Sexta-feira 3 de Novembro de 1933 — I Série — Número 251

DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — $90

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

ASSINATURAS

As 3 séries . . . Ano	240$	Semestre	130$
A 1.ª série . . . »	90$	»	48$
A 2.ª série . . . »	80$	»	43$
A 3.ª série . . . »	80$	»	43$

Avulso: Número de duas páginas $30; de mais de duas páginas $30 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. 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.

Direcção Geral da Imprensa Nacional de Lisboa

AVISO

Para os devidos efeitos se comunica que, por ordem superior, não serão aceites originais destinados ao «Diário do Govêrno» que não tragam aposta a ordem para a publicação devidamente assinada, devendo ser autenticada a assinatura pelo respectivo sêlo em branco.

SUMÁRIO

Ministério das Finanças:

Decreto-lei n.º 23:199 — Abre um crédito para refôrço da verba para remunerações ao pessoal de contabilidade, por horas extraordinárias, para encerramento e abertura de contas, e bem assim ao pessoal que, também em horas extraordinárias, acompanhar o serviço de impressão dos títulos do empréstimo consolidado de 4 1/2 por cento de 1933.

Ministério da Marinha:

Decreto-lei n.º 23:200 — Promulga diversas disposições sôbre a segurança da vida humana no mar.

Ministério das Colónias:

Decreto n.º 23:201 — Inscreve no orçamento da Agência Geral das Colónias uma verba para aquisição de material cinematográfico para propaganda colonial.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto-lei n.º 23:199

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aberto no Ministério das Finanças, a favor do mesmo Ministério, um crédito especial da quantia de 20.000$, destinado a reforçar a verba de 25.000$ inscrita no n.º 3) «Remunerações ao pessoal de contabilidade, por horas extraordinárias, para encerramento e abertura de contas», do artigo 362.º do capítulo 22.º do orçamento do referido Ministério em vigor no ano económico de 1933–1934, rubrica que passa a ter a seguinte redacção: «Remunerações ao pessoal de contabilidade, por horas extraordinárias, para encerramento e abertura de contas, e bem assim ao pessoal que, também em horas extraordinárias, acompanhar o serviço de impressão dos títulos do empréstimo consolidado de 4 1/2 por cento de 1933».

Art. 2.º É anulada a quantia de 20.000$ na alínea *b*) do n.º 3) do artigo 360.º do capítulo 22.º do orçamento do Ministério das Finanças em vigor no ano económico de 1933–1934.

Art. 3.º Fica autorizada a 2.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública a mandar satisfazer em conta da verba a que se refere o artigo 1.º do presente decreto as despesas a que a mesma verba se destina, já efectuadas ou a efectuar.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 3 de Novembro de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Antonino Raúl da Mata Gomes Pereira — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Alexandre Alberto de Sousa Pinto — Sebastião Garcia Ramires — Leovigildo Queimado Franco de Sousa.*

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto-lei n.º 23:200

Considerando que em 31 de Maio de 1929 foi assinada em Londres a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar;

Considerando que o decreto n.º 21:893, de 22 de Novembro de 1932, autorizou o Govêrno a aderir a tal Convenção e bem assim ao Acto Final respectivo, ficando porém para quando o mesmo Govêrno julgar oportuno a adesão em nome de alguma ou de algumas das colónias portuguesas;

Considerando que, conforme consta do aviso publicado no *Diário do Govêrno* n.º 9, 1.ª série, de 11 de Janeiro de 1933, rectificado no *Diário do Govêrno* n.º 40, 1.ª série, de 18 de Fevereiro de 1933, Portugal aderiu à Convenção em 6 de Janeiro de 1933 (data da notificação) e que a adesão produz efeitos a partir de 6 de Abril de 1933;

Considerando que a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, seus anexos I e II, e bem assim o Acto Final da mesma Convenção foram publicados em suplemento ao *Diário do Govêrno* n.º 78, 1.ª série, de 5 de Abril de 1933;

Considerando que, por mútuo acôrdo entre os países que aplicam a Convenção, se deve pelo menos conceder o ano de 1933 como preparatório para os Governos habilitarem os seus navios com a documentação exigida pela mesma Convenção;

Considerando que nestas condições convém e é oportuno modificar a lei interna, em vigor na metrópole, para os navios nacionais poderem usufruir dos privilégios da Convenção, quando façam tráfego entre os portos do continente ou das ilhas adjacentes e portos estrangeiros;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Segurança da vida humana no mar

Construção e fiscalização

Artigo 1.º As regras sôbre construção aplicáveis a navios de passageiros, fazendo viagens internacionais, a publicar em regulamento, devem incluir os preceitos que em parecer do Ministério da Marinha correspondem ao capítulo II da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1929, e respectivo regulamento, com excepção dos que coincidem com disposições regulamentares presentemente em vigor.

§ 1.º O Ministério da Marinha pode tratar qualquer navio de passageiros construído antes de 1 de Julho de 1931 (que não seja navio transformado para tal fim naquela ou em posterior data) como satisfazendo a qualquer daqueles preceitos, desde que a Direcção da Marinha Mercante se convença de que, onde se tornou necessário, foram envidados os esforços que razoável e pràticamente se poderiam exercer para levar o navio a satisfazer a tais preceitos.

§ 2.º As normas quanto a vistorias a navios de passageiros em viagens internacionais devem incluir as prescrições que, em parecer do Ministério da Marinha, correspondem às que a tal respeito constam do capítulo II da Convenção e do regulamento respectivo.

Meios de salvação

Art. 2.º As regras sôbre meios de salvação aplicáveis a navios de passageiros em viagens internacionais, a publicar em regulamento, devem incluir as que em parecer do Ministério da Marinha correspondem às prescrições contidas no capítulo III da Convenção de 1929 e respectivo regulamento, com excepção das que coincidem com disposições regulamentares presentemente em vigor.

§ único. O Ministério da Marinha pode, em determinadas condições, isentar qualquer navio construído antes de 1 de Julho de 1931 de qualquer daquelas prescrições, desde que a Direcção da Marinha Mercante informe não ser praticável nem razoável a sua realização naquele navio.

Telegrafia sem fios

Art. 3.º As regras sôbre telegrafia sem fios, aplicáveis a navios em viagens internacionais, a publicar em regulamento, devem incluir as normas que, em parecer do Ministério da Marinha, correspondem às prescrições contidas no capítulo IV da Convenção, com excepção das que já constam de legislação interna em vigor.

§ único. Tais regras devem ainda exigir que as instalações radiotelegráficas nos navios de passageiros de tonelagem bruta igual ou superior a 5:000 toneladas compreendam, dentro do espaço de dois anos, a contar da data dêste decreto, um radiogoniómetro, em satisfação do que dispõe o artigo 47.º e § 17.º do artigo 39.º da Convenção de 1929.

Certificados

Art. 4.º Se a capitania do pôrto, perante os autos e documentos provenientes das repartições técnicas competentes, relativos a um navio de passageiros, fica convencida de que o navio satisfaz às regras sôbre construção, meios de salvação e telegrafia sem fios, aplicáveis a navios fazendo viagens internacionais, deve a mesma capitania, após pedido do armador, passar o

Certificado de segurança

relativo a êsse navio, afirmando que êle satisfaz às prescrições contidas na Convenção de Londres de 1929 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

Art. 5.º Se a capitania do pôrto, perante os autos, e documentos provenientes das repartições técnicas, relativos a um navio de passageiros, verificar que o navio:

(*a*) Satisfaz ao regulamento da construção de navios de passageiros e às regras sôbre meios de salvação aplicáveis a navios de passageiros em viagens internacionais, mas pode ser isento de determinadas exigências sôbre radiotelegrafia em harmonia com o artigo 28.º da Convenção; ou

(*b*) Não satisfaz (dentro do que é previsto pela Convenção) às regras de construção de navios de passageiros e às dos meios de salvação, aplicáveis a navios de passageiros em viagens internacionais, e satisfaz às normas sôbre radiotelegrafia ou delas é isento em harmonia com o artigo 28.º da Convenção;

pode a mesma capitania, a pedido do armador, passar a respeito dêsse navio:

(*i*) Um certificado de segurança contendo declaração sôbre os pontos em que o navio satisfaz às prescrições da Convenção; e

(*ii*) Um certificado de dispensa estabelecendo que, emquanto o navio fizer determinado tráfego e determinadas viagens, e satisfizer às condições (havendo-as) especificadas no certificado, o navio será isento, quanto ao resto, das prescrições da Convenção.

§ único. Qualquer certificado de segurança e certificado de dispensa passados nestas condições serão designados respectivamente por:

Certificado de segurança
(Especial)

Certificado de dispensa
(Para navios de passageiros)

Art. 6.º Para os fins dos artigos 4.º e 5.º, pode a capitania do pôrto tratar:

(*a*) Qualquer navio de passageiros construído antes de 1 de Julho de 1931 (não sendo navio transformado para tal fim naquela ou em posterior data) como satisfazendo às regras de construção aplicáveis às circunstâncias;

(*b*) Um navio de passageiros construído antes de 1 de Julho de 1931 como satisfazendo às regras sôbre meios de salvação aplicáveis às circunstâncias, se ficar convencida de que, onde se tornou necessário, foram envidados os esforços que razoável e pràticamente se poderiam exercer para o navio satisfazer a tais regras.

Art. 7.º As prescrições contidas nos artigos 4.º, 5.º e 6.º só se aplicam a navios portugueses, sem prejuízo das provisões especiais adiante mencionadas respeitantes a navios estrangeiros.

Art. 8.º Se, em qualquer viagem internacional, um navio português de passageiros munido de certificado de segurança em vigor tem a bordo um número total de pessoas inferior ao número constante do certificado de navigabilidade, para o qual havia meios de salvação suficientes, pode a capitania do pôrto, a pedido do capitão ou do proprietário, passar um *memorandum* certificando o número total de pessoas a bordo naquela viagem e as conseqüentes modificações que podem ser introduzidas nos meios de salvação para essa mesma viagem.

O *memorandum* é anexado ao certificado.

§ único. O *memorandum* deve ser devolvido à capitania do pôrto no fim da viagem, aliás o capitão do navio incorre em pena de multa até 2.000$.

Art. 9.º Logo que a capitânia do pôrto receba declaração da Direcção dos Serviços de Electricidade e Comunicações de que determinado navio de carga satisfaz as regras de telefonia aplicáveis a navios (que não são de passageiros) em viagens internacionais, o capitão do pôrto passará certificado declarando que o navio satisfaz às prescrições da Convenção de 1919 sôbre telegrafia sem fios. Qualquer certificado assim passado receberá a designação de certificado de segurança radiotelegráfica.

Art. 10.º Quando um tal navio é isento da telefonia pela lei interna, e nos termos do artigo 28.º da Convenção, a capitânia, a pedido do proprietário, passará certificado de dispensa, indicando que o navio é isento dos preceitos da Convenção sôbre telegrafia, e especificando as viagens e condições (caso existam) em que o navio é isento. Qualquer certificado desta natureza será designado por certificado de dispensa relativo à telefonia sem fios.

Art. 11.º A partir de 1 de Janeiro de 1934 nenhum navio pode ir para o mar, aplicado em viagem internacional, sem ter a bordo os seguintes documentos:

(*a*) No caso de navio de passageiros:

(*i*) Um certificado de segurança; ou
(*ii*) Um certificado de segurança (especial) e o certificado de dispensa (para navios de passageiros) aplicáveis à viagem ou viagens em que o navio vai ser empregado.

(*b*) No caso de um navio de carga:

(*i*) Os certificados anteriores como se fôsse navio de passageiros; ou
(*ii*) Um certificado de segurança radiotelegráfica; ou
(*iii*) Um certificado de dispensa (relativo à telegrafia sem fios)

aplicável à viagem que o navio vai empreender.

§ 1.º Se o navio ao qual se aplica êste artigo tenta sair ou sai em contravenção do que nêle se dispõe, o capitão ou o proprietário, independentemente de qualquer outro procedimento legal, incorrem em pena de multa até 1.000$ por cada passageiro a bordo, se o navio é de passageiros, e até 10.000$ se o navio é de carga.

§ 2.º Os documentos a que se refere êste artigo são necessários para o navio poder ser despachado ou desembaraçado.

§ 3.º Incorrem em pena de multa até 10.000$ o capitão ou mestre que não obedeçam às condições porventura especificadas nos certificados para os seus navios poderem realizar a viagem.

§ 4.º Êste artigo aplica-se a navios nacionais de passageiros e a navios nacionais de carga de tonelagem bruta igual ou maior do que 1:600 toneladas.

Art. 12.º O prazo de validade dos certificados referidos nos artigos anteriores não deve ir além de um ano relativamente à data em que foram passados, ou além do aviso dado pela capitania do pôrto, ao proprietário, ao agente ou ao capitão, de ter sido cancelado qualquer dêsses certificados.

§ 1.º Estando o navio em pôrto estrangeiro, depois de terminado o prazo de validade de qualquer dos certificados acima referidos, pode o cônsul prorrogar o prazo de validade respectivo por forma a o navio ter tempo de chegar a pôrto nacional. Tal prorrogação não irá além de cinco meses.

§ 2.º Todos os certificados a que se refere o presente diploma, provenientes de execução da Convenção de 1929, serão assinados pelo capitão do pôrto.

Art. 13.º Os modelos de certificados de segurança e de dispensa serão publicados em portaria do Ministério da Marinha. Devem corresponder ao que dispõe o artigo 51.º da Convenção de 1929.

§ único. O Ministério da Marinha providenciará para que, no caso de navios de passageiros abrangidos pela Convenção, haja um só documento contendo o certificado de navigabilidade estabelecido pelo decreto n.º 15:372, de 9 de Abril de 1928, e o certificado de segurança conseqüente da aplicação da Convenção.

Art. 14.º O Ministério da Marinha pode pedir a um Govêrno estrangeiro, de país ao qual se aplique a Convenção, que passe certificado de segurança para navio de passageiros, ou um certificado de segurança radiotelegráfica para um navio registado em pôrto português. Tal certificado passado após pedido do Govêrno da República, contendo declaração de ter sido passado por êsse motivo, terá o mesmo efeito como se tivesse sido passado pela capitania do pôrto de registo.

Provisões respeitantes a navios estrangeiros de países aos quais se aplica a Convenção

Art. 15.º A capitania do pôrto pode, a pedido de um Govêrno estrangeiro de país ao qual se aplica a Convenção, passar um certificado de segurança para navio de passageiros, ou um certificado de segurança radiotelegráfica, desde que a capitania fique satisfeita, tal como se se tratasse de navio nacional, de que o navio corresponde aos preceitos técnicos em vigor para receber o certificado pedido, e o capitão do pôrto aponha declaração no certificado de êste ter sido passado a pedido do Govêrno do país a que o navio pertence.

§ 1.º O Ministério da Marinha, com o fim de determinar a validade dos certificados estrangeiros em portos nacionais, pode publicar as normas que reputar necessárias. Nestas condições «certificados válidos nos termos do artigo 55.º da Convenção» devem entender-se os que satisfaçam a tais normas.

§ 2.º Sempre que seja exibido um certificado válido, a respeito de um navio de passageiros, e ligado a êle um *memorandum*

(*a*) assinado por autoridade do país a que o navio pertence;
(*b*) que modifique, para determinada viagem, em vista do número de passageiros para essa viagem, os detalhes do certificado de segurança respeitantes a meios de salvação;

deve tal certificado ter o mesmo efeito para aquela viagem como se tivesse sido passado em harmonia com o *memorandum*.

Art. 16.º Sempre que seja exibido um

Certificado de segurança válido

a respeito de um navio estrangeiro de passageiros de país a que se aplica a Convenção:

(*a*) não serão necessárias investigações sôbre o cumprimento das disposições relativas a segurança que já estejam previstas na Convenção;

(*b*) mas haverá que verificar quantos passageiros podem ser transportados, se não houver a bordo documento — reconhecido pelo Govêrno da República ou que satisfaça à capitania do pôrto — descrevendo êsse número de passageiros.

Art. 17.º Nos navios estrangeiros de emigrantes continuará a haver a fiscalização prevista na legislação especial em vigor.

§ único. Se o navio provém de país ao qual se aplica a Convenção, e exibe certificado de segurança válido, a fiscalização não compreenderá os pontos tratados na mesma Convenção e respectivo regulamento.

Art. 18.º Será considerado sem condições de segurança o navio estrangeiro que, pelo estado do casco, equipamento e máquinas, não possa ir para o mar sem perigo para os passageiros ou para a tripulação — atendendo a que, devido ao seu estado actual, o navio não corresponde ao que está expresso no certificado respectivo.

Art. 19.º Se um navio estrangeiro da Convenção (de passageiros, ou de carga de mais de 1:600 toneladas brutas de arqueação) exibe certificado de segurança válido e

(*a*) se se verificar que tal certificado isenta o navio das prescrições da Convenção, sôbre telegrafia, considera-se o navio como satisfazendo à lei interna portuguesa;

(*b*) mas se se verificar que são apenas exceptuadas algumas das prescrições sôbre telegrafia constantes da Convenção, então devem ser aplicadas as disposições que constam dos §§ 1.º e 2.º dêste artigo.

§ 1.º A capitania do pôrto pode mandar inspeccionar o navio para verificar se a instalação de telegrafia e o número de operadores e vigias correspondem substancialmente às indicações constantes do certificado.

§ 2.º Se se julgar que o navio não pode ir para o mar sem perigo para os passageiros ou para a tripulação por causa de a instalação de telegrafia e de o número de operadores não corresponderem substancialmente ao que consta do certificado, a capitania avisará o capitão por escrito apontando as deficiências encontradas e o que, em parecer da Direcção dos Serviços de Electricidade e Comunicações, se deve fazer para as remediar. Cópia dêsse aviso será remetida ao cônsul. O desembaraço só será dado depois de eliminadas as deficiências encontradas.

Art. 20.º Qualquer navio estrangeiro de passageiros, ou navio de carga de mais de 1:600 toneladas, só serão desembaraçados pela capitania do pôrto se o capitão apresentar certificado de segurança válido.

Outras disposições sôbre segurança da navegação

Art. 21.º O capitão é responsável pelo cumprimento das prescrições regulamentares que obrigam:

(*a*) A fechar determinadas aberturas antes de o navio sair para o mar;

(*b*) A manter fechadas as portas estanques e outras aberturas, nas condições especificadas em regulamento;

(*c*) A executar exercícios com as portas estanques e outros dispositivos destinados a manter flutuabilidade ao navio;

(*d*) A inspeccionar as válvulas que mantêm estanques os compartimentos e as portas estanques das anteparas transversais;

(*e*) A inserir no diário de navegação as datas dos exercícios, das inspecções e a hora a que são fechadas determinadas aberturas, antes de o navio ir para o mar.

§ único. A contravenção a qualquer das prescrições regulamentares referidas neste artigo será punida com a multa até 10.000$.

Art. 22.º Sempre que:

(*a*) Num navio português de passageiros estejam marcadas as linhas de carga de compartimentação, isto é, as linhas de carga indicando a immersão máxima para o navio, atendendo à sua subdivisão estanque e ao espaço efectivamente destinado a passageiros;

(*b*) A linha de carga de compartimentação aplicável à hipótese do espaço presentemente destinado a passageiros se mostrar abaixo da linha de carga máxima (vulgar);

não deverá tal navio ser carregado por forma a submergir, supondo o navio direito, a linha de carga de compartimentação marcada a um e outro bordo.

§ 1.º O capitão ou proprietário de qualquer navio carregado em contravenção dêste artigo incorrem em pena de multa não excedendo 10.000$, agravada com um adicional calculado em harmonia com o excesso de receita proveniente da sobrecarga, mas limitado até 10.000$ por cada 25 milímetros de excesso de immersão.

§ 2.º Independentemente da multa, o navio sobrecarregado, nos termos dêste artigo, ficará detido até ser aliviado do excesso de carga.

§ 3.º As disposições contidas neste artigo aplicam-se quer a navios nacionais quer a navios estrangeiros.

Art. 23.º Quando são assinalados gelos na rota ou na vizinhança da rota a seguir, o capitão de qualquer navio é obrigado a moderar a velocidade do seu navio durante a noite ou a mudar de rota por forma a dar amplo resguardo à zona perigosa.

Art. 24.º O capitão de qualquer navio português que se encontre em presença de gelos ou de destroços de naufrágio perigosos, ou de uma tempestade tropical perigosa, ou de qualquer outro perigo imediato para a navegação, deve informar por todos os meios de comunicação ao seu alcance, e de acôrdo com quaisquer normas que o Ministério da Marinha publicar sôbre o assunto, os navios que estejam nas suas proximidades e as autoridades competentes do primeiro ponto da costa com o qual possa comunicar.

§ 1.º O Ministério da Marinha publicará as regras indispensáveis à execução do disposto neste artigo, em harmonia com o artigo 34.º da Convenção e regra XLVI do regulamento respectivo.

§ 2.º O capitão que não cumprir o preceituado neste artigo incorre, por cada falta, em pena de multa até 5.000$.

Art. 25.º O Ministério da Marinha publicará os sinais que devem ser considerados

sinais de perigo
sinais de urgência
sinais de segurança.

Do mesmo passo e para se dar execução aos artigos 42.º, 43.º e 44.º da Convenção serão também estabelecidas as circunstâncias em que tais sinais poderão ser empregados e a velocidade de transmissão respectiva no caso de serem expedidos pela radiotelegrafia.

§ único. Se o capitão de um navio usa ou exibe, ou

ordena ou permite que pessoa ao seu serviço use ou exiba

(*a*) qualquer daqueles sinais sem ser nas circunstâncias e para os fins indicados pelas regras oficiais; ou

(*b*) qualquer sinal privado, registado ou não, que possa ser confundido com os sinais oficiais,

incorre, por cada falta, em pena de multa até 5.000$, além de ficar obrigado a pagar indemnização por trabalhos efectuados e riscos incursos, ou prejuízos sofridos, em conseqüência de o sinal ter sido julgado sinal de perigo ou de urgência, podendo tal indemnização ser obtida pelo processo estabelecido na lei para a indemnização devida pelo salário de assistência e salvação.

Art. 26.º O capitão de um navio, que recebe sinal de perigo de outro navio, é obrigado a dirigir-se a toda a velocidade em socorro das pessoas em risco, salvo nos casos de impossibilidade, ou se, nas circunstâncias especiais em que se encontre, não considerar razoável ou útil fazê-lo, ou se estiver dispensado dessa obrigação conforme as disposições dos §§ 2.º e 3.º dêste artigo.

§ 1.º O capitão de um navio em perigo, após haver consultado, desde que isso lhe seja possível, os capitães dos navios que tenham respondido ao seu pedido de socorro, tem o direito de requisitar de entre êsses navios os que êle considerar mais capazes de lhe prestar socorro, e o capitão ou os capitães dos navios requisitados têm obrigação de se submeter à requisição e de continuar a navegar a toda a velocidade em socorro das pessoas em perigo.

§ 2.º Um capitão fica dispensado da obrigação imposta no presente artigo, logo que seja informado pelo capitão do navio requisitado, ou, se forem requisitados vários navios, pelos capitães dos navios requisitados, de que o capitão ou capitães requisitados se submetem à requisição.

§ 3.º Um capitão será dispensado da obrigação imposta por êste artigo, ou, se o seu navio fôr requisitado, da obrigação imposta pelo § 1.º dêste artigo, logo que receba informação de que já não é necessária a assistência pedida.

§ 4.º O capitão que não cumpra as disposições constantes dêste artigo e seus parágrafos será punido como desobediência qualificada.

§ 5.º Se o capitão de um navio português, no momento em que recebe o sinal de perigo de outro navio, não pode, ou, nas circunstâncias especiais em que se encontra, não julga razoável, ou útil, ir prestar assistência às pessoas em perigo, deve expedir telegrama para o capitão de outro navio informando-o da sua decisão e deve ainda explicar no diário de navegação as razões do seu procedimento, incorrendo em pena de multa até 10.000$ se assim não fizer.

§ 6.º As disposições dêste artigo e seus parágrafos em nada afectam a Convenção sôbre assistência e salvação. O facto de um capitão proceder em harmonia com o presente artigo e seus parágrafos não prejudica o seu direito ou o direito de outrem ao salário de salvação.

Art. 27.º Nenhum navio português de mais de 150 toneladas brutas deve ir para o mar numa viagem internacional sem estar provido de uma lâmpada de sinais (pisca-pisca) de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

Art. 28.º Continuam em vigor as disposições regulamentares sôbre substâncias perigosas. O Ministério da Marinha procurará conseguir que a classificação das mercadorias se aproxime na medida do possível da adoptada por outros países marítimos.

§ 1.º As falsas declarações ou declarações imperfeitas da parte dos carregadores serão punidas com pena de multa até 10.000$, sem prejuízo de qualquer outro procedimento resultante da aplicação do direito comum.

§ 2.º Iguais penas serão aplicadas aos capitães ou proprietários que não comuniquem às autoridades marítimas a natureza das substâncias perigosas que pretendem embarcar.

§ 3.º As disposições dêste artigo aplicam-se a navios nacionais e a navios estrangeiros.

Disposições diversas

Art. 29.º Não são considerados passageiros, para efeitos dêste diploma, os indivíduos embarcados a bordo em conseqüência de obrigação imposta ao capitão de transportar náufragos ou pessoas em perigo, ou de transportar pessoas, por motivos que nem o capitão, nem o proprietário ou o fretador poderiam prever ou evitar.

Art. 30.º Para efeitos dêste diploma considera-se navio de passageiros o que transporta mais de doze passageiros.

Art. 31.º Só é permitido o embarque de passageiros em navios de propulsão mecânica, salvo casos especiais sujeitos ao parecer da Direcção da Marinha Mercante.

Art 32.º Os navios de carga podem transportar passageiros à razão de um por cada 100 toneladas brutas de arqueação, até ao limite máximo de doze, desde que tenham acomodações julgadas suficientes para tal fim e os meios de salvação satisfaçam.

Art. 33.º Consideram-se navios novos de passageiros aqueles cuja quilha foi colocada na carreira no dia 1 de Janeiro de 1931, ou após esta data. Todos os outros são chamados navios existentes.

Art. 34.º «Convenção» ou «Convenção de 1929» é a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, assinada em Londres no dia 31 de Maio de 1929, publicada em suplemento ao *Diário do Govêrno* n.º 78, 1.ª série, de 5 de Abril de 1933, à qual Portugal deu a sua adesão em 4 de Janeiro de 1933.

§ único. A notificação da adesão foi registada no dia 6 de Janeiro de 1933. A adesão produz efeitos a partir de 6 de Abril de 1933.

Art. 35.º «País ao qual se aplica a Convenção» significa:

(*a*) Um país cujo Govêrno declarou ter ratificado ou aderido à Convenção e não declarou posteriormente tê-la denunciado;

(*b*) Um país a respeito do qual houve declaração de aplicação da Convenção, nos termos do artigo 62.º da Convenção, não tendo depois aparecido declaração de que a mesma Convenção deixou de lhe ser aplicável.

Art. 36.º «Viagem internacional» é uma viagem entre um país ao qual se aplica a Convenção e um pôrto fora dessa nação, ou inversamente. Para êste efeito, qualquer colónia, território ultramarino, protectorado ou território sob suserania ou mandato é considerado como uma nação distinta.

Art. 37.º «Navio da Convenção» significa navio pertencente a país ao qual se aplica a Convenção.

Art. 38.º O Ministério da Marinha poderá introduzir neste diploma e respectivos regulamentos as alterações conseqüentes de alterações na Convenção de 1929, obtidas por aplicação dos poderes derivados do artigo 61.º respectivo.

Art. 39.º O Govêrno, pelos Ministérios da Marinha e das Colónias, pode tornar êste diploma e respectivos regulamentos aplicáveis a uma ou mais colónias.

Art. 40.º Serão indicados, caso por caso, no *Diário do Govêrno* os países aos quais a Convenção se aplica e aqueles aos quais a mesma deixou de ser aplicável.

Art. 41.º A data a partir da qual se tornarão exigí-

veis os certificados de segurança será publicada em portaria do Ministério da Marinha, após acôrdo entre os diversos países aos quais se aplica a Convenção.

Art. 42.º Para as viagens internacionais curtas (dentro dos limites da cabotagem e até 200 milhas da terra mais próxima) de navios portugueses de passageiros, poderá o Ministério da Marinha atenuar as prescrições dos regulamentos técnicos, dentro do que é permitido pela Convenção e respectivo regulamento, quanto a construção e meios de salvação dos navios de passageiros.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 3 de Novembro de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Antonino Raúl da Mata Gomes Pereira — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Alexandre Alberto de Sousa Pinto — Sebastião Garcia Ramires — Leovigildo Queimado Franco de Sousa.*

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Repartição de Contabilidade das Colónias

Decreto n.º 23:201

Usando da faculdade conferida no n.º 3.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º No orçamento da Agência Geral das Colónias para o ano económico de 1933–1934 é inscrita no capítulo 3.º, artigo 9.º, n.º 1), alínea *j*), com a classificação de «Aquisição de material cinematográfico para propaganda colonial», a importância de 4.000$, sendo esta importância abatida à alínea *d*) do mesmo n.º 1), artigo 9.º, capítulo 3.º

Art. 2.º Êste decreto entra imediatamente em vigor.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 3 de Novembro de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *Armindo Rodrigues Monteiro.*

Imprensa Nacional de Lisboa