



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NUMERO — 3030

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

ASSINATURAS		
As 3 séries . . .	Ano 340\$	Semestre 180\$
A 1.ª série. . . .	30\$	» 45\$
A 2.ª série. . . .	30\$	» 45\$
A 3.ª série. . . .	30\$	» 45\$

Avulso: Número de duas páginas 330;
de mais de duas páginas 330 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2550 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10.112, de 24-ix-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUMÁRIO

Ministério das Finanças:

Portaria n.º 4:496 — Cria um posto de despacho de 2.ª classe em S. Salvador, concelho de Penamacor.

Portaria n.º 4:497 — Determina que o posto de despacho de 2.ª classe na Lajeosa passe a funcionar em Aldeia do Bispo.

Ministério da Guerra:

Decreto n.º 11:110 — Altera o limite de idade dos candidatos ao concurso de admissão a alferes veterinários do quadro permanente do exército.

Ministério da Marinha:

Decreto n.º 11:111 — Aprova o regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Aviso — Torna público ter sido notificada ao Governo dos Estados Unidos da América, nos termos do artigo VIII do Tratado de Washington, de 6 de Fevereiro de 1922, para revisão da pauta aduaneira chinesa, a adesão do Governo da Dinamarca ao mesmo Tratado.

Ministério do Comércio e Comunicações:

Decreto n.º 11:112 — Transfere do orçamento do Ministério da Instrução Pública para o do Comércio e Comunicações, em vigor no ano de 1925-1926, as verbas destinadas ao pagamento dos vencimentos e melhoria do official chefe da extinta Secretaria da Faculdade de Farmácia da Universidade de Coimbra, que foi mandado servir na Secretaria do Instituto Industrial e Commercial da mesma cidade.

Decreto n.º 11:113 — Transfere vários saldos, destinados a despesas e obras especiais, do orçamento do ano económico de 1924-1925 para o de 1925-1926.

Ministério da Agricultura:

Portaria n.º 4:498 — Determina que no 4.º trimestre de 1925 continuem abolidas as sobretaxas de exportação a que estavam sujeitos os géneros designados na tabela aprovada pela portaria n.º 4:279 — Proíbe a exportação de determinadas mercadorias e permite a exportação de outras.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção Geral das Alfândegas

1.ª Secção

Portaria n.º 4:496

Atendendo à importância comercial da povoação de S. Salvador, concelho de Penamacor: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, nos termos do artigo 99.º do decreto n.º 4:560, que seja criado um posto de despacho de 2.ª classe em S. Salvador.

Paços do Governo da República, 1 de Outubro de 1925.—O Ministro das Finanças, *António Alberto Tóres Garcia*.

Portaria n.º 4:497

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, que o posto de despacho de 2.ª classe na Lajeosa passe a funcionar em Aldeia do Bispo, visto haver-se reconhecido a conveniência de tal mudança.

Paços do Governo da República, 1 de Outubro de 1925.—O Ministro das Finanças, *António Alberto Tóres Garcia*.

MINISTÉRIO DA GUERRA

2.ª Direcção Geral

6.ª Repartição

Decreto n.º 11:110

Reconhecendo-se conveniente alterar o limite da idade dos candidatos ao concurso de admissão a alferes veterinários do quadro permanente do exército: hei por bem, sob proposta do Ministro da Guerra, decretar a seguinte alteração ao regulamento do respectivo concurso:

Artigo 1.º A alínea b) do artigo 2.º do regulamento de admissão ao concurso para alferes veterinários do quadro permanente do exército, a que se refere o decreto n.º 8:415, de 25 de Setembro de 1922, é substituída pela seguinte:

b) Certidão de idade pela qual provem não completar 33 anos até 31 de Dezembro do ano em que foram abertos os concursos.

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

O Ministro da Guerra assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 1 de Outubro de 1925.—*MANUEL TEIXEIRA GOMES—Ernesto Maria Vieira da Rocha*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

1.ª Repartição

5.ª Secção

Decreto n.º 11:111

Ex.º Sr. Presidente da Republica Portuguesa. — O regulamento geral do serviço de pilotagem, aprovado

pelo decreto n.º 775, de 20 de Agosto de 1914, vem apresentando, há anos, sucessivas anomalias, derivadas do intenso desenvolvimento mundial que os interesses marítimos tomaram depois de terminada a guerra europeia.

O decreto n.º 10:046, de 28 de Agosto de 1924, veio obviar, em parte, às deficiências que já então se acumulavam, mas não pôde pelo restrito espaço de tempo em que teve de ser elaborado, atenta a urgência inadiável de acudir às necessidades financeiras das colectividades de pilotos, encarar o assunto senão pelo seu lado económico.

Este diploma estabeleceu, declaradamente, no seu artigo 8.º, que a elle se seguiria um novo regulamento geral dos serviços de pilotagem, diploma que só agora aparece, porque motivos insuperáveis demoraram a sua elaboração.

Não visa o presente regulamento a ter uma longa duração, em consequência do progresso acentuado que as sociedades acusam, mormente em tudo que respeita às explorações marítimas; mas, dentro dos limites que é possível alcançar, procurou elle satisfazer a todas as necessidades actuais e prever as transformações mais imediatas.

As principais modificações que este diploma apresenta sobre os dois anteriores acima citados são:

A competência de jurisdição máxima sobre as colectividades, posta na entidade Direcção Geral da Marinha, para tornar mais expeditas todas as resoluções, atendendo-se assim ao que a prática dos serviços tam manifestamente revelou, de necessária e inadiável, nos últimos tempos especialmente.

Os quadros ficam a cingir-se ao pessoal que é efectivo, visto o pessoal provisório ingressar definitivamente neles por diuturnidade.

Define-se melhor a divisão dos fundos das colectividades e a maneira de fazer as respectivas escriturações; e, para a gerência desses fundos, dá-se à constituição das comissões administrativas uma mais ampla liberdade de escolha e de substituição de membros.

Também se demarcam melhor e com maior amplitude as atribuições do pessoal, e, seguidamente, todos os seus direitos e deveres, prerrogativas e isenções.

De uma maneira harmónica se estabelece o regime das suas admissões, promoções, contagem do tempo de serviço, licenças e limites dos impedimentos, circunstâncias a atender quando se inutilizem, e reformas, ponto este em que se satisfaz, na medida do possível, a justa aspiração dos novos, sem maior gravame dos direitos dos graduados, para o que se tomou por base a norma actualmente seguida nas classes militares.

Quanto aos proventos, fica a haver uma mais equitativa divisão entre o pessoal, seguindo-se a orientação geral que hoje predomina em todos os quadros hierárquicos e abolindo diferenças exageradas que existiam e que nem antigamente se justificavam nas corporações de pilotos.

Conhecendo-se, por informações de carácter official, que o Governo inglês adoptara nos portos do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, em matéria de *embalço*, a doutrina do artigo 5.º da Convenção de Bruxelas, de 23 de Setembro de 1910, entendeu o Governo para que os armadores portugueses não ficassem em condições de inferioridade, a esse respeito, nos portos ingleses, comparativamente com o tratamento usado até aqui nos portos portugueses para com os navios estrangeiros, inserir neste regulamento matéria idêntica, como princípio de reciprocidade que deve reger assuntos de carácter internacional.

Aclarou-se devidamente a maneira de proceder dos capitães dos portos no julgamento das causas em que se apure a culpabilidade dos pilotos, dando-se àquelas auto-

ridades atribuições para sentenciarem definitivamente sobre elas, dentro da sua competência disciplinar, sem intervenção de conselho de disciplina.

Nas disposições relativas a cada porto atendeu-se às necessidades locais, expostas pelos capitães dos portos e confirmadas pelos chefes dos departamentos.

As taxas de pilotagem foram todas diminuídas, tendo sido ponderadas e tomadas em consideração as várias exposições apresentadas a este respeito pelos interessados.

Tais são os tópicos do regulamento que temos a honra de propor à aprovação de V. Ex.ª

Paços do Governo da República, 19 de Setembro de 1925.— *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 Camoegas* — *Francisco Alberto da Costa Cabral* — *Manuel Gaspar de Lemos*.

Tendo em consideração o relatório que me foi apresentado pelo Governo, usando da faculdade conferida pelo artigo 47.º, n.º 3.º, da Constituição Política da República Portuguesa, e para cumprimento do disposto no n.º 6.º do artigo 80.º do decreto-lei n.º 5:703, de 10 de Maio de 1919, e ro artigo 8.º do decreto n.º 10:046, de 28 de Agosto de 1924:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado, para ser posto provisoriamente em execução, o regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes, que fica fazendo parte integrante deste decreto e vai assinado pelos Ministros de todas as repartições.

Art. 2.º Ficam revogadas todas as disposições em contrário.

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, 19 de Setembro 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 Camoegas* — *Francisco Alberto da Costa Cabral* — *Manuel Gaspar de Lemos*.

Regulamento geral de serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes a que se refere o decreto desta data

PARTE I

Disposições gerais

CAPÍTULO I

Do pessoal do serviço de pilotagem

Art. 1.º O pessoal de pilotos consta de:

- Pilotos-mores;
- Sotas pilotos-mores;
- Cabos pilotos;
- Pilotos efectivos;
- Pilotos provisórios;
- Escrivães de pilotos;
- Ajudantes de escrevães de pilotos.

§ 1.º Este pessoal constitui corporações nos portos em que o seu número e o serviço o exigem e pela forma que adiante é designada.

§ 2.º Além do pessoal indicado neste artigo haverá em geral, nas colectividades os tripulantes necessários para as suas embarcações, sendo o seu número fixado por elas com a sanção dos capitães dos portos.

Art. 2.º Os pilotos e respectivas colectividades estão sob as immediatas ordens dos capitães dos portos e delegados marítimos.

Art. 3.º Os pilotos ficam isentos de todos os encargos públicos pessoais, tanto judiciais como administrativos ou municipais e do serviço militar que ainda lhes competir, passando para as tropas territoriais.

§ único. As intimações judiciais, administrativas e policiaes, aos pilotos, serão feitas por intermédio dos capitães dos portos e delegados marítimos.

Art. 4.º Todo o pessoal de pilotos é obrigado a ter diploma de funções públicas.

CAPÍTULO II

Admissão dos pilotos e dos escrivães

Art. 5.º Quando se der alguma vacatura de piloto abrir-se há concurso, anunciado no *Diário do Governo* e em editais afixados na capitania do porto e estação de pilotos.

Art. 6.º Os candidatos apresentam na capitania do porto, dentro do prazo de trinta dias, a contar da data do anúncio, os seus requerimentos, instruídos com os seguintes documentos:

1.º Cédula marítima que prove terem estado inscritos e exercido a profissão marítima durante cinco anos, pelo menos, ou caderneta militar que ateste terem servido na armada durante o mesmo número de anos, com bom comportamento, devendo de um e outro documentos constar que o candidato não tem menos de 25 anos de idade nem mais de 35;

2.º Documento em que provem ter satisfeito aos preceitos da lei do recrutamento;

3.º Certificado, de recente data, do competente registo criminal, por onde se mostrem livres de culpas;

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

Art. 7.º São condições de preferência, pela sua ordem de sequência:

- a) Ser capitão ou piloto da marinha mercante;
- b) Ter sido arrais das embarcações dos pilotos por mais de dois anos;
- c) Haver servido na armada, tendo atingido nela o posto de cabo.

§ único. Para que se possa ajuizar das respectivas condições de preferência terão os candidatos que apresentar qualquer dos seguintes documentos:

- a) Carta de capitão ou piloto da marinha mercante;
- b) Documento, passado pelo chefe da colectividade e visado pelo capitão do porto, atestando que o candidato acompanhou durante quatro anos, pelo menos, os pilotos desse porto ou barra, na pilotagem dos navios;
- c) Documento, da capitania do porto, em que provem contar cinco anos de prática como mestres de cabotagem ou como arrais de barcos de pesca do alto que entram e saem a barra do porto a que são candidatos.

Art. 8.º Quando não apareçam concorrentes a pilotos que satisfaçam aos limites de idade prescritos no artigo 6.º, n.º 1.º, pode dar-se uma tolerância até quatro anos para mais, ou ainda para menos, sendo, contudo, condição de preferência a maior proximidade da idade regulamentar.

Art. 9.º Os candidatos serão mandados submeter à

inspecção dum junta militar de saúde com o fim de se reconhecer se estão ou não aptos para o serviço.

§ 1.º Para os pilotos dos portos do Departamento Marítimo do Centro a junta de inspecção será a de saúde naval.

§ 2.º Para os pilotos dos outros portos constituir-se há uma junta de saúde, que reunirá onde se determinar.

Art. 10.º Os candidatos aprovados na inspecção a que se refere o artigo antecedente serão submetidos a um exame prático, feito sempre a bordo dum navio, nos portos de Lisboa, Porto e Leixões, Setúbal e Vila Real de Santo António.

§ 1.º As provas deste exame versam sobre:

1.º Conhecimento da costa próxima, montes, relevos, baixos, escolhos, canais, faróis, marcas, fundos, fundeadouros, ventos, correntes e outras circunstâncias litorais e do porto, rio ou ria e barra em que o candidato pretende servir como piloto;

2.º Manobra e governo de navios, tanto de vela como de vapor, com qualquer número de hélices; conhecimento dos rumos da agulha; meteorologia local e uso dos principais instrumentos meteorológicos; trabalhos de acostar e desacostar, amarrar e desamarrar de muralhas, pontes, navios ou bóias; fundear e amarrar a ferros e calcular espaços nos ancoradouros para ancorar; navegação nos rios e rias; navegar dentro do porto para regulação de agulhas ou experiência de máquinas; colocar amarrações fixas com ou sem bóias; meter ou tirar a bóia à amarração; rocegar amarras ou ferros; tirar voltas às amarras; encalhar ou desencalhar nas praias; regras para evitar abalroamentos no mar; trabalhar com o Código Internacional de Sinais;

3.º Ler, escrever e contar correntemente.

§ 2.º São dispensados da terceira prova os candidatos que apresentarem certidão de exame de instrução primária ou carta de piloto da marinha mercante.

Art. 11.º O júri de exame será nomeado pelo chefe do departamento marítimo ou pela Direcção Geral da Marinha quando tenha que funcionar em algum dos portos das ilhas adjacentes, e, no continente, composto de um adjunto do departamento e do capitão do porto da localidade, servindo de presidente o mais antigo destes oficiais, e dos três membros mais graduados da colectividade. A acta será lavrada pelo escrivão da capitania e assinada pelo presidente, por todos os vogais e pelo escrivão.

§ 1.º Nos portos em que o capitão do porto não seja oficial de marinha será elle substituído por um adjunto do departamento ou por outro capitão do porto.

§ 2.º Nas ilhas adjacentes o júri será formado pelo capitão do porto e pelo seu adjunto, ou, na falta deste, por outro capitão de porto, entrando nesse júri os três membros mais graduados da colectividade.

§ 3.º Nos portos em que haja patrão-mor fará este parte do júri.

§ 4.º Nos portos onde haja um pequeno número de pilotos, constituindo ou não corporação, o júri deverá ser composto de dois oficiais de marinha e do escrivão da capitania.

Art. 12.º O júri, tendo examinado os candidatos, procede à votação e classifica-os em mérito absoluto e relativo. Em igualdade de circunstâncias dos candidatos atender-se há aos seus conhecimentos especiais da costa e porto, línguas estrangeiras, prática de portos importantes, navegação, etc.

§ único. Os chefes dos departamentos e os capitães dos portos das ilhas adjacentes enviarão todo o processo do concurso à Direcção Geral da Marinha.

Art. 13.º Os candidatos aprovados e preferidos para o preenchimento das vagas existentes serão nomeados por provisão da Direcção Geral da Marinha, na exacta conformidade da classificação obtida no exame.

§ único. O exame dos candidatos não admitidos, mas aprovados, será válido durante um ano.

Art. 14.º Os candidatos que tiverem ficado reprovados só poderão ser admitidos a novo concurso para o mesmo pórto depois de terem mais seis meses de prática no serviço a que se destinam.

§ único. Segunda reprovação dos candidatos inabilitará para répetição de exame de piloto do pórto de que se tratar.

Art. 15.º Escrivães e ajudantes de escrivães eleitos pelas colectividades e nomeados por provisão da Direcção Geral da Marinha, sob proposta do capitão do pórto, confirmada no continente pelo chefe do departamento, terão a seu cargo a escrituração dos serviços próprios das colectividades e os mais que de alguma maneira lhes digam respeito.

Art. 16.º A eleição poderá recair num piloto, num escriturário da capitania se o capitão do pórto o consentir, ou noutro individuo estranho, já isento do serviço militar.

§ 1.º Sendo a eleição para escrivão, poderá recair também no ajudante, se já o houver.

§ 2.º O piloto que fôr nomeado deixará de ser contado no respectivo quadro se o capitão do pórto julgar que ele não pode acumular o serviço de escrituração com o de pilotagem.

§ 3.º Em Lisboa e Pórto os cargos de escrivão e de ajudante não podem nunca ser desempenhados por escriturários da capitania, e, quando a eleição tenha caído em um piloto, deixa este imediatamente de ser contado no respectivo quadro.

Art. 17.º O chefe da colectividade dos pilotos, depois de feita a eleição, apresentará a proposta ao capitão do pórto, que a fará subir pelas vias competentes à Direcção Geral da Marinha.

CAPÍTULO III

Do acesso às diferentes classes

Art. 18.º A vaga de piloto-mor é preenchida pelo sota piloto-mor.

§ único. Nas corporações onde não haja sota piloto-mor, a vaga de piloto-mor será preenchida pelo cabo piloto, se houver só um, ou concurso entre os cabos pilotos.

Art. 19.º A vaga de sota piloto-mor será preenchida pelo cabo piloto, se houver só um, ou por concurso entre os cabos pilotos.

Art. 20.º As vacaturas de cabos pilotos serão preenchidas por concurso entre os pilotos com mais de dez anos de serviço efectivo.

Art. 21.º Os concursos, para preenchimento das vacaturas, acima designados são documentais, anunciados com a antecipação de, pelo menos, trinta dias, e o chefe do departamento ou a Direcção Geral da Marinha nomeiam o júri que será constituído pelos dois officiaes citados no artigo 11.º e pelo chefe da colectividade de pilotos da localidade, procedendo-se pela maneira indicada nesse mesmo artigo e seus parágrafos.

Art. 22.º As nomeações deste pessoal serão feitas por maneira inteiramente igual à estabelecida no artigo 13.º

Art. 23.º Nos concursos para preenchimento de vacaturas de piloto-mor, sota piloto-mor ou cabo piloto são condições de preferência e pela ordem que segue: a aptidão profissional, o bom comportamento e a antiguidade.

Art. 24.º Os pilotos provisórios farão tirocinio durante seis meses sob a vigilância e responsabilidade dos cabos e dos pilotos efectivos.

§ 1.º Findo o referido prazo, se tiverem boas informações, confirmadas pelo chefe da colectividade, pas-sam a fazer serviço sob sua responsabilidade.

§ 2.º Quando essas informações lhes forem desfavoráveis e o capitão do pórto as dê por confirmadas serão demitidos.

Art. 25.º Os pilotos provisórios que durante dois anos tenham mostrado a sua aptidão profissional, acompanhada de bom comportamento, serão nomeados, por provisão da Direcção Geral da Marinha, pilotos efectivos, e ingressarão nesta classe pela ordem da sua classificação no exame de admissão.

§ 1.º Os pilotos provisórios, em quem se não reconheça, passados dois anos, a necessária aptidão profissional, podem, se tiverem bom comportamento, continuar em provisórios por mais seis meses, se a autoridade marítima assim o entender.

§ 2.º Os pilotos provisórios que, passados os dois anos de serviço e o período de tolerância do parágrafo anterior, não tenham manifestado a necessária aptidão física e profissional, ou bom comportamento, serão demitidos, sob proposta do capitão do pórto, baseada nas informações do chefe da colectividade ou em queixas fundamentadas que contra os mesmos pilotos tenham sido apresentadas nas repartições marítimas e confirmadas. no continente, pelo chefe do departamento.

Art. 26.º O pessoal, desde que passe a serviços moderados, deixa de ter direito a acesso.

CAPÍTULO IV

Do serviço dos pilotos

Piloto-mor

Art. 27.º O piloto-mor é o chefe da corporação, e, como tal, cumpre-lhe dirigir e vigiar todos os serviços de pilotagem, em harmonia com as disposições deste regulamento e ordens que receber do capitão do pórto.

Art. 28.º Compete especialmente ao piloto-mor:

1.º Instruir todos os seus subordinados sobre os deveres dos seus cargos e sobre a execução das ordens especiais do capitão do pórto;

2.º Resolver, por deliberação própria e sob sua responsabilidade, qualquer assunto da especialidade que exija decisão imediata;

3.º Consultar os seus subordinados nos casos em que se apresentem dúvidas sobre o serviço de pilotagem, especialmente sobre as barras darem ou não prática em geral para todos e quaisquer navios, em consequência do estado do tempo e mar e sobre a oportunidade para entrada ou saída de um ou mais navios, mandando lavar acta de consulta em que fique bem explicita a opinião unânime ou da maioria;

4.º Sondar com frequência a barra e a parte do pórto em que os pilotos exerçam a pilotagem, especialmente depois de enchentes ou cheias, temporais, maresias e grandes marés, e sempre depois das grandes invernias, entregando ao capitão do pórto um mapa indicativo das sondagens executadas e as circunstâncias em que foram feitas. Nestes serviços far-se há acompanhar por um turno de pilotos, sem prejuizo para o serviço de pilotagem;

5.º Tomar conhecimento de qualquer ocorrência na costa, barra e pórto, com relação a faróis, marcas, bóias, etc., assim como de todos os acontecimentos marítimos que possam interessar à navegação da barra, pórto e rio, dando de tudo parte ao capitão do pórto;

6.º Tomar conhecimento de todas as ocorrências que se derem com o pessoal e no material, e providenciar conforme as circunstâncias exigirem, dando depois parte ao capitão do pórto;

7.º Detalhar o pessoal, e, tanto quanto possível, de harmonia com as suas aptidões físicas e profissionais;

8.º Atender a todas as reclamações, queixas ou pedidos dos seus subordinados, não só em assuntos de inte-

rêsse pessoal, como em todos os que disserem respeito à colectividade, comércio e navegação;

9.º Entregar diáriamente ao capitão do pórto um mapa dos navios entrados e saídos no dia anterior (modelo D);

10.º Assinar as cédulas (modelo A) passadas para pagamento das taxas de pilotagem, a que se refere o artigo 111.º

Sota piloto-mor

Art. 29.º O sota piloto-mor é o sub-chefe da corporação e, como tal, cumpre-lhe substituir o piloto-mor nos seus impedimentos.

Art. 30.º Compete especialmente ao sota piloto-mor:

1.º Coadjuvar o piloto-mor em todos os serviços;

2.º Propor ao piloto-mor todas as alterações ou modificações que para melhorar o serviço devam ser feitas no detalhe do pessoal;

3.º Participar ao piloto-mor todas as ocorrências extraordinárias nos serviços a seu cargo;

4.º Participar todos os factos que interessem ao serviço da colectividade, ou ao comércio e navegação.

Cabos pilotos

Art. 31.º Nas colectividades em que o chefe seja cabo piloto, tem êste as atribuições e competência de piloto-mor.

Art. 32.º O cabo piloto concorre com os demais pilotos no serviço de pilotagens de entrada e saída, trabalhos nos rios ou quaisquer outros serviços, sempre que o capitão do pórto o determine.

Art. 33.º Os cabos pilotos são em regra os chefes das secções de pilotos em que não estejam o piloto mor ou o sota piloto-mor.

Art. 34.º Compete especialmente ao cabo piloto:

1.º Cumprir e fazer cumprir todas as ordens que tiver recebido dos seus chefes e sobre o serviço de que fôr encarregado;

2.º Desempenhar as funções de mestre nas embarcações que a colectividade mantenha fora da barra permanentemente, de dia e de noite;

3.º Dirigir os pilotos da secção de que fôr encarregado e dar-lhes, quanto possível, a instrução prática de que elles careçam;

4.º Participar todas as ocorrências extraordinárias que interessem à colectividade ou ao comércio e navegação da barra, pórto ou rio.

Pilotos efectivos e provisórios com mais de seis meses de serviço

Art. 35.º Os pilotos são os encarregados do serviço de pilotagem e, subsidiariamente, os delegados das autoridades marítima, sanitária, policial e aduaneira.

Nas entradas exercem todas estas funções até que cheguem a bordo os representantes directos das ditas autoridades.

Nas saídas não largarão sem se terem feito as competentes visitas e, feitas elas, tornam a exercer as mesmas funções, policial e aduaneira, até que desembarquem fora da barra.

Art. 36.º Compete aos pilotos:

1.º Pilotar os navios na entrada e na saída da barra e em todos os movimentos ou trabalhos que façam no pórto ou rio;

2.º Acompanhar o piloto mor, ou quem o substituir, nas sondagens da barra e pórto, com o fim de se inteirarem de todas as alterações;

3.º Fornecer indicações meteorológicas, conforme o boletim do dia, sobre a previsão do tempo, aos navios que saem do pórto;

4.º Participar qualquer ocorrência extraordinária que se tenha produzido na costa, barra, pórto, marcas, bóias, faróis, etc., que interesse à colectividade ou ao comércio e navegação.

Art. 37.º Os serviços de pilotagem de um navio começam quanto à sua entrada, desde que o piloto entra a bordo, e terminam quando o navio concluir a manobra de fundear ou amarrar dentro do pórto; quanto à saída, desde que o navio comece a suspender ou a desamarrar, até que êle se ache fora do pórto ou barra.

§ único. No serviço de pilotagem dentro dos portos e rios, conta-se o seu início desde a hora a que o piloto se apresenta e para o qual foi requisitado, e a sua terminação logo que êle esteja concluído e o piloto seja dispensado.

Art. 38.º Nas pilotagens, é obrigação do piloto, logo que suba para o navio, informar-se de:

1.º Água que demanda;

2.º Se governa bem e se todos os aparelhos de governo estão prontos a funcionar rapidamente;

3.º Se tem os prumos safos e tudo disposto para prumar;

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

5.º Se tem as agulhas compensadas ou se acusam grandes desvios;

6.º Todas as demais particularidades que interessem ao bom desempenho da pilotagem; e

a) Sendo navio de vela:

7.º Se vira bem por de avante e em roda;

8.º De quanta gente dispõe para a manobra;

9.º Se agüenta sem risco a maior fôrça de vela:

b) Sendo navio de vapor:

10.º Se a máquina do navio e o apito de alarme funcionam bem;

11.º Que número de hélices tem;

12.º Na marcha para ré, para que lado desvia a pôpa;

13.º Qual a sua velocidade.

Mais, em geral;

14.º Exigir que o navio tenha içada a bandeira da sua nacionalidade e, nas entradas, isto, no tópo de proa, um galhardete amarelo, indicativo de que está incomunicável até que chegue a visita de saúde;

15.º Impedir que qualquer embarcação comunique com o navio e receba ou entregue passageiros, carga, encomendas, cartas, papéis ou outros objectos por insignificantes que sejam, dando parte de qualquer comunicação que, por causa de fôrça maior, tenha tido;

16.º Dirigir a navegação, nas entradas, da melhor forma para receber a visita sanitária;

17.º Prestar, aos delegados de sanidade marítima, fiscalização aduaneira e policia marítima, todos os esclarecimentos que forem solicitados e comunicar-lhes quaisquer contravenções que tenha havido;

18.º Dar todos os esclarecimentos que forem pedidos pelas fortalezas, semáforos, navios de guerra e autoridades, sempre que seja possível fazê-lo, sem maior desvio da atenção a prestar à navegação do navio;

19.º Informar, nas entradas, o capitão do navio das formalidades que tem a cumprir para a execução do regulamento do pórto e entregar-lhe os exemplares dos regulamentos que a capitania do pórto tiver determinado.

§ único. O piloto reclamará do capitão todas as providências que julgar necessárias para remediar as faltas ou deficiências que encontrar, segundo as informações que receber, e não deixará nunca de diligenciar pilotar o navio e trazê-lo para dentro do pórto até o colocar em segurança.

Art. 39.º Nos portos em que haja grandes correntes de água e os navios se não possam agüentar a pairar por muito tempo, à espera da autoridade sanitária, não são êles obrigados nem a fundear no local onde se efectua a visita de saúde, nem tampouco a voltar a êste

local, depois de o terem passado na sua marcha forçada para o fundeadouro.

§ único. Aos pilotos compete, nestes casos, a maior vigilância, para que o navio não tenha comunicação nenhuma até que receba a visita de saúde.

Art. 40.º Ao piloto compete dirigir a navegação da barra e do pórto e a manobra de fundear ou amarrar, bem como de desamarrar e suspender, tendo sempre em atenção as circunstâncias de vento, correntes de água, revessas, proximidades de outros navios, navios naufragados, recifes, pedras, etc., não fundeando, em regra, nas proximidades desses perigos.

§ único. Nos casos em que os navios tenham de fundear, amarrar ou acostar perto de perigos, o piloto, antes de sair de bordo, instruirá bem o capitão acerca das condições em que o navio fica e dos cuidados que deve ter para que não suceda qualquer sinistro.

Art. 41.º Aos pilotos é expressamente proibido fundear os navios que pilotarem nas proximidades de cabos submarinos.

Art. 42.º A responsabilidade da execução das manobras pertence exclusivamente à guarnição do navio.

Art. 43.º O piloto deve ser muito cauteloso em dirigir a navegação, especialmente nas proximidades dos ancoradouros ou de outros navios prevenindo e dispondo tudo para que a manobra se faça de modo que o navio possa rapidamente suspender a marcha ou ancorar, sem risco de sofrer ou causar avarias.

Art. 44.º A responsabilidade das indemnizações por avarias de abalroação cabe inteiramente ao navio que as causar, tenha ou não piloto a bordo e seja este obrigatório ou não, nos termos do artigo 5.º da Convenção de Bruxelas de 23 de Setembro de 1910.

Art. 45.º Em caso de avarias por culpa dos pilotos por motivo de manobras erradas que elles façam e de que resultem prejuizos, pode a esses pilotos ser aplicada qualquer das seguintes penalidades: demissão ou suspensão ou multas especiais, revertendo estas a favor do fundo de reserva das colectividades.

Art. 46.º Quando nas circunstâncias previstas no artigo antecedente o capitão do pórto entender que ao piloto responsável pela avaria ocorrida deva ser imposta pena mais grave excedente à sua competência, assim o comunicará superiormente, remetendo o respectivo processo.

§ 1.º Nos casos em que o chefe do departamento no continente ao receber a comunicação acima referida se não julgue igualmente com competência para aplicar a devida penalidade, idêntico procedimento tomará para com a Direcção Geral da Marinha.

§ 2.º A autoridade que em última instância receber a comunicação e o processo lavrará a sentença ou mandará convocar o conselho de disciplina para o respectivo julgamento.

Art. 47.º O limite máximo das multas estabelecidas no artigo 45.º é de um ano de proventos, não podendo contudo ser descontados por mais de 30 por cento em cada distribuição.

Art. 48.º Nenhum piloto deixará de cumprir o serviço de que tenha sido encarregado e não sairá de bordo sem o ter concluído, salvo por ordem superior ou depois de ser substituído por outro piloto para isso nomeado, ou ainda no caso previsto no artigo seguinte.

Art. 49.º Quando qualquer piloto vir que o comandante, capitão ou mestre do navio, em vez de seguir as suas indicações insiste em se afastar delas ou em mandar qualquer manobra inconveniente, deixará de dirigir a navegação, declarando, em presença de testemunhas, havendo-as, que cessam as suas atribuições, e descerá do tombadilho, ponte ou catavento, retirando-se logo que possa para terra, onde dará parte do ocorrido.

§ único. O piloto que não proceder em harmonia com

o estatuído neste artigo não livra a sua responsabilidade de qualquer acidente ou avaria recebida ou feita pelo navio.

Art. 50.º Em ocasião de nevoeiro denso que encubra a terra ou as marcas, deverá o piloto, sempre que tiver possibilidade de o fazer, mandar fundear; na impossibilidade de o fazer, pairará ou retrocederá, conforme julgar mais conveniente.

Art. 51.º No caso de evidente risco de encalhe, variação ou naufrágio, o piloto empregará todos os meios ao seu alcance para evitar o sinistro e, quando o não consiga, envidará todos os esforços para salvar a gente que estiver a bordo, o navio e a carga.

§ único. Quando se derem tais sinistros, deve ser participada, logo que possível, a ocorrência ao capitão do pórto ou delegado marítimo.

Art. 52.º Logo que em terra haja notícia de perigo ou sinistro de qualquer embarcação, a colectividade de pilotos fará apressar e expedir com urgência as embarcações de que possa dispor para prestar o devido socorro.

Art. 53.º Os pilotos e os tripulantes das embarcações que estiverem ao seu serviço, não poderão recusar-se nunca a prestar o possível socorro aos sinistros marítimos.

Art. 54.º Os pilotos podem mediante requisição aprovada pelo capitão do pórto, ir a outros portos buscar navios que se destinem aos portos a que os pilotos pertencem.

CAPÍTULO V

Sinais

Art. 55.º As indicações que seja necessário dar de terra para o mar, relativas a circunstâncias da barra ou pórto, far-se hão por meio de sinais, em mastros para isso apropriados, instalados em locais determinados ou também nas embarcações de serviço de pilotagem, em harmonia com o disposto no presente capítulo.

Esses sinais são os seguintes:

- 1.º Bandeira encarnada, significa barra ou pórto franco para a embarcação que o demanda;
- 2.º Galhardete verde, acessível às que demandem até 2^m,12 ou 7 pés;
- 3.º Galhardete verde por cima e bandeira encarnada por baixo, acessível às que demandem até 2^m,74 ou 9 pés;
- 4.º Bandeira encarnada por cima e galhardete verde por baixo, acessível às que demandem até 3^m,35 ou 11 pés;
- 5.º Dois galhardetes verdes, acessível às que demandem até 3^m,96 ou 13 pés;
- 6.º Dois galhardetes verdes por cima e bandeira encarnada por baixo, acessível às que demandem até 4^m,27 ou 14 pés;
- 7.º Bandeira encarnada por cima e dois galhardetes verdes por baixo, acessível às que demandem até 4^m,57 ou 15 pés;
- 8.º Galhardete verde por cima, bandeira encarnada no meio e galhardete verde por baixo, acessível às que demandem até 4^m,89 ou 16 pés;
- 9.º Duas bandeiras encarnadas, acessível às que demandem até 5^m,18 ou 17 pés;
- 10.º Duas bandeiras encarnadas por cima e galhardete verde por baixo, acessível às que demandem até 5^m,50 ou 18 pés;
- 11.º Galhardete verde por cima e duas bandeiras encarnadas por baixo, acessível às que demandem até 5^m,80 ou 19 pés;
- 12.º Bandeira encarnada por cima, galhardete verde no meio e bandeira encarnada por baixo, acessível às que demandem até 6^m,10 ou 20 pés;
- 13.º Bandeira branca significa «que espere»;

14.º Bandeira branca, içada e arriada repetidas vezes ou acompanhada de tiros significa que o navio se deve fazer ao largo.

A continuidade do movimento da bandeira ou a sequência de tiros indica a urgência de puxar quanto antes para o mar;

15.º Bandeira de pilotos «espere piloto»;

16.º Quando seja necessário indicar que o navio deve guinar para um ou outro bordo, ou continuar ao rumo em que navega, usar-se hão os seguintes sinais:

Um balão preto, içado em mastro ou verga, indica que o navio deve guinar para E. B.;
Dois balões, que deve guinar para B. B.;
Três balões, que deve andar «assim».

17.º A bandeira encarnada, juntamente com a branca, indica que as embarcações devem pairar em posição conveniente, esperando novo sinal;

18.º Bandeira encarnada acompanhada de tiros de peça ou içada e arriada repetidas vezes, chama com instância o navio ou navios para a barra;

19.º Um cilindro preto de dia, e um farol vermelho entre dois verdes, de noite, indicam estar a barra ou porto fechado;

20.º O galhardete de reconhecimento do Código Internacional de Sinais servirá, da mesma forma, para reconhecer todos os sinais feitos segundo estas indicações.

Art. 56.º Os navios que estão dispensados da obrigação de possuir o Código Internacional de Sinais, que demandem as barras ou portos e queiram indicar o seu calado de água em metros ou pés, farão sinais, correspondentes aos mencionados no artigo anterior, que se refram à água que demandam, com quaisquer bandeiras e galhardetes, sem mais distintivo algum.

Art. 57.º Os outros navios farão uso do Código Internacional de Sinais para todas as comunicações, e da mesma maneira se procederá de terra para o mar nas comunicações não previstas no artigo 55.º

CAPÍTULO VI

Disposições relativas às embarcações dos pilotos

Art. 58.º As colectividades de pilotos devem ter as embarcações e aprestos que os capitães dos portos julguem indispensáveis. Quando não puderem adquirir de pronto o material, contraírem empréstimos para a sua compra ou obtê-lo hão por aluguel.

Art. 59.º As embarcações de pilotos serão tripuladas pelos próprios pilotos ou por gente assalariada, segundo as conveniências do serviço e as condições locais.

Art. 60.º As embarcações de pilotos serão pintadas de preto, tendo a palavra «Pilotos» escrita a tinta branca, no costado, em ambos os bordos, desde a linha de água até a borda.

Terão, além disto, sendo de vela, a letra P, a tinta preta, nas velas mestras, ocupando toda a altura destas, da rizadura ao gurutil, na vela grande, dum bordo e, no traquete, do outro bordo, e, sendo a vapor, a mesma letra P pintada a branco, em ambos os bordos das chaminés, que devem ser pintadas a preto.

No tope do mastro mais alto terão içada, durante o dia, uma bandeira branca, orlada de azul, cuja orla terá um décimo do comprimento da tralha, e a meio dela a letra P, em preto. Idêntico sinal deve ser içado à proa das embarcações menores que conduzirem piloto de ou para algum navio.

Art. 61.º Os sinais para as embarcações de pilotos serem reconhecidas durante a noite são os determinados nas regras para evitar abalroamentos.

Art. 62.º As embarcações de pilotos conservar-se hão

fora dos portos, permanente ou temporariamente, conforme os capitães dos portos o determinarem.

Art. 63.º As embarcações de pilotos não devem ter comunicações com qualquer navio que entre ou saia a barra, além das indispensáveis para dar e receber o piloto, para entregar ordens e, se por causa de força maior forem obrigadas a ter quaisquer outras, será isso participado ao capitão do porto.

CAPÍTULO VII

Recompensas

Art. 64.º As recompensas ao pessoal dos pilotos, são as seguintes:

1.ª Elogios na presença de todo o pessoal da colectividade;

2.ª Licenças, sem perda de proventos, até quinze dias;

3.ª Louvores, em ordem do capitão do porto ou do chefe do departamento ou em portarias;

4.ª Especiais — pecuniárias ou honoríficas.

Art. 65.º A competência para as recompensas é a seguinte:

Chefes dos departamentos e capitães dos portos das ilhas adjacentes:

- 1.º Elogios;
- 2.º Conceder licenças até quinze dias;
- 3.º Louvar em ordem.

Capitães dos portos:

- 1.º Elogios;
- 2.º Conceder licenças até oito dias;
- 3.º Louvar em ordem.

Delegados marítimos, quando não forem oficiais de marinha:

- 1.º Elogios;
- 2.º Conceder licenças até quatro dias.

CAPÍTULO VIII

Transgressões e penalidades

Art. 66.º Os pilotos que transgredirem as disposições deste regulamento incorrerão nas penas disciplinares de:

- 1.º Repreensão em ordem;
- 2.º Perda de proventos de um a quinze dias;
- 3.º Suspensão até trinta dias;
- 4.º Prisão até oito dias; e
- 5.º Demissão, para os pilotos provisórios, quando se dê algum dos casos mencionados no § 2.º do artigo 24.º e § 2.º do artigo 25.º

§ único. Estas penas poderão também ser aplicadas aos pilotos que cometerem faltas que, embora não previstas neste regulamento, sejam consideradas pelo capitão do porto como contrárias à disciplina, ordem ou bom nome da colectividade.

Art. 67.º Os pilotos que cometerem faltas graves responderão em conselho de disciplina, que poderá propor, como pena correcional:

- 1.º Perda de proventos até trinta dias;
- 2.º Suspensão até cento e cinquenta dias;
- 3.º Prisão até noventa dias; e
- 4.º Demissão.

Art. 68.º Os conselhos de disciplina serão constituídos pela seguinte forma:

- a) Um oficial da classe de marinha, servindo de presidente;
- b) Dois membros da colectividade respectiva, quanto possível os mais graduados e antigos;

c) O escrivão, que servirá de secretário sem voto.

§ 1.º O oficial da classe de marinha, presidente, será:

1.º Na sede do departamento — um dos oficiais adjuntos;

2.º Nas demais capitánias dos departamentos — o capitão do porto, se não fôr parte no processo; sendo-o, deverá substituí-lo o seu adjunto e, na sua falta, um outro capitão de porto ou um adjunto do departamento, procedimento a haver também quando o capitão do porto não seja da classe de marinha;

3.º Nas capitánias dos portos das ilhas adjacentes — o capitão do porto, se não fôr parte no processo; sendo-o, deverá substituí-lo o seu adjunto e, na sua falta, outro capitão de porto do arquipélago, substituição que terá igualmente lugar quando o capitão do porto não seja da classe de marinha.

Quando o conselho de disciplina tenha que funcionar na Ilha da Madeira, não havendo oficial adjunto e o capitão do porto seja parte no processo, será, pela Direcção Geral da Marinha, nomeado um oficial expressamente para esse fim.

§ 2.º Sempre que a colectividade de pilotos não tenha escrivão próprio servirá de escrivão do conselho de disciplina um escriturário da capitania.

Art. 69.º A nomeação e convocação dos conselhos de disciplina pertence:

No continente — ao chefe do departamento;

Nas ilhas adjacentes — ao director geral da marinha.

Art. 70.º O processo constará dos seguintes documentos:

1.º Parte accusatória, contendo o rol das testemunhas;

2.º Auto de corpo de delicto;

3.º Nomeação do conselho;

4.º Nota de assentamentos do acusado e rol das testemunhas que elle apresente para sua defesa; e

5.º Opinião do conselho, contendo a proposta relativa à penalidade a aplicar ao delinquento.

§ 1.º No continente o processo concluído será remetido ao chefe do departamento, que applicará a penalidade, se estiver no limite da sua competência, indicada no artigo 79.º, e, no caso contrário, fôr-o há subir até a Direcção Geral da Marinha para ser presente ao director geral e este resolver.

§ 2.º Nas ilhas adjacentes o processo é sempre remetido à Direcção Geral da Marinha para definitiva resolução por parte do director geral.

Art. 71.º A importância da perda de proventos não pode ser descontada por menos de 25 por cento dos proventos mensais e reverte por inteiro para o cofre das despesas gerais.

Art. 72.º A pena de suspensão de exercício importa perda de 75 por cento dos proventos.

Art. 73.º A pena de prisão cumpre-se a bordo de um navio de guerra ou numa unidade militar, sempre que possível, onde o piloto será considerado com a categoria de sargento, tendo homenagem no navio ou estabelecimento.

Art. 74.º As penas impostas aos pilotos por este regulamento são sem prejuízo de outras que lhes sejam applicáveis pela legislação penal ordinária.

Art. 75.º O piloto que fôr demittido não poderá nunca ser readmittido em qualquer colectividade de pilotos.

Art. 76.º O piloto condenado por sentença dos tribunais ordinários em pena superior a noventa dias de prisão deixará de ter direito a provento algum durante esse espaço de tempo, e, se a pena ultrapassar cento e oitenta dias, será demittido.

Art. 77.º O piloto que fôr preso por suspeito de qualquer crime comum, ou que estiver cumprindo sentença até noventa dias de prisão, imposta pelos tribunais or-

dinários, ou preso por correcção, imposta pelas disposições deste regulamento, só recebe, a título de alimentação, 50 por cento dos proventos que lhe pertenceriam na actividade. No primeiro caso, havendo absolvição, o piloto receberá a parte que lhe havia sido descontada, a qual deverá ter ficado no cofre. Havendo porém condenação, e nos outros dois casos esses 50 por cento revertirão para o cofre das despesas gerais.

Art. 78.º São faltas sempre puníveis, directamente pelas autoridades ou por intermédio do conselho de disciplina, conforme a gravidade:

1.ª A embriaguez quer em serviço, quer fora do serviço;

2.ª A não comparência na estação de pilotos ou a bordo da embarcação de serviço, ou o abandono delas, sem a respectiva licença, nas ocasiões em que competir estar;

3.ª A não comparência, a tempo e horas, ao serviço para que esteja detalhado;

4.ª O abandono dos serviços;

5.ª Não pilotar, fundear ou amarrar pela devida forma;

6.ª Não ter o devido respeito ou atenção com o pessoal de bordo e os passageiros, nos navios que pilotar;

7.ª Não usar de um porte sério e não andar correctamente uniformizado;

8.ª Exigir ou pedir aos proprietários, consignatários, capitães, tripulantes ou passageiros, qualquer gratificação;

9.ª Transgredir as ordens dos seus superiores;

10.ª Se, encarregado de estação ou embarcação, mandar fazer serviço a qualquer piloto que esteja embriagado.

§ único. A embriaguez nunca é isenção nem tam pouco atenuante para as faltas em que os pilotos incorrerem, nem para as responsabilidades nas avarias causadas.

Art. 79.º A competência para a applicação das penas disciplinares é a seguinte:

Director geral da marinha;

1.º Perda de proventos de mais de 15 até 30 dias;

2.º Suspensão de mais de 90 até 180 dias;

3.º Prisão de mais de 30 até 90 dias;

4.º Demissão.

Chefes dos departamentos marítimos:

1.º Perda de proventos de mais de 10 até 15 dias;

2.º Suspensão de mais de 8 até 90 dias;

3.º Prisão de mais de 5 até 30 dias.

Capitães dos portos, no continente e ilhas adjacentes:

1.º Repreensão;

2.º Perda de proventos até 10 dias;

3.º Suspensão até 8 dias;

4.º Prisão até 5 dias.

Os delegados marítimos, quando não forem oficiais de marinha:

1.º Repreensão;

2.º Perda de proventos até 5 dias;

3.º Suspensão até 3 dias.

CAPÍTULO IX

Licenças

Art. 80.º Ao pessoal de pilotos que tenha bom comportamento e boas informações podem ser concedidas, em cada ano civil, sem prejuízo do serviço, as seguintes licenças:

a) Até 30 dias, com todos os proventos;

b) De mais de 30 dias até 45, com 50 por cento dos proventos;

c) De mais de 45 dias até 60, com 25 por cento dos proventos.

Art. 81.º As licenças desde que passem de 60 dias serão concedidas sem direito a quaisquer proventos e serão descontadas no tempo de serviço, não podendo exceder 180 dias em cada ano civil.

Art. 82.º Quando as licenças forem concedidas ao piloto-mor, sota piloto-mor, cabos pilotos e escrivão, aqueles que os substituírem recebem, pelo cofre da colectividade, a diferença entre os seus proventos e os dos substituídos.

Art. 83.º Aos pilotos provisórios com mais de seis meses, que tenham boas informações, podem ser concedidos durante todo o seu tempo de provisórios, sem prejuízo do serviço, 10 dias de licença com todos os proventos, não tendo direito a mais nenhuma licença.

Art. 84.º A não ser em casos muito excepcionais não se podem conceder licenças, ao mesmo tempo, ao piloto-mor e sota piloto-mor.

Art. 85.º As licenças são todas lançadas no livro respectivo.

§ 1.º Em regra, todas as licenças devem ser suficientemente intervaladas.

§ 2.º As licenças concedidas como recompensas, a que se refere o artigo 64.º, não são contadas para os limites estabelecidos nos artigos 80.º e 81.º, e não lhes é aplicável o parágrafo anterior, não deixando todavia de se lançarem no livro respectivo.

Art. 86.º A competência para as licenças é a seguinte:

A Direcção Geral da Marinha — para as licenças superiores a trinta dias.

Os chefes dos departamentos — para as licenças até trinta dias e superiores a quinze.

Os capitães dos portos do continente — para as licenças até quinze dias e superiores a vinte e quatro horas.

Os capitães dos portos das ilhas adjacentes — para as licenças até trinta dias e superiores a vinte e quatro horas.

Os delegados marítimos que não forem oficiais de marinha — para as licenças até oito dias e superiores a vinte e quatro horas.

Os chefes das colectividades — para as licenças até vinte e quatro horas e que somem até o máximo de oito dias em cada ano civil.

CAPÍTULO X

Uniforme do pessoal dos pilotos

Art. 87.º Os uniformes de piloto-mor, sota piloto-mor e escrivão são iguais ao dos sargentos ajudantes da armada, e os dos cabos pilotos, pilotos e ajudantes de escrivão, ao dos sargentos, com excepção do emblema e distintivos.

§ 1.º Os distintivos são os seguintes:

Piloto-mor — três estrélas bordadas a ouro sobre pano azul ferrete, dispostas na manga direita, em diagonal, e distantes entre si de 0^m,03, ficando a primeira à distância de 0^m,05 do canhão.

Sota piloto-mor — duas estrelas bordadas a ouro sobre pano azul ferrete, colocadas nas posições correspondentes às duas primeiras do distintivo do piloto-mor.

Cabo piloto — uma estréla bordada a ouro sobre pano azul ferrete, colocada na posição correspondente à segunda estréla do distintivo de piloto-mor.

Piloto efectivo — duas âncoras cruzadas, bordadas a ouro, assentes numa rodela de pano azul ferrete, colocada em cada braço, logo acima da curva.

Escrivão e ajudante de escrivão — uma âncora cruzada com uma pena, ambas bordadas a ouro, assente e colocada, como o anterior, nos dois braços, e só no braço direito para o segundo.

§ 2.º O emblema do boné é para todos, formado por duas âncoras cruzadas, cercadas de palmas e encimadas por uma esfera armilar, tudo bordado a ouro sobre pano azul ferrete.

§ 3.º Durante o tempo quente é permitido fazer-se uso do uniforme de cotim cinzento e capa branca no boné.

§ 4.º Durante o inverno ou quando as circunstâncias o exigiam, poderão todos usar impermeáveis, suetes e botas altas ou polainas.

Art. 88.º Os uniformes são obrigatórios em todos os actos de serviço.

§ único. O pessoal de pilotos que fôr funcionário das capitania usa o uniforme que lhe pertence nestas repartições.

CAPÍTULO XI

Administração das colectividades de pilotos

Art. 89.º Para gerir os fundos arrecadados pelas colectividades de pilotos haverá uma comissão administrativa composta do sub-chefe que servirá de presidente e de dois pilotos efectivos eleitos, sendo secretariada pelo escrivão, que terá voto, quando fôr piloto da colectividade, ainda que fora do quadro.

§ 1.º Nas colectividades em que haja mais de vinte pilotos, terá a comissão administrativa mais dois vogais pilotos eleitos como os outros.

§ 2.º Nas colectividades em que não haja pessoal suficiente, pode presidir à comissão administrativa o chefe, e naquelas em que não seja possível constituir a comissão, e nos portos em que o pessoal não forme corporações, terá a seu cargo a gerência os mais antigos, no número que o capitão do porto fixar.

§ 3.º Os vogais eleitos da comissão administrativa exercem as suas funções durante um ano, procedendo-se à eleição no mês de Dezembro.

§ 4.º A eleição não pode recair, em regra, por mais de dois anos sucessivos, no mesmo piloto.

§ 5.º A eleição é feita pelos pilotos efectivos, e nenhum que esteja ao serviço poderá eximir-se a votar.

Art. 90.º Em cada uma das colectividades devem existir os seguintes livros, todos numerados e rubricados pelo capitão do porto ou um seu delegado:

1.º De ordens dadas pelo capitão do porto;

2.º De matrícula do pessoal (modelo B) para os assentamentos de cada um e em cujas notas biográficas se registam: licenças, prémios, louvores, castigos e todas as demais indicações de circunstância relativas à vida oficial.

Este livro terá, no fim, páginas destinadas a escrever os louvores ou censuras que disserem respeito à colectividade;

3.º De termos diversos;

4.º De consultas para registo das havidas entre os pilotos, sobre a barra dar ou não praticabilidade em geral ou a qualquer navio em especial e sobre outros assuntos respeitantes à pilotagem, em que os pilotos julgarem conveniente ouvirem-se em conselho;

5.º De actas da comissão administrativa;

6.º De receita geral de conta de caixa e de saída geral para as duas contas da colectividade;

7.º De conta de caixa do fundo de reserva para escrituração das receitas em crédito na Caixa Geral de Depósitos e das despesas feitas com a aquisição de material e as grandes reparações;

8.º De conta de caixa do fundo destinado às despesas

gerais, incluindo os honorários do pessoal encorporado e os pagamentos ao pessoal assalariado;

9.º De receita e despesa de material;

10.º De registo de entradas e saídas e de serviços no pórto e rios;

11.º De registo diário da cobrança de taxas de pilotagem;

12.º De registo de licenças e impedimentos.

§ 1.º Nos portos em que não haja corporação constituída, o capitão do pórto determinará, dos livros mencionados neste artigo, aqueles que os pilotos devem ter.

§ 2.º Nestes portos, a gerência dos fundos dos pilotos será inteiramente regulada por determinações do capitão do pórto, aprovadas pelo chefe do departamento e pela Direcção Geral da Marinha.

Art. 91.º A comissão administrativa, tem o encargo especial de zelar os interesses economicos da colectividade, e é responsável para com ela por todos os actos da sua gerência, devendo; sempre que haja qualquer assunto importante, lavrar acta, que será apresentada ao capitão do pórto, para este resolver.

§ único. Nenhum membro da comissão administrativa poderá eximir-se a dar o seu voto sobre os assuntos que se tratarem.

Art. 92.º O capitão do pórto, quando julgar inconveniente para o serviço ou prejudicial aos interesses da colectividade qualquer deliberação tomada pela comissão administrativa, poderá determinar que ela não tenha execução, ou mesmo dissolver essa comissão segundo as circunstâncias, mandando proceder imediatamente a nova eleição e podendo neste caso nomear para presidente da nova comissão um cabo ou piloto efectivo, se julgar isso indispensável para a boa ordem e regularidade do serviço.

Art. 93.º Quando um tærço, pelo menos, da colectividade de pilotos entender que deve ser exonerado algum ou todos os membros da comissão administrativa, fará a sua proposta ao capitão do pórto, devidamente fundamentada e assinada, o qual, averiguando as razões expostas, mandará ou não substituir aqueles membros.

Art. 94.º Constituem receitas das colectividades de pilotos:

1.º Taxas de pilotagem;

2.º Produto da venda de embarcações e outros artigos que já não convenham ao serviço;

3.º Produto de achados;

4.º Produto de reboques e de aluguel de embarcações e material;

5.º Produto dos descontos effectuados por motivo de licenças ou doença;

6.º Produto de multas;

7.º Juros das quantias em depósito;

8.º Indemnizações das companhias de seguros, por accidentes de trabalho, quando as colectividades de pilotos paguem aos sinistrados;

9.º Restituição de rações recebidas e não vencidas;

10.º Ofertas e legados;

11.º Imprevistos.

§ único. As receitas de cada colectividade serão arrecadadas em cofre especial, de que são claviculários o presidente, o escrivão e o mais antigo dos vogais da comissão administrativa. Os claviculários são solidariamente responsáveis pelos fundos recolhidos, e, sempre que se tratar da divisão das receitas, devem elles estar presentes, dando-se por essa ocasião balanço ao cofre e lavrando a correspondente acta.

O cofre será pertença da colectividade e achar-se há na sede da mesma, ou na capitania ou delegação, conforme fór uso ou o capitão do pórto determinar.

Art. 95.º Constituem despesa:

1.º Vencimentos ao pessoal encorporado;

2.º Pagamentos ao pessoal assalariado;

3.º Rações ao pessoal em serviço fora das sedes;

4.º Transportes de pessoal;

5.º Custeio do material, laboração, conservação e pequenas reparações;

6.º Seguros do pessoal e do material;

7.º Aluguéis de material de pilotagem e de casas para habitação e para depósito de material;

8.º Expediente;

9.º Restituição de pilotagens indevidamente recebidas;

10.º Imprevistos.

Art. 96.º As colectividades de pilotos constituirão, sempre que fór possível, um fundo especial denominado Fundo de Reserva, destinado à aquisição e grandes reparações de material, que será depositado na Caixa Geral de Depósitos ou na Caixa Económica Portuguesa, conforme mais convier e atendendo-se a haver ou não empréstimo já contraído no primeiro destes estabelecimentos.

§ único. Ao fundo de reserva se poderá também recorrer para o fim indicado no artigo 114.º

Art. 97.º O apuramento dos rendimentos dos pilotos faz-se nos dias 15 e último de cada mês, e divide-se em duas partes iguais: uma para honorários ao pessoal encorporado e outra para as despesas gerais e o fundo de reserva.

Art. 98.º Da motade destinada às despesas gerais e ao fundo de reserva, a parte a tirar para este fundo é a seguinte:

1.º Nas corporações de Lisboa e do Pórto — 50 por cento;

2.º Nas corporações de Setúbal, de Faro e de Vila Real de Santo António — 40 por cento;

3.º Nas demais colectividades a percentagem que fór proposta pelos capitães dos portos aos chefes dos departamentos e sancionada pela Direcção Geral da Marinha.

Art. 99.º Os pagamentos ao pessoal e os depósitos para o fundo de reserva são feitos nos dias seguintes ao de apuramento dos rendimentos.

§ único. O pagamento dos honorários ao pessoal será feito em folhas (modelo C).

Art. 100.º Quando da parte destinada a honorários houver sobras, entrarão estas para o fundo de reserva ou para as despesas gerais, conforme deliberação da comissão administrativa, homologada pelo capitão do pórto.

Art. 101.º A conta documentada das receitas e despesas de numerário e de material, devidamente assinada, será, em relação a cada mês, apresentada ao capitão do pórto, até o oitavo dia do mês seguinte, para este a visar, se a achar conforme, ou para a fazer recificar.

Estas contas arquivam-se na colectividade.

Art. 102.º Até o dia 10 de cada mês serão afixadas, na estação principal e nas parciais das colectividades, cópias devidamente autenticadas das contas do mês anterior.

Art. 103.º Todo o material dos serviços de pilotagem pertence aos pilotos, como colectividade, e não é divisível por elles.

Art. 104.º Os pilotos podem alugar as suas embarcações ou qualquer outro artigo do seu material, para serviços dentro e fora da barra, conforme tabelas aprovadas pelo capitão do pórto, inclusive para os reboques julgados necessários ou indispensáveis.

Art. 105.º O material que fór julgado inútil será vendido e o seu produto entra no fundo de reserva.

CAPÍTULO XII

Taxas de pilotagem

Art. 106.º As taxas de pilotagem referidas à tonelagem bruta dos navios constantes dos passaportes ou dos

documentos que suas vezes fizerem, são as que se acham designadas nas tabelas A, B e C, anexas a este regulamento.

Art. 107.º Nos portos em que o trabalho de piloto consiste apenas em indicar o local onde se deve fundear, é a pilotagem considerada um serviço de fundear, remunerado pela tabela B.

Art. 108.º As verbas da tabela A incluem o serviço da navegação desde o exterior da barra até o ancoradouro no porto e ainda o serviço de fundear os navios que entram e o de suspender os navios que saem.

Art. 109.º Os navios que, por qualquer circunstância, tenham de entrar ou sair dos portos à espiá pagam, além da verba estabelecida no n.º 2.º da tabela C, mais 50 por cento da tabela A, por cada dia, ou fracção, que durar a operação.

Art. 110.º A pilotagem de noite é a que começa ou termina entre o pôr do sol e o seu nascimento e é remunerada pelas verbas das tabelas A ou B, acrescidas de 50 por cento.

§ único. No porto de Leixões a pilotagem de noite é a que começa ou termina entre meia hora depois do pôr do sol e meia hora antes do seu nascimento.

Art. 111.º Para a cobrança a realizar dos navios que entrem e saiam dos portos pelas diversas taxas estabelecidas nas tabelas A, B e C, anexas a este regulamento, usar-se hão as cédulas (modelo A), as quais, depois de assinadas pelo chefe da colectividade dos pilotos, serão visadas pelo capitão do porto.

§ único. Estas cédulas serão numeradas e em cada ano civil renovada a numeração.

CAPÍTULO XIII

Dos proventos

Art. 112.º Os proventos do pessoal dos pilotos são os seguintes:

No activo:

Piloto-mor — um quinhão e quatro oitavos.

Sota piloto-mor — um quinhão e três oitavos.

Cabo piloto exercendo o cargo de chefe — um quinhão e três oitavos.

Cabo piloto — um quinhão e dois oitavos.

Piloto efectivo — um quinhão.

Piloto provisório, com mais de seis meses — seis oitavos.

Piloto provisório, com menos de seis meses — quatro oitavos.

Escrivão, sendo piloto, em Lisboa e Porto — um quinhão e dois oitavos.

Escrivão, sendo piloto, nos outros portos, acumulando com o serviço de piloto — um quinhão e um oitavo.

Escrivão, sendo piloto, nos outros portos, não acumulando com o serviço de piloto — um quinhão.

Escrivão, não sendo piloto, em Lisboa e Porto — um quinhão.

Escrivão, não sendo piloto nem escriturário da capitania, nos outros portos — quatro oitavos.

Escrivão, sendo escriturário da capitania, nos outros portos, além do seu vencimento — mais dois oitavos.

Ajudante de escrivão, sendo piloto — um quinhão.

Ajudante de escrivão, não sendo piloto — seis oitavos.

Em serviços moderados:

Cabo piloto — um quinhão e um oitavo.

Piloto — sete oitavos.

Art. 113.º O quinhão mensal nunca pode ser superior a 60 por cento de todos os vencimentos do capitão do porto, incluídas melhorias e emolumentos.

Art. 114.º Quando o quinhão não chegar a atingir 70\$ em Lisboa, 50\$ no Porto de Leixões e Setúbal, 45\$ em Faro e Vila Real de Santo António e 35\$ nos demais portos, sairá das despesas gerais o preciso para o quinhão dos pilotos, que não sejam cabos de mar, igualar essas quantias; se as despesas gerais não puderem comportar o encargo recorrer-se há ao fundo de reserva, até onde ele possa chegar, e por último ao fundo dos departamentos e capitánias, nos termos do artigo 216.º

§ único. As quantias enumeradas no corpo deste artigo aplicar-se há o coeficiente que estiver em vigor para as taxas de pilotagem da navegação nacional.

CAPÍTULO XIV

Impedimentos e capacidades

Art. 115.º O pessoal que, por doença devidamente comprovada, deixar de servir por mais de trinta dias, seguida ou interpoladamente, em cada ano civil, desconta 20 por cento dos seus proventos.

Art. 116.º O pessoal que, durante noventa dias consecutivos, ou interpolados, se conservar na situação de impedimento por doença, devidamente comprovada, será mandado apresentar à junta de saúde e, se o impedimento continuar, passará à situação de licença para tratamento.

§ 1.º O pessoal que, por opinião da junta de saúde, nos termos do corpo deste artigo, passar à situação de licença, para tratamento, desconta 25 por cento dos seus proventos durante todo o tempo que decorrer de noventa a cento e oitenta dias, devendo ser presente a nova junta de três em três meses.

§ 2.º O pessoal que se conservar na situação de licença para tratamento durante cento e oitenta dias, passa à inactividade e, nesta situação, desconta 100 por cento no tempo de serviço e 50 por cento dos proventos nos primeiros cento e oitenta dias e 75 por cento nos seguintes.

§ 3.º O pessoal que estiver na inactividade só pode voltar ao serviço quando a junta de saúde o dê por apto.

§ 4.º O pessoal que atingir trezentos e sessenta dias na inactividade será reformado se tiver direito à reforma, e demitido no caso contrário.

§ 5.º O pessoal que em qualquer ocasião fôr dado por inapto para todo o serviço será reformado ou demitido conforme tiver ou não direito à reforma.

Art. 117.º Na situação de empregado em serviços moderados só pode haver cabos e pilotos com o mínimo de dez anos de serviço e ainda sob as condições de que a colectividade tenha, por cada um, mais de oito membros prontos para todo o serviço e de que ela, pelo movimento do porto e seu consequente rendimento, os possa manter, sendo esse pessoal de harmonia com o § 5.º do artigo anterior, reformado ou demitido, quando se não verifique qualquer das condições expressas neste artigo.

Art. 118.º Os cabos e pilotos na situação de serviços moderados fazem, em regra, os serviços constantes da tabela B.

CAPÍTULO XV

Aposentações

Art. 119.º A aposentação para o pessoal dos pilotos é a seguinte:

Com 15 a 20 anos de serviço — 60 por cento;

Com mais de 20 a 25 anos de serviço — 70 por cento;

Com mais de 25 a 30 anos de serviço — 80 por cento;

Com mais de 30 anos de serviço — 90 por cento.

§ único. A percentagem dos proventos da aposentação é contada sempre sobre os que o aposentado auferia no activo, em todo o serviço.

Art. 120.º Para os efeitos da aposentação o tempo de serviço moderado é contado por 50 por cento;

Art. 121.º O pessoal que se inutilizar em serviço é aposentado e pela seguinte forma:

Quando tiver completado 15 anos de serviço — como pertencendo ao período de tempo seguinte àquele que elle conta;

Quando não tiver completado os 15 anos de serviço — como se contasse esse tempo;

Art. 122.º A aposentação é obrigatória:

Aos 67 anos, para piloto-mor, sota piloto-mor, es-
crivão e ajudante;

Aos 65 anos, para cabo piloto e piloto.

Art. 123.º Os escrivãos e ajudantes que forem es-
criturários das capitánias podem optar pela sua aposenta-
ção como pertencendo ao pessoal de pilotos ou pertencendo ao pessoal das capitánias.

Art. 124.º Para efeitos da aposentação é contado a todo o pessoal o tempo de serviço prestado na armada, no exército, nas capitánias e, como incorporado, nas colectividades de pilotos desde que na colectividade por onde se aposenta tenha mais de quinze anos de serviço, contados na conformidade dos artigos 119.º e 120.º

CAPÍTULO XVI

Disposições relativas aos chefes dos departamentos e capitães dos portos das ilhas adjacentes

Art. 125.º Aos chefes dos departamentos marítimos ou capitães dos portos das ilhas adjacentes compete, além do que lhes está determinado em outros artigos deste regulamento, mais o seguinte:

1.º Propor à Direcção Geral da Marinha tudo quanto possa concorrer para melhorar o serviço de pilotagem e cuja resolução exceda as suas atribuições;

2.º Convocar os conselhos de disciplina e nomear o pessoal que os constitui, nos termos dos artigos 68.º e 69.º, quando elles tenham que funcionar no continente;

3.º Propor à Direcção Geral da Marinha que seja concedida recompensa especial a qualquer piloto que tenha praticado serviços relevantes ou actos de subido valor;

4.º Examinar ou mandar examinar por um dos ajudantes, quando o julgue conveniente, as contas, a es-
crituração e o material dos pilotos;

5.º Enviar mensalmente à Direcção Geral da Marinha os balancetes da conta de caixa;

6.º Enviar à Direcção Geral da Marinha os diplomas do pessoal de pilotos falecido e demittido;

7.º Enviar à Direcção Geral da Marinha mapas de alterações do pessoal, quando estas se derem;

8.º Enviar trimestralmente à Direcção Geral da Marinha mapas das observações e sondagens feitas pelos pilotos nas barras e portos.

CAPÍTULO XVII

Disposições relativas aos capitães dos portos e delegados marítimos

Art. 126.º Aos capitães dos portos compete, na conformidade das disposições deste regulamento:

1.º Exercer immediata vigilância no serviço da pilotagem e dar as ordens convenientes por intermédio do chefe dos pilotos, verificando se elas se cumprem;

2.º Ter conhecimento de todo o pessoal e material dos pilotos, fazendo reparar e renovar o material necessário ao serviço;

3.º Sancionar o número de tripulantes fixados pela colectividade para as suas embarcações;

4.º Propor ao chefe do departamento marítimo tudo quanto possa concorrer para melhorar o serviço de pilotagem e cuja resolução exceda as suas atribuições;

5.º Em cada semestre, e sempre que o julgar conveniente, inspecionar o pessoal e o material, e examinar tudo quanto disser respeito à administração e à es-
crituração, e, todos os meses, examinar as contas da colectividade e pôr-lhes o visto;

6.º Enviar mensalmente ao chefe do departamento marítimo o balancete da conta de caixa;

7.º Enviar ao chefe do departamento marítimo os diplomas do pessoal de pilotos falecido e demittido;

8.º Enviar, trimestralmente, ao chefe do departamento marítimo o mapa das observações e sondagens feitas pelos pilotos nas barras e portos.

Art. 127.º Os delegados marítimos, quando forem officiais de marinha, têm competência igual à dos capitães dos portos.

De contrário, elles, sendo sempre o superior immediato, a quem a colectividade de pilotos obedece, têm a competência seguinte:

Inteiramente a consignada nos artigos 2.º, 3.º, 27.º, n.º 6.º do 28.º, 54.º, 63.º, 91.º, § único do 94.º, 100.º, 101.º e 111.º

Propondo ao capitão do pôrto nos casos previstos no § único do artigo 51.º e nos artigos 58.º e 62.º, § 2.º do 89.º, §§ 1.º e 2.º do 90.º, 92.º, 93.º, n.º 3.º do 98.º e 104.

CAPÍTULO XVIII

Disposições relativas aos navios ou quaisquer embarcações que demandem ou tenham de sair a barra dos portos e rios

Art. 128.º Todas as embarcações mercantes, nacionais ou estrangeiras, devem, em regra, tomar piloto, tanto para entrar como para sair as barras e portos, e se por qualquer circunstância o não fizerem, não sendo por caso de força maior, não ficam isentas do pagamento das respectivas taxas de pilotagem.

Art. 129.º A pilotagem é imposta obrigatoriamente às ditas embarcações para entrarem ou saírem dos portos artificiais, para navegarem no interior dos portos e nos rios e para mudança de local.

§ 1.º As embarcações que, sem motivo de força maior absolutamente comprovada, transgredirem o disposto no corpo deste artigo, serão immediatamente autuadas pela autoridade marítima, applicando-lhes ella multa de 100\$ até 30.000\$, conforme a gravidade das circunstâncias e a tonelagem, pela primeira vez, e a dobrar successivamente nas reincidências, e não se dispensando em nenhum caso o pagamento das taxas de entrada e de pilotagem.

§ 2.º As multas de que trata o parágrafo anterior entram no cofre do fundo dos departamentos e capitánias.

Art. 130.º Exceptuam-se das disposições dos dois artigos anteriores as embarcações nacionais de tráfego local, pesca, costeiras e de pequena cabotagem.

Art. 131.º Assumem completa e inteira responsabilidade da navegação e suas consequências, na entrada ou saída da barra ou pôrto, os capitães ou mestres que não tomarem piloto, ou não atendam às indicações deste.

§ único. Nos casos em que a pilotagem não é obrigatória, se o navio não receber piloto, por não haver embarcação fora da barra que lho forneça, fica dispensado do pagamento da verba de pilotagem respectiva.

Art. 132.º Os navios de guerra e os pertencentes a missões scientificas ou beneméritas de carácter nacional ou internacional, tanto nacionais como estrangeiras, ficam isentos do pagamento de taxas de pilotagem, tomem ou não piloto.

§ único. Todos os demais navios e embarcações isentos do pagamento de taxas de pilotagem, incluindo os dos serviços de cabos submarinos, pagá-las hão se tomarem piloto.

Art. 133.º Os navios de guerra estrangeiros e os navios nacionais ou estrangeiros pertencentes a missões científicas são obrigados a meter piloto nos casos do artigo 129.º

Art. 134.º Sempre que qualquer navio peça piloto, ser-lho há enviado com a maior brevidade possível, empregando-se para este fim todos os meios ao alcance; quando porém, por circunstância de tempo, não se possa assim proceder, far-se hão sinais para o navio se aproximar do barco de pilotos, ou outros sinais que se julguem mais convenientes segundo as circunstâncias, ficando os navios sempre obrigados ao pagamento da taxa de pilotagem, exceptuado o caso de não poderem seguir esses sinais por correrem risco.

Art. 135.º Nenhum navio poderá servir-se, para ser pilotado, de indivíduo que, embora habilitado e com certificado de aprovação de exame para piloto prático, não esteja incorporado.

§ único. No caso porém de força maior comprovada, em que a colectividade não tenha podido fornecer piloto, o capitão ou mestre pagará ao indivíduo que pilotar o navio ou embarcação a quantia que tiver ajustado, e, na falta de ajuste, pela tabela das taxas de pilotagem.

Art. 136.º A falta de pagamento de qualquer das verbas indicadas neste regulamento é razão suficiente para a capitania do pórto ou delegação 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 for estrangeiro.

Art. 137.º O capitão ou mestre do navio que entre num pórto deverá ter o maior cuidado em que não haja comunicação de espécie alguma com outro navio ou embarcação antes das visitas sanitária e fiscal, seguindo a tal respeito as indicações do piloto.

Art. 138.º Nenhum navio, salvo qualquer circunstância anormal que a isso o obrigue, poderá parar desde que entra a barra ou pórto até ancorar, senão para receber as visitas sanitária e fiscal.

Art. 139.º Quando dois navios entrarem a barra ou pórto, um rebocando outro, são ambos obrigados a meter piloto.

§ único. Esta disposição é applicável a todos os navios, com excepção, apenas, dos navios de guerra nacionais e dos rebocadores locais.

Art. 140.º Os navios que, sem piloto a bordo, entrarem a barra, guiados por um piloto que vá a bordo de outro navio que siga na frente, não ficam isentos da respectiva taxa de pilotagem, muito embora não tenha sido fornecido piloto a cada um deles por motivo de mau tempo.

PARTE II

Disposições especiais
para cada um dos portos do continente
e ilhas adjacentes

CAPÍTULO XIX

Departamento Marítimo do Norte

Caminha

Art. 141.º Em Caminha há dois pilotos, que acumulam estas funções com as de cabo de mar.

Art. 142.º A pilotagem de entrada, ou de saída, compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro em frente da vila, quando feita seguidamente, sem ter de fundear dentro do rio.

Art. 143.º Neste pórto compete aos navios o paga-

mento dos tripulantes da embarcação do piloto, e quando esta der reboque, cobrar-se há, para ela, aos navios, a taxa de 30\$.

Viana do Castelo

Art. 144.º Em Viana do Castelo, há um cabo piloto, que desempenha as funções de chefe, e três pilotos.

Art. 145.º A pilotagem de entrada, ou de saída, compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro no rio ou dentro das docas.

Art. 146.º Aplica-se a este pórto o estabelecido no artigo 143.º

Esposende

Art. 147.º Em Esposende há um piloto, que acumula estas funções com as de cabo de mar.

Art. 148.º A pilotagem de entrada, ou de saída, compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro dentro do pórto, quando feito seguidamente.

Art. 149.º Aplica-se a este pórto o estabelecido no artigo 143.º

Art. 150.º Os serviços de pilotagem aos navios que saiam dos estaleiros de Fão para o pórto são remunerados pela tabela B, com mais 50 por cento por cada dia de trabalho, percentagem que atinge também a sobretaxa da noite, se houver que aplicar esta.

Vila do Conde

Art. 151.º Em Vila do Conde há um piloto que acumulá estas funções com as de cabo do mar.

Art. 152.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro dentro do pórto, quando feito seguidamente.

Art. 153.º Aplica-se a este pórto o estabelecido no artigo 143.º

Pórto e Leixões

Art. 154.º No Pórto e Leixões há uma corporação de pilotos constante do seguinte pessoal:

- 1 Piloto-mor;
- 1 Sota piloto-mor;
- 3 Cabos pilotos;
- 28 Pilotos;
- 1 Escrivão.

Art. 155.º O material indispensável para o serviço da corporação é o seguinte:

- Duas embarcações de motor, uma para serviço da barra do Douro e a outra para serviço de Leixões;
- Duas embarcações, insubmersíveis para o interior do pórto de Leixões, e mais as embarcações que os capitães dos portos julguem necessárias para o serviço.

Art. 156.º A pilotagem do pórto compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e a ponte de D. Luís.

A de Leixões o percurso entre uma distância não superior a duas milhas da entrada e o interior da bacia.

Art. 157.º A corporação divide-se em duas secções: a primeira na Foz dirigida pelo piloto-mor, e a segunda em Leixões dirigida pelo sota piloto-mor.

§ 1.º A embarcação da secção da Foz estará fora da barra do Douro, fundeada ou navegando durante o dia às horas próprias das marés quando o serviço assim o exija e as condições do tempo e mar o permitam.

A da secção de Leixões está dentro dêsse pôrto, pronta a sair quando fôr necessário.

§ 2.º A secção da Foz, que pode ficar detalhada em dois grupos, pertencem os trabalhos do rio e os de saída do rio e respectiva pilotagem até fora da barra ou até o pôrto de Leixões e competente amarração ali.

Compete também a esta secção a pilotagem de entrada, no Douro, dos navios que vêm do mar e sua completa amarração a qualquer das margens.

§ 3.º A secção de Leixões pertencem todos os serviços dentro daquele pôrto, a pilotagem de entrada e saída dali, e ainda a de entrada no Douro e serviço neste rio até completa amarração, quando a Leixões não vão pilotos da secção da Foz buscar os navios.

Art. 158.º Os serviços da corporação são feitos por escala, com as restrições contidas nos artigos seguintes.

Art. 159.º A secção de Leixões terá um terço, pelo menos, do número de pilotos da corporação, não podendo estar nunca com menos de sete pilotos.

§ 1.º Em Leixões o cabo e cinco dos pilotos serão permanentes e os pilotos restantes destacarão da Foz às quinzenas.

§ 2.º Os pilotos permanentes de que trata o parágrafo anterior serão, de preferência, voluntários, e, não havendo voluntários, serão sorteados entre os pilotos mais aptos para trabalhar em Leixões, segundo as informações do capitão dêsse pôrto.

§ 3.º Se depois de um ano de serviço privativo em Leixões o piloto revelar pouca aptidão, o capitão do pôrto proporá a sua substituição, justificando a proposta, que será aprovada pelo chefe do departamento, quando o deva ser.

Art. 160.º Nas entradas e saídas do rio Douro o piloto-mor, ou quem suas vezes fizer, assistirá numa embarcação, sempre que o mar o permita, ao movimento da barra, collocando-se em posição conveniente para, sob sua responsabilidade, indicar, por sinais convencionados, o que julgar conveniente para o bom êxito do serviço dos pilotos que conduzem os navios.

§ 1.º O piloto encarregado de pilotar o navio obedecerá pontualmente ao que assim lhe fôr indicado, até passar a barra ou cabedelo; depois assumirá de novo a direcção e responsabilidade do navio a seu cargo, até que fique convenientemente amarrado.

§ 2.º Quando tiverem de entrar ou sair navios da barra do Douro, sem poder, por causa das circunstâncias do mar, estar o piloto-mor na embarcação, como é indicado neste artigo, serão feitos sinais em local previamente convencionado, para a navegação se efectuar nas condições precisas.

Art. 161.º Nenhum navio pode meter à barra do Douro sem que isso lhe seja indicado.

Art. 162.º Os navios que no rio Douro desamarrem para sair e, por motivo de força maior, o não possam fazer pagam um serviço de desamarrear pela tabela B.

Art. 163.º Os navios que entrarem em Leixões tam sòmente para meter piloto ou receber a visita de saúde, com o fim de seguirem para o rio Douro, desde que, naquele pôrto, se demorem apenas o tempo indispensável para êsse serviço, nunca mais de duas horas, salvo motivo estranho à vontade do navio, ficam isentos do pagamento da taxa de pilotagem em Leixões.

Art. 164.º Com relação ao pôrto artificial de Leixões, a corporação de pilotos dará inteiro cumprimento às disposições regulamentares e especiais daquele pôrto e às dêsse regulamento que não estejam em opposição àquelas.

Art. 165.º As secções da Foz e de Leixões farão consultas conjunta, ou separadamente, conforme as circunstâncias o ditarem e comunicá-las hão reciprocamente.

§ único. Para êste efeito a secção de Leixões terá um livro de consultas.

Aveiro

Art. 166.º Em Aveiro, há uma corporação de pilotos, cuja sede é no Forte da Barra e constante do seguinte pessoal:

- 1 cabo piloto;
- 3 pilotos;
- 1 Escrivão.

§ único. O chefe da corporação tem autoridade de cabo de mar na área marítima do Forte da Barra.

Art. 167.º A corporação terá o material que o capitão do pôrto julgar indispensável para o serviço.

§ único. Quando o desenvolvimento do pôrto vier melhorar as condições económicas da corporação, deverá esta adquirir, logo que o possa fazer, um vapor, para o serviço da barra e de reboques, os quais serão regulados por tabela especial.

Art. 168.º A pilotagem de entrada, ou de saída, compreende o percurso entre a orla do banco de fora e o ancoradouro da Gafanha, quando êste seja feito seguidamente, sem ter de fundear dentro da ria.

Art. 169.º Aplica-se a êste pôrto o estabelecido no artigo 143.º

Figueira da Foz

Art. 170.º Na Figueira da Foz, há dois pilotos, que poderão acumular estas funções com as de cabo de mar.

Art. 171.º A pilotagem de entrada, ou de saída, compreende o percurso entre a orla do banco de fora e a doca ou os ancoradouros próximos dela.

§ único. Os navios que sigam para os fundeadouros do Cabedelo e da Murraceira, ou dêles venham, pagam mais um serviço pela tabela B.

Art. 172.º A condução do piloto para fora da barra e de fora da barra para terra compete aos navios.

§ único. Sendo empregada, para êste fim, a embarcação pertencente aos pilotos, applica-se a êste pôrto o estabelecido no artigo 143.º

CAPÍTULO XX

Departamento Marítimo do Centro

S. Martinho

Art. 173.º Em S. Martinho há dois pilotos que acumulam estas funções com as de cabo de mar.

Lisboa

Art. 174.º Em Lisboa há uma corporação de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 Piloto mor.
- 1 Sota piloto-mor.
- 5 Cabos pilotos.
- 54 Pilotos.
- 1 Escrivão.
- 1 Ajudante de escrivão.

Art. 175.º O material indispensável para o serviço da corporação é o seguinte:

Dois vapores com as condições necessárias para se agüentarem no mar sob mau tempo e munidos de dois salva-vidas cada um.

Uma embarcação, de motor, para os serviços diversos da corporação.

Uma embarcação, de motor, para serviços no rio.

Art. 176.º Um dos vapores deve permanecer sempre fora da barra, a navegar, perto da Cabeça do Pato, desde uma hora antes do nascer do sol até uma hora depois do ocaso, sempre que as condições de tempo e mar o permitam, e fundeando durante a noite em Cascais, de modo que aviste Cabo Raso.

Art. 177.º A corporação dividir-se há em três secções: a primeira em Lisboa, dirigida pelo piloto-mor; a segunda no Bom Sucesso, dirigida pelo sota piloto-mor; e a terceira a bordo do vapor fora da barra, dirigida por um cabo piloto.

Art. 178.º A pilotagem de entrada, ou de saída, compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e os ancoradouros de Lisboa.

Art. 179.º Os serviços de pilotagem, desde os ancoradouros de Lisboa até o Barreiro, ou Póvoa, ou Vila Franca de Xira, ou vice-versa, são remunerados por 50 por cento da verba da tabela A.

Cezimbra

Art. 180.º Em Cezimbra há um piloto, que acumula estas funções com as de cabo de mar.

Art. 181.º A pilotagem na baía de Cezimbra consiste em indicar às embarcações o local onde devem fundear.

Setúbal

Art. 182.º Em Setúbal há uma corporação de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 Piloto-mor.
- 2 Cabos pilotos.
- 11 Pilotos.
- 1 Escrivão.

Art. 183.º A corporação terá as seguintes embarcações:

Uma de motor, munida de salva-vidas, para serviço permanente fora da barra; outra para os serviços diversos da corporação.

Art. 184.º A corporação divide-se em duas secções: a primeira em Setúbal, dirigida pelo piloto-mor, e a segunda na embarcação fora da barra, dirigida por um dos cabos pilotos.

A primeira competem as pilotagens de saída e serviços no rio; a segunda as pilotagens de entrada.

Art. 185.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora, onde comumente há duas bóias a assinalá-los, e os ancoradouros da cidade até a Pedra Furada.

Art. 186.º Na Torre do Outão ou no Fortim da Arrábida, serão feitos os sinais julgados necessários para os pilotos, capitães ou mestres das embarcações que estiverem fóra da barra.

Sines

Art. 187.º Em Sines há um piloto que acumula estas funções com as de cabo do mar.

Art. 188.º A pilotagem na baía de Sines consiste em indicar às embarcações o local onde devem fundear.

Art. 189.º No abrigo da Calheta, as entradas e as saídas são de pilotagem obrigada para as operações comerciais, e pagam um serviço da tabela B.

Vila Nova de Milfontes

Art. 190.º Em Vila Nova de Milfontes há dois pilotos que acumulam estas funções com as de cabo de mar.

Art. 191.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e os ancoradouros da vila, quando feito seguidamente.

CAPÍTULO XXXI

Departamento Marítimo do Sul

Portimão

Art. 192.º Em Portimão há um cabo piloto e dois pilotos.

Art. 193.º O pessoal permanecerá onde o capitão do porto julgue mais conveniente para o serviço.

Art. 194.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla de fora dos bancos e os ancoradouros da cidade até à ponte, quando feito seguidamente.

Faro e Olhão

Art. 195.º Em Faro e Olhão ha uma corporação de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 Piloto-mor;
- 1 Cabo-piloto;
- 4 Pilotos;
- 1 Escrivão.

Art. 196.º O pessoal permanecerá onde o capitão do porto de Faro julgue mais conveniente para o serviço.

Art. 197.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e os ancoradouros na Praça Larga.

§ único. Os navios que seguirem para as rias de Faro ou de Olhão, ou delas venham, pagam mais um serviço pela tabela B.

Tavira

Art. 198.º Em Tavira há um piloto que acumula estas funções com as de cabo de mar.

Vila Real de Santo António

Art. 199.º Em Vila Real de Santo António há uma corporação de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 Piloto-mor;
- 1 Cabo piloto;
- 7 Pilotos;
- 1 Escrivão.

Art. 200.º O pessoal permanecerá onde o capitão do porto julgue mais conveniente para o serviço.

Art. 201.º A corporação terá o material indispensável para o serviço, devendo uma das embarcações ser de motor.

Art. 202.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla do banco de fora e os ancoradouros da vila.

Art. 203.º A corporação compete a navegação no rio Guadiana até o Pomarão.

§ único. O piloto que pilotar ao Pomarão permanecerá a bordo até que o navio regresso a Vila Real de Santo António.

CAPÍTULO XXII

Capitanias dos portos das ilhas adjacentes

Açores

Art. 204.º A pilotagem nos Açores só é obrigatória no porto de Angra do Heroísmo e nos portos artificiais de Ponta Delgada e Horta.

Angra do Heroísmo

Art. 205.º Em Angra do Heroísmo há um cabo piloto e dois pilotos.

Art. 206.º A pilotagem neste porto consiste em indicar o local onde os navios devem fundear.

Ponta Delgada e Horta

Art. 207.º O pessoal de pilotagem e os respectivos serviços são os constantes das leis e regulamentos especiais que vigoram nestes portos.

Demais portos

Art. 208.º Nos outros portos dos Açores poderá haver um ou dois pilotos em cada um, acumulando estas funções com as de cabo de mar, quando o capitão do porto o julgar necessário e fôr superiormente aprovado.

Art. 209.º A pilotagem nestes portos consiste em indicar o local onde os navios devem fundear.

Madeira

Funchal

Art. 210.º No Funchal os cabos de mar indicarão, sempre que possível, o local onde os navios devem fundear.

PARTE III

Disposições diversas e transitórias

CAPÍTULO XXIII

Art. 211.º As tabelas de proventos estabelecidos neste regulamento, quer para o activo, quer para a aposentação, applicam-se a todo o pessoal de pilotos, entrando em vigor no dia 1 do mês seguinte àquele em que este regulamento seja publicado no *Diário do Governo*.

§ único. Exceptuam-se das disposições do presente artigo o pessoal de pilotos que, não tendo mudado de situação ou classe, depois do regulamento geral de pilotagem, de 20 de Agosto de 1914, esteja auferindo proventos superiores ou subsídios especiais.

Art. 212.º Aos individuos que à data deste regulamento forem pilotos, escrivães ou ajudantes de escrivães não incorporados ser-lhes há contado para todos os efeitos, de presente e de futuro, o tempo que tenham servido nas colectividades em que presentemente se encontram.

Art. 213.º Todo o pessoal que já fazia parte da corporação de Aveiro em 20 de Agosto de 1914 continua a receber os subsídios e as cotas partes das pilotagens, nos termos do decreto de 12 de Março de 1840, e bem assim quando aposentados, mas atendendo-se sempre a que o total dos vencimentos não ultrapasse o limite máximo fixado no artigo 113.º deste regulamento.

Art. 214.º Os lugares de piloto-mor e sota piloto-mor de Aveiro não são providos quando vagarem.

Art. 215.º Nas colectividades de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Portimão e Faro, além do pessoal que lhes está determinado, poderão ser admitidos tantos pilotos provisórios quantos os pilotos efectivos dos quadros designados neste regulamento, que estejam a menos de três anos de atingirem o limite de idade.

§ único. Estes pilotos provisórios só passam a efectivos quando se retirem da colectividade os que elles pretendem vir nela substituir.

Art. 216.º O fundo dos departamentos e capitánias prestará auxílio pecuniário às colectividades de pilotos que se não possam manter só com os seus recursos, para os seguintes efeitos, que restritamente se mencionam:

1.º Compra de material indispensável, sua conservação e reparação;

2.º Remuneração ao pessoal, nos casos previstos no artigo 114.º

§ único. O mesmo fundo dos departamentos e capitánias só dará execução ao determinado no presente artigo, depois de no seu cofre receber as taxas de navegação de entrada nos portos.

Art. 217.º Todo o material que pertença actualmente aos pilotos será avaliado, dentro do prazo de um mês, a contar da entrada em vigor do presente regulamento, e entregue à colectividade, que o pagará, dando a cada piloto a cota parte que lhe competir.

§ único. Se este material, pertencente aos pilotos individualmente, tiver qualquer dívida à colectividade, será essa quantia descontada na avaliação feita.

Art. 218.º As autoridades judiciais, militares, fiscaes, policiaes, administrativas, sanitárias e consulares, cada uma na parte que lhes possa pertencer, tem por dever legal dar e fazer dar a devida execução ao presente regulamento.

Paços do Governo da República, 19 de Setembro 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.

Taxas de pilotagem

TABELA A

Tonelagem bruta:		
Até 100		2\$70
101 a 200		4\$50
201 a 300		6\$30
301 a 400		8\$10
401 a 500		9\$90
501 a 750		11\$70
751 a 1:000		13\$50
1:001 a 1:250		15\$30
1:251 a 1:500		17\$10
1:501 a 1:750		18\$90
1:751 a 2:000		20\$70
2:001 a 2:500		22\$50
2:501 a 3:000		24\$30
3:001 a 3:500		26\$10
3:501 a 4:000		27\$90
4:001 a 4:500		29\$70
4:501 a 5:000		31\$50
Cada 1:000 toneladas ou fracção		\$90

TABELA B

Tonelagem bruta:		
Até 500		2\$70
501 a 1:000		4\$50
1:001 a 2:000		6\$30
2:001 a 3:500		8\$10
3:501 a 5:000		9\$90
Cada 1:000 toneladas ou fracção a mais		\$90

Notas

Os serviços compreendidos por esta tabela são os seguintes:

- 1.º Amarrar com os seus ferros ou a bóias.
- 2.º Amarrar ou desamarrar de muralhas ou margens, pontes, pontões ou outros navios.
- 3.º Mudança de ancoradouro.
- 4.º Navegação nos portos e rios.
- 5.º Regulação de agulhas.
- 6.º Experiência de máquinas, navegando.
- 7.º Colocação de amarrações fixas com ou sem bóias.
- 8.º Rocega de amarras ou ferros.
- 9.º Tirar voltas às amarras.
- 10.º Entrar ou sair das docas, diques e planos inclinados.
- 11.º Encalhar ou desencalhar nas praias.

TABELA C

1.º Permanência de piloto a bordo, fora da barra, quando requisitado para pilotar navios que não possam entrar por qualquer motivo, e dentro do porto quando requisitado pelos próprios ou mandado pela capitania, por motivo de mau tempo, cada dia ou fracção	2\$25
2.º Qualquer serviço de pilotagem que exceda três horas, contadas daquela para que o piloto foi requisitado, por cada dia ou fracção	1\$35
3.º Piloto em terra às ordens de um navio, sem fazer serviço, por cada dia ou fracção	1\$35
4.º Piloto retirado do serviço da colectividade, por estar sujeito à revisão médica, por cada dia	1\$35
5.º Piloto em viagem, por cada dia	2\$25
6.º Piloto de quarentena, a bordo ou em terra, por cada dia	2\$25
7.º Piloto requisitado para serviço que não chegou a efectuar-se por motivo do navio	1\$35
8.º Transmissão de ordens a navios, no mar, que não cheguem a entrar	9\$00

Observações

I.— O piloto que permaneça a bordo tem direito a alojamento e alimentação em 2.ª classe, nos vapores de passageiros, e na classe equivalente, nos outros navios.

Em navios ou comboios, viagem na 2.ª classe.

II.— Sempre que circunstâncias de tempo, mar, maré, regime de portos e rios, etc., exijam pessoal especial e estranho às colectividades de pilotos, as despesas com esse pessoal serão, excepto no rio Douro, pagas pelos navios pilotados.

As respectivas contas têm de ir ao visto do capitão do porto.

III.— As despesas de quarentena dos pilotos ficam a cargo dos navios.

IV.— A navegação estrangeira paga as verbas das tabelas A, B, C, em esterlino, ao câmbio par.

A navegação nacional paga as verbas das referidas tabelas multiplicadas pelo coeficiente 10.

Este coeficiente será alterado quando se julgar necessário.

MODÉLO A (Artigo 111.º)

Número do registo ... Talão ...

Visto.
O Capitão do Porto,
...

Recebemos d... a quantia abaixo mencionada pelos serviços de pilotagem a bordo d... (a) ... de ... toneladas brutas, e de que é capitão o Sr. ...

Cobrança

Tabela A	Pilotagem de entrada . . . . .	...
	Idem de saída . . . . .	...
Tabela B	Por serviço no rio no dia . . . . .	...
	Por serviço no rio na noite de . . . . .	...
	Pilotagem de ... para . . . . .	...
	Idem de ... para . . . . .	...
	N.º 1 Permanência de piloto a bordo, etc. . . . .	...
	N.º 2 Serviços que excedam três horas, etc. . . . .	...
Tabela C	N.º 3 Piloto em terra às ordens, etc. . . . .	...
	N.º 4 Idem sujeito a revisão médica . . . . .	...
	N.º 5 Idem em viagem . . . . .	...
	N.º 6 Idem de quarentena . . . . .	...
	N.º 7 Idem por serviço não efectuado, etc. . . . .	...
	N.º 8 Transmissão de ordens, etc. . . . .	...
	Por ... recibos, além do original, impressos e selos . . . . .	...
	Importância total . . . . .	...

..., ... de ... de 19...

O Chefe da Corporação (ou colectividade),
...

(a) Nacionalidade.

(Verso do modelo A)

Lado do talão

Nome dos pilotos que fizeram os serviços:
Entrada ...
Saída ...
Serviços no rio de dia ...
Serviços no rio de noite ...
Impedimentos da tabela C ...

Visto.
O Capitão do Porto,
...

Corporação ou colectividade de pilotos ...

Recebemos d... a quantia abaixo mencionada pelos serviços de pilotagem a bordo d... (a) ... de ... toneladas brutas, e de que é capitão o Sr. ...

Cobrança

Tabela A	Pilotagem de entrada . . . . .	...
	Idem de saída . . . . .	...
Tabela B	Por serviço no rio no dia . . . . .	...
	Por serviço no rio na noite de . . . . .	...
	Pilotagem de ... para . . . . .	...
	Idem de ... para . . . . .	...
	N.º 1 Permanência de piloto a bordo, etc. . . . .	...
	N.º 2 Serviços que excedam três horas, etc. . . . .	...
Tabela C	N.º 3 Piloto em terra às ordens, etc. . . . .	...
	N.º 4 Idem sujeito a revisão médica . . . . .	...
	N.º 5 Idem em viagem . . . . .	...
	N.º 6 Idem de quarentena . . . . .	...
	N.º 7 Idem por serviço não efectuado, etc. . . . .	...
	N.º 8 Transmissão de ordens, etc. . . . .	...
	Por ... recibos, além do original, impressos e selos . . . . .	...
	Importância total . . . . .	...

..., ... de ... de 19...

O Chefe da Corporação (ou colectividade),
...

(a) Nacionalidade.

Lado do recibo

Em conformidade com o regulamento geral de pilotagem, aprovado pelo decreto n.º ... de ... de ... de 1925, os pagamentos dos serviços de pilotagem são os constantes das tabelas A, B e C.

Seguem-se as cópias dos artigos 106.º, 107.º, 108.º, 109.º, 110.º, 111.º e o n.º 4.º das observações gerais, e todas as mais indicações que em especial se refiram ao porto respectivo.

Seguem-se as tabelas A, B e C e suas observações.



MODELO D (n.º 9.º do artigo 28.º)

Mapa da navegação entrada e saída em ... de ... de 19...

Qualidade do navio	Nacionalidade	Nome	Tonelagem bruta	Procedência ou destino	Ocorrências extraordinárias

O chefe da colectividade,
...**MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS**Direcção Geral dos Negócios Políticos
e Diplomáticos

1.ª Repartição

Por ordem superior se faz público que em 27 de Agosto último foi notificada ao Governo dos Estados Unidos da América, nos termos do artigo VIII do Tratado de Washington, de 6 de Fevereiro de 1922, para revisão da pauta aduaneira chinesa, a adesão do Governo da Dinamarca ao mesmo Tratado.

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos, 29 de Setembro de 1925.— O Director Geral, *José Duarte Pedroso Júnior*.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES8.ª Repartição da Direcção Geral
da Contabilidade Pública

Decreto n.º 11:112

Tendo por decreto de 18 de Julho último, publicado no *Diário do Governo* da 2.ª série, de 23 do referido mês, sido mandado servir na secretaria do Instituto Industrial e Comercial de Coimbra o oficial chefe da extinta secretaria da Faculdade de Farmácia da Universidade de Coimbra, Mário José dos Santos, e sendo indispensável providenciar para que no orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações seja inscrita a verba necessária para o pagamento dos vencimentos e melhoria a que tem direito o referido funcionário: hei por bem decretar, sob proposta dos Ministros do Comércio e Comunicações e da Instrução Pública e com fundamento no § único do artigo 3.º do decreto n.º 8:469, de 6 de Novembro de 1922, e no artigo 1.º da lei n.º 1:344, de 26 de Agosto de 1922, que do orçamento do Ministério da Instrução Pública em vigor para o actual ano económico sejam transferidas para o Ministério do Comércio e Comunicações as seguintes verbas, para pagamento dos

vencimentos e melhoria do oficial chefe da secretaria da Faculdade de Farmácia da Universidade de Coimbra, que foi mandado servir na secretaria do Instituto Industrial e Comercial da mesma cidade:

Orçamento do Ministério da Instrução Pública

A abater:

Capítulo 5.º, artigo 36.º:

Vencimentos 1.080\$00

Subsídios de residência e de renda
de casa 219\$96

1.299\$96

Capítulo 10.º, artigo 77.º 8.559\$00

Total a abater 9.858\$96

Orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações

A inscrever:

Capítulo 9.º, artigo 112-A, «Pessoal na
disponibilidade»:

Primeiro oficial chefe da extinta secretaria da Faculdade de Farmácia da Universidade de Coimbra, mandado servir neste Instituto por decreto de 18, publicado em 23 de Junho de 1925:

Vencimento 1.080\$00

Subsídios de residência e renda de
casa 219\$96

1.299\$96

Capítulo 15.º, artigo 153.º, «Melhorias
de vencimentos»:Melhoria de vencimento do mesmo
funcionário 8.559\$00

8.559\$00

Total a inscrever 9.858\$96

Os Ministros das Finanças, do Comércio e Comunicações e da Instrução assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 1 de Outubro de 1925.— *MANUEL TEIXEIRA GOMES*—*António Alberto Torres Garcia*—*Nuno Simões*—*João José da Conceição Camoesas*.

Decreto n.º 11:113

Sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, tendo ouvido o Conselho de Ministros e com fundamento no artigo 11.º e seus parágrafos do decreto com força de lei n.º 5:519, de 8 de Maio de 1919, e artigo 4.º da lei n.º 1:663, de 30 de Agosto de 1924: hei por bem decretar que os saldos existentes nas dotações destinadas a despesas e obras especiais do orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações que vigorou para o ano económico de 1924-1925 e que, nos termos do primeiro dos referidos diplomas, devem transitar para a gerência imediata, a fim de serem aplicadas, sejam transferidos para o orçamento do referido Ministério para o actual ano económico, pela forma constante do

mapa junto, que baixa assinado pelo Ministro do Comércio e Comunicações e fica fazendo parte integrante deste decreto.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governô da República, 21 de Setembro 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*.

Mapa dos saldos a transferir para o actual ano económico, nos termos do § 1.º do artigo 11.º do decreto n.º 5:519, de 8 de Maio de 1919, e artigo 4.º da lei n.º 1:663, de 30 de Agosto de 1924

Classificação em 1924-1925		Designação da despesa	Importâncias	Classificação em 1925-1926	
Capitulos	Artigos			Capitulos	Artigos
5.º	45.º-B	Construção do edificio, oficinas e laboratório da Faculdade Técnica da Universidade do Porto	20.000\$00	5.º	39.º-A
5.º	53.º	Casas económicas de Lisboa	652.000\$00	5.º	47.º
5.º	53.º-A	Casas económicas de Viana do Castelo	30.000\$00	5.º	47.º-A
5.º	54.º	Construção, reparação e instalação dos observatórios meteorológicos dos Açores	7.094\$62	5.º	48.º
5.º	55.º-A	Reparação no edificio da Escola Industrial de Faro	10.000\$00	5.º	49.º-A
6.º	62.º-A	Trabalhos nos portos de mar e costa marítima — pôrto de Portimão	180.000\$00	6.º	55.º-A
6.º	62.º-A	Trabalhos nos portos de mar e costa marítima — pôrto de Cezimbra	6.379\$70	6.º	55.º-A
6.º	62.º-A	Trabalhos nos portos de mar e costa marítima — pôrto de Vila do Conde	100.000\$00	6.º	55.º-A
6.º	65.º	Serviços de correcção do regime do rio Mondego	10\$80	6.º	58.º
6.º	67.º-A	Aquisição do material de dragagens	445.082\$75	6.º	61.º-B
6.º	68.º-A	Levantamento da planta hidrográfica do rio Mondego	80.000\$00	6.º	61.º-C
12.º	152.º-A	Edificio do Instituto Industrial e Commercial do Pôrto — aquisição de terrenos, construção e instalação	100.000\$00	12.º	141.º-A
12.º	152.º-B	Construção de um edificio para o Instituto Industrial de Lisboa	797.000\$00	12.º	141.º-B
12.º	152.º-C	Construção de um edificio para o Instituto Superior Técnico de Lisboa	150.000\$00	12.º	141.º-C
12.º	152.º-D	Inquérito industrial e commercial	103.209\$78	12.º	141.º-D
14.º	161.º-A	Maternidade de Coimbra	100.000\$00	14.º	152.º-B
<i>Total a transferir de 1924-1925</i>			2:780.777\$65		

Paços do Governô da República, 21 de Setembro de 1925.— O Ministro do Comércio e Comunicações, *Nuno Simões*.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA**Bolsa Agrícola****Divisão dos Serviços Comerciais****Portaria n.º 4:498**

Manda o Governô da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e da Agricultura, sob proposta do Conselho do Comércio Agrícola, de harmonia com o disposto nos artigos 2.º do decreto n.º 9:812, de 17 de Junho de 1924, e 1.º do decreto n.º 10:805, de 28 de Maio último, que no trimestre corrente e até resolução em contrário continuem abolidas as sobretaxas de exportação a que estavam sujeitos os géneros designados na tabela aprovada pela portaria n.º 4:279, de 19 de Novembro de 1924.

Manda ainda o Governô da República Portuguesa que no mesmo período, tendo em vista as necessidades de consumo, continue proibida a exportação das seguintes mercadorias: aves comestíveis (excepto pombos), carvão ve-

getal, legumes secos e ovos, e permitida a exportação, só para as colónias, de banha de porco, carnes fumadas, salgadas e prensadas.

Continua permitida a exportação: de azeite e de lã preta fina, conforme o disposto na portaria n.º 4:457, de 13 de Julho último, e a da lã churra, nos termos da portaria n.º 4:376, de 21 de Março deste ano.

A exportação da batata e de cebola até 31 de Dezembro do corrente ano fica dependente de parecer do Conselho da Bolsa Agrícola.

Se até o fim do presente trimestre se notar a alta dos preços ou escassez no mercado de qualquer dos géneros supra designados, poderá o Conselho do Comércio Agrícola propor o que julgar conveniente a fim de regular a respectiva exportação de harmonia com a situação económica do país.

Paços do Governô da República, 1 de Outubro de 1925.— O Ministro das Finanças, *António Alberto Torres Garcia*.— O Ministro da Agricultura, *Manuel Gaspar de Lemos*.

