



DIÁRIO DO GOVÊRNO

Toda a correspondência, quer oficial quer relativa à assinatura do *Diário do Governo* e   publicação de  nimos, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional, bem como os per dicos que trocarem com o mesmo *Diário*.

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano	18\$	Semestre 9\$50
A 1.� série. . . .	"	8\$	" 4\$50
A 2.� série. . . .	"	6\$	" 3\$50
A 3.� série. . . .	"	5\$	" 2\$50
Avulso: até 4 pág., \$04; cada fl. de 2 pág. a mais, \$02			

O preço dos  nimos   de \$06 a linha, acrescido de \$01 de s lo por cada um, devendo vir acompanhados das respectivas importâncias. As publicações literárias de que se recebam 2 exemplares annunciam-se gratuitamente.

SUMÁRIO

Ministério das Finanças:

Decreto n.  626, modificando o quadro da Direcção Geral da Contabilidade Pública.
Decreto n.  627, resolvendo, sôbre consulta do Supremo Tribunal Administrativo, o recurso n.é 14:009, em que era recorrente a Sociedade Protectora das Cozinhas Econ micas, de Lisboa.

Ministério da Guerra:

Decreto n.  628, transferindo várias verbas dentro do orçamento do Ministério da Guerra em 1913-1914.

Ministério do Fomento:

Decreto n.  629, transferindo uma verba dentro do orçamento do Ministério do Fomento em 1913-1914.

Ministério das Col nias:

Decreto n.  630, aprovando o regulamento do Departamento Marítimo da Província de Angola.
Regulamento a que se refere o supracitado decreto.

Ministério de Instrução Pública:

Lei n.  233, reorganizando os serviços de ensino normal primário.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Secretaria Geral

DECRETO N.  626

Com fundamento no artigo 10.é da lei orçamental n.é 228, de 30 de Junho último: hei por bem, sob proposta do Ministro das Finanças, determinar o seguinte:
Artigo 1.    ampliado o quadro da Direcção Geral da Contabilidade Pública com:

1 Chefe de repart��o	1.440\$
7 Terceiros oficiais	4.200\$
2 Chefes de secção	240\$
	5.880\$

Art. 2.    suprimido no mesmo quadro um emprego de primeiro oficial. 1.080\$

Art. 3.  Fica revogada a legislação em contrário.
O Ministro das Finanças assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 7 de Julho de 1914.—*Manuel de Arriaga*—*António dos Santos Lucas*.

Direcção Geral das Contribuições e Impostos

3.  Repart  o

DECRETO N.  627

Sendo-me presente a consulta do Supremo Tribunal Administrativo, acêrca do recurso n.é 14:009; pela Comissão Administrativa da Sociedade Protectora das Cozinhas Econ micas oportunamente interposto do acórdão do Conselho da Direcção Geral das Contribuições e Impostos, de 23 de Abril de 1912, que não tomou conhecimento do pedido de anulação do processo de cobrança da contribuição predial lançada, em 1910, ao prédio da Cozinha Econ mica n.é 2, no Regueir o dos Anjos, pertencente ao Estado.

Vista a minuta de fl. 33, onde a recorrente alega a isenção do imposto, e pede a anulação da colecta no referido ano de 1910 e nos seguintes, com o fundamento de ser propriedade do Estado aquele edificio, conforme o documento de fl. 34 v, que mostra haver a Direcção Especial dos Edifícios Públicos e Faróis proeedido   sua construção, e, por diversas vezes, desde 1894, terem sido autorizadas verbas para reparações e modificações executadas pela 3.  Direcção das Obras Públicas do distrito de Lisboa;

Ouvido o Conselho e o Ministério Público:
Considerando que da isenção da contribuição predial, em favor dos prédios do Estado, são excl idas as propriedades concedidas para qualquer fim, ficando os que estiverem no gôzo delas sujeitos às respectivas colectas, excepto sendo isentos por lei especial, ou, quanto às de beneficência, quando o Governo, por um rigoroso inq rito, reconheça que não podem subsistir sem essa isenção, artigos 27. , n.  1. , da lei de 29 de Junho de 1899, e 28. , n.  1. , e 9. , n.  2. , do regulamento de 10 de Agosto de 1903, declarando mais estritamente o Código da Contribuição Predial, de 5 de Junho de 1913, que os prédios do Estado são isentos «emquanto estiverem na administração e fruição do Estado», artigo 5.é, n.  1. ;

Considerando que não se alega, nem prova, qualquer desses motivos de isenção, havendo, portanto, fundamento para a colecta impugnada, e legal obstáculo ao emprego do recurso extraordinário, regulamento citado, artigos 4.  e 183, n.  2. :

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Finanças, conformando-me com a referida consulta, nos termos dos artigos 354. , n.  2. , e 355.  do Código Administrativo de 1896, decretar a denegação de provimento no recurso.
O Ministro das Finanças assim o faça imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 7 de Julho de 1914.—*Manuel de Arriaga*—*António dos Santos Lucas*.

MINISTÉRIO DA GUERRA

5.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

DECRETO N.º 628

Tornando-se indispensável reforçar as verbas dalguns artigos do desenvolvimento da despesa do Ministério da Guerra, para o ano económico de 1913-1914, e havendo disponibilidade noutros artigos, dentro dos mesmos capítulos:

Hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros, sob proposta do Ministro da Guerra, usando da faculdade concedida no n.º 5.º do artigo 25.º da lei de 9 de Setembro de 1908, decretar que sejam transferidas as verbas

constantes do mapa junto a este decreto e que dele faz parte.

O presente decreto será publicado no *Diário do Governo*, imediatamente depois de registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública.

Os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, em 30 de Junho, e publicado em 7 de Julho de 1914.—*Manuel de Arriaga*—*Bernardino Machado*—*António dos Santos Lucas*—*António Júlio da Costa Pereira de Eça*—*Augusto Eduardo Neuparth*—*A. Freire de Andrade*—*João Maria de Almeida Lima*—*Alfredo Augusto Lisboa de Lima*—*João de Matos Sobral Cid*.

(Foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública).

Mapa das transferências de verbas no desenvolvimento da despesa do Ministério da Guerra para o ano de 1913-1914, a que se refere o decreto desta data

Saldos das autorizações Despesa ordinária				Transferências efectuadas Despesa ordinária					
Capítulos	Artigos	Rubrica dos artigos	Importâncias parciais	Rubrica dos artigos	Capítulos	Artigos	Importâncias totais		
1.º	18.º	Escolas de repetição	12.000\$	Quadros permanentes do exército	1.º	2.º	12.000\$		
"	"	Idem, idem	4.000\$	Vencimentos para o fundo de tratamento hospitalar	"	11.º	4.000\$		
"	"	Idem, idem	2.000\$	Instrução militar	"	17.º	2.000\$		
"	"	Idem, idem	3.000\$	Instrução de tiro, esgrima, gymnástica e equitação	"	19.º	3.000\$		
"	"	Idem, idem	7.000\$	Classes inactivas	"	22.º	7.000\$		
"	"	Idem, idem	2.000\$	Ajudas de custo e bagageiras	"	23.º	2.000\$		
2.º	37.º	Instrução militar — Escolas de repetição	2.000\$	Arma de artilharia — Fundo das diversas despesas	2.º	25.º	2.000\$		
"	"	Idem, idem	500\$	Presidio militar	"	34.º	500\$		
3.º	47.º	Pão	25.000\$	Rancho	3.º	46.º	45.000\$		
"	48.º	Forragens	20.000\$						
			77.500\$				77.500\$		

Paços do Governo da República, em 30 de Junho de 1914.—O Ministro da Guerra, *António Júlio da Costa Pereira de Eça*.

MINISTÉRIO DO FOMENTO

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

DECRETO N.º 629

Tornando-se necessário reforçar no presente ano económico de 1913-1914 a verba destinada no desenvolvimento do orçamento da despesa do Ministério do Fomento à construção, reparação e conservação de edificios públicos e havendo disponibilidades na dotação consignada para construção de estradas de 1.ª e 2.ª ordem: hei por bem, sob proposta do Ministro do Fomento, nos termos do n.º 5.º do artigo 25.º da lei de 9 de Setembro de 1908, e tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar que seja transferida do artigo 17.º para o artigo 22.º, capítulo 2.º, do aludido orçamento, a quantia de 20.000\$, devendo este decreto ser registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública antes de publicado no *Diário do Governo*, como preceitua o mencionado n.º 5.º do artigo 25.º da citada lei.

O Presidente do Ministério, Ministro do Interior e, interinamente da Justiça, e os Ministros das demais Repartições, assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, em 27 de

Junho e publicado em 7 Julho de 1914.—*Manuel de Arriaga*—*Bernardino Machado*—*António dos Santos Lucas*—*António Júlio da Costa Pereira de Eça*—*Augusto Eduardo Neuparth*—*A. Freire de Andrade*—*João Maria de Almeida Lima*—*Alfredo Augusto Lisboa de Lima*—*José de Matos Sobral Cid*.

(Registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, em 4 de Julho de 1914).

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

6.ª Repartição

DECRETO N.º 630

Havendo o governador geral da provincia de Angola, em cumprimento do determinado na lei de 10 de Julho de 1912 e no artigo 14.º do decreto de 26 de Outubro do mesmo ano, submetido à aprovação do Governo o regulamento do departamento marítimo e capitánias dos portos da mesma provincia;

Tendo ouvido o Conselho Colonial, e usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa;

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

Artigo 1.º É aprovado o regulamento do departamento marítimo e capitánias dos portos da provincia de Angola, que faz parte integrante d'este decreto, e baixa assinado pelo Ministro das Colónias.

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

O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 7 de Julho de 1914. — *Manuel de Arriaga* — *Alfredo Augusto Lisboa de Lima*.

Regulamento do departamento marítimo da provincia de Angola

CAPÍTULO I

Repartição dos serviços de marinha

Artigo 1.º A repartição dos serviços de marinha é uma repartição autónoma do Governo da Provincia, e incumbê-lhe, sob as ordens do governador geral, a resolução e expediente de todos os assuntos relativos aos serviços marítimos e às forças navais coloniais da provincia.

Art. 2.º Exerce as funções de chefe da repartição dos serviços de marinha um capitão de fragata da armada, com o título de chefe do departamento marítimo de Angola, que, como tal, é chefe de serviço da provincia, vogal nato do conselho do Governo, e, sob as ordens do governador geral, como comandante de todas as forças militares da provincia, exerce o comando das forças navais da colónia.

O chefe do departamento tem como adjunto um official subalterno que exercerá as funções de capitão do porto de Loanda, e um official da administração naval, que é o encarregado do expediente da repartição e dos serviços de Fazenda do departamento.

Desempenhará os serviços de escrivão um primeiro sargento do serviço geral do corpo de marinheiros da armada.

Art. 3.º A repartição dos serviços de marinha, cuja sede será na ilha de Loanda, na antiga casa do comando da divisão naval, divide-se em quatro secções a saber:

1.ª Comando das forças navais, policia de pesca e serviços de hidrografia.

2.ª Serviços das capitánias, meteorológicos, astronómicos, de faróis, balisas, semáforos e estatísticas.

3.ª Serviços de administração naval e colonial.

4.ª Oficinas navais e doca.

§ 1.º Fazem parte das forças navais coloniais os navios da marinha militar da provincia e ainda os transportes *Massabi* e *Vilhena*.

A cargo do departamento ficará a doca de Loanda e mais material necessário ao desempenho dos diversos serviços que lhe incumbem.

§ 2.º O departamento divide-se em três capitánias ou distritos marítimos e estes em delegações como segue:

Capitania de Loanda

Delegações

Landana — Do Massabi a ponta Malembo.

Cabinda — De Malembo ao limite S. no Iabe.

Noqui — Noqui até a Pedra do Feitiço.

Santo António do Zaire — Da Pedra do Feitiço à ponta S. do Quinzau.

Ambrizete — Do Quinzau a margem direita do rio Loge.

Ambriz — Do rio Loge até a margem direita do rio Lifune.

Loanda — Do rio Lifune ao cabo Lêdo.

Benguela Velha — Do Cabo Lêdo à foz do Cuvo.

Novo Redondo — Da foz do Cuvo ao Rio Tapado.

Capitania do Lobito

Delegações

Lobito — Do Rio Tapado à foz do Catumbela.

Benguela — Da foz do Catumbela ao Cabo de Santa Marta.

Capitania de Mossâmedes

Delegações

Mossâmedes — Do Cabo de Santa Marta à ponta norte da baía do Cabo Negro.

Pôrto Alexandre — Da ponta norte da baía do Cabo Negro ao paralelo 16.º 19. S.

Baía dos Tigres — Dêste último ponto ao rio Cunene.

Os capitães dos portos serão officiaes subalternos da marinha e os seus delegados officiaes do quadro auxiliar do serviço naval, mestres ou contramestres da armada e funcionários da alfândega conforme as delegações forem respectivamente de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classes.

a) São delegações de 1.ª classe: Santo António do Zaire, Pôrto Alexandre e Baía dos Tigres; de 2.ª classe: Ambriz, Cabinda, Landana, Ambrizete e Benguela; e de 3.ª classe: Noqui, Novo Redondo e Benguela Velha.

§ 3.º Dependente da 3.ª secção existirá um depósito, cujo chefe será o official da administração naval adjunto do departamento e que terá por fiel o escrivão do departamento.

§ 4.º O director das oficinas navais, se as houver, será um official maquinista naval, tendo sob as suas ordens os mestres da officina, operários e mais pessoal que o regulamento daquelas officinas prescrever.

Art. 4.º O chefe do departamento, capitães dos portos, comandantes de navios de guerra da marinha colonial, director das oficinas navais e o official da administração naval são de nomeação do governo central.

Os delegados marítimos, os capitães dos navios transportes da Provincia, os patrões-mores e os escrivães do departamento e capitánias são de nomeação do Governo Geral, sob proposta do chefe do departamento marítimo, de entre o pessoal da marinha colonial da provincia, devendo os capitães dos navios transportes ser officiaes da marinha mercante.

A distribuição do resto do pessoal, quer da marinha militar, quer da classe civil, assim como o recrutamento do pessoal indigena, é attribuição do chefe do departamento ou seus delegados nos termos d'este regulamento.

§ único. O Ministério das Colónias passará guias ao pessoal da marinha colonial directamente para a repartição dos serviços de marinha, sendo-lhe nesta repartição indicado o destino.

Art. 5.º Toda a correspondência do departamento marítimo é dirigida ao Ministério das Colónias, por intermédio do governador geral. As comunicações que devem ser feitas ao Ministério da Marinha, acerca dos officiaes e praças da armada, serão igualmente dirigidas, por intermédio do governador geral, à secretaria das colónias para esta lhe dar o destino conveniente.

CAPÍTULO II

Material

Art. 6.º O material do departamento marítimo da Provincia de Angola compõe-se de:

Os navios da marinha de guerra colonial.

Uma doca flutuante e duas dragas.

Rebocadores.

Dois navios transportes.

Escaleres a vapor e mais embarcações miúdas ao serviço do departamento, capitánias e suas delegações, serviço de pilotagem, farolagem, etc.

§ único. As dragas e um dos rebocadores pertencem ao serviço da capitania do porto de Loanda.

Ao cuidado desta mesma capitania está a galeota do serviço do governador geral.

CAPÍTULO III

Pessoal

Recrutamento, disciplina, vencimentos e uniformes

Art. 7.º O pessoal da marinha colonial da Província de Angola é composto de:

Um capitão de fragata, chefe do departamento marítimo.

Dois oficiais subalternos, capitães dos portos do Lobito e Mossamedes.

Um oficial subalterno, adjunto do departamento.

Um primeiro ou segundo tenente maquinista, director das oficinas navais, havendo-as.

Um primeiro ou segundo tenente da administração naval, adjunto da repartição dos serviços de marinha e encarregado dos serviços de Fazenda.

Três segundos tenentes ou guardas-marinhas auxiliares do serviço naval, delegados marítimos em Santo António do Zaire, Porto Alexandre e Baía dos Tigres.

Cinco primeiros contramestres, delegados marítimos em Landana, Cabinda, Ambrizete, Ambriz e Benguela.

Dois primeiros contramestres, patrão-mor do porto de Loanda e mestre da doca de Loanda.

Dois segundos contramestres, patrões-mores dos portos de Lobito e Mossamedes.

Quatro primeiros ou segundos sargentos do serviço geral, escrivães do departamento e das capitancias.

Quatro primeiros condutores de máquinas, maquinistas das dragas, da doca e dos vapores *Massabi* e *Vilhena*.

Dois segundos condutores de máquinas, ajudantes de maquinistas dos vapores *Massabi* e *Vilhena*.

Dois cabos de marinheiros, cabo de mar em Loanda, e patrão do rebocador.

Três primeiros marinheiros, patrões dos vapores do departamento e da capitania de Loanda.

Oito primeiros fogueiros, fogueiros dos vapores do departamento e da capitania de Loanda, das dragas, do rebocador e doca flutuante.

§ único. Além deste pessoal fará parte dos quadros da marinha colonial da Província o número de oficiais e praças das diferentes classes da armada necessário às lotações dos navios de guerra da mesma marinha.

Art. 8.º A marinha colonial da Província terá ainda o seguinte pessoal civil:

Um segundo official da Repartição Superior de Fazenda de Loanda, encarregado da contabilidade do departamento e das oficinas navais, havendo-as.

Um carpinteiro, no departamento marítimo.

Um mestre dragador, na capitania do porto de Loanda.

a) Um contramestre da doca.

Um cabo de mar e piloto da barra do Quanza.

Dois oficiais de marinha mercante, capitães dos vapores *Vilhena* e *Massabi*;

b) Um mestre geral das oficinas navais, havendo-as;

c) Um fiel das oficinas navais, havendo-as;

Um apontador amanuense das oficinas navais, havendo-as;

d) Dois contramestres dos vapores *Vilhena* e *Massabi*.

§ 1.º Na falta de pessoal civil indicado pelas diversas alíneas deste artigo, poderá elle ser eventualmente substituído pelo seguinte:

O da alínea a) por um cabo marinheiro da armada;

O da alínea b) por um mestre ou primeiro condutor de máquinas da Armada;

O da alínea c) por um sargento do serviço geral do corpo de marinheiros da Armada;

O da alínea d) por cabos ou primeiros marinheiros da Armada.

§ 2.º Os maquinistas e ajudantes dos vapores *Vilhena* e *Massabi* poderão ser maquinistas fluviais contratados.

§ 3.º Poderá haver na capitania do porto de Loanda um amanuense ou escriptorário quando as necessidades do serviço o justificarem.

Art. 9.º Fazem ainda parte da marinha colonial os marinheiros, moços, fogueiros, chegadores, remadores, serventes, operários e jornaleiros necessários ao serviço do departamento, das capitancias e suas delegações, dos navios de guerra e dos transportes, das oficinas, etc.

Recrutamento

Art. 10.º O pessoal da marinha militar recrutado nos quadros da marinha de guerra, segundo os preceitos da lei orgânica da marinha colonial.

Art. 11.º É permitido a todo o pessoal a recondução no serviço da marinha colonial por periodos successivos de dois anos, podendo, findo um ano, desistir da recondução.

Art. 12.º O pessoal operário contratado é admitido pelo chefe do departamento por periodos fixados nos seus contratos, podendo, neste último caso, ser reconduzido por novo contrato se o desejarem e os seus serviços o merecerem.

Art. 13.º O pessoal indígena é contratado pelo chefe do departamento, capitães dos portos e delegados marítimos, nas condições da lei orgânica da marinha colonial.

§ 1.º Recontratando-se os indígenas no serviço dos navios de guerra da marinha colonial, tem estes, por cada periodo de dois anos, direito ao aumento de 10 por cento sobre os seus salários, não podendo ser acumulados mais de três periodos.

§ 2.º Por cada dois anos de bom serviço este pessoal tem direito a um mês de licença.

§ 3.º Todo o indígena que servindo há mais de dois anos na marinha colonial deseje licença superior a um mês, será abatido ao serviço, mas, querendo-o e merecendo-o, ser-lhe há passado pelo chefe, sob cujas ordens servir, um certificado que lhe dará, quando deseje voltar ao serviço, preferência na admissão. A admissão, neste caso, será sempre como o mais moderno da sua classe.

Art. 14.º O pessoal civil é nomeado pelo governador geral, ou contratado sob proposta do chefe do departamento.

Art. 15.º O pessoal jornaleiro, assim como os operários jornaleiros das oficinas, são admitidos e despedidos pelos chefes sob cujas ordens tem que servir.

Disciplina

Art. 16.º A competência disciplinar superior sobre o pessoal das forças e estabelecimentos navais pertence, na provincia de Angola, ao chefe do departamento marítimo nos limites que o Regulamento Disciplinar da Armada concede aos oficiais da armada da sua patente, comandando forças navais, mas sempre sob a superintendência do governador geral, que, como comandante em chefe de todas as forças militares da colónia, tem a competência disciplinar de vice-almirante, comandante em chefe.

§ 1.º Os empregados civis do departamento estão sujeitos às penas disciplinares cominadas na secção v do Regulamento Disciplinar da Armada.

§ 2.º O pessoal civil embarcado está ainda sujeito às seguintes penalidades:

1.º Prisão disciplinar simples até 15 dias consecutivos;

2.º Prisão rigorosa até 8 dias consecutivos.

§ 3.º O pessoal indígena está sujeito às seguintes penalidades:

1.º Repreensão;

2.º Perda até 20 dias de vencimento;

- 3.º Trabalho correccional até um mês na doca flutuante;
4.º Expulsão do serviço.

Art. 17.º Aos capitães dos portos pertence a competência disciplinar que pelo Regulamento Disciplinar da Armada é atribuída aos oficiais da sua patente, comandando navios.

§ único. Pertence-lhe igualmente a competência disciplinar do § 3.º do artigo anterior, restringindo-se a 15 dias os n.ºs 2.º e 3.º dêsse parágrafo.

Art. 18.º Aos delegados marítimos pertence a competência disciplinar dos capitães dos portos, restringindo-se a perda de vencimento e o trabalho correccional ao máximo de 8 dias.

Art. 19.º Para a admissão do pessoal civil será pelos capitães dos portos ou delegados marítimos feita proposta, nesse sentido, ao chefe do departamento.

Art. 20.º Os capitães dos navios transportes, quando isolados e fora do pôrto de Loanda, tem a competência disciplinar que lhe é dada pelo Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, sobre todos os individuos, embarcados.

§ 1.º Exceptua-se o pessoal da marinha militar a quem os capitães apenas applicarão as penas de admoestação, suspensão de serviço e detenção no camarote ou alojamento à ordem do chefe do departamento, quando o julgue necessário, comunicando ao chefe do departamento, na primeira oportunidade, qualquer falta cometida por êsse pessoal.

§ 2.º Relativamente ao pessoal indígena compete-lhe aplicar as penas especificadas nos n.ºs 1.º e 2.º do § 3.º do artigo 16.º, restringindo-se a perda de vencimentos a 8 dias. A applicação das penas de trabalho correccional e expulsão será imposta pelo chefe do departamento, a quem os capitães farão nesse sentido a sua proposta quando as culpas tenham gravidade que exceda a sua competência.

Vencimentos

Art. 21.º O pessoal da marinha de guerra em serviço na marinha colonial tem os vencimentos que lhe estatui a lei orgânica da marinha colonial e o pessoal civil o seguinte vencimento anual:

Capitães dos navios: 480\$ de categoria e 480\$ de exercício.

Maquinistas dos navios: 360\$ de categoria e 540\$ de exercício.

Ajudantes maquinistas: 512\$.

Contramestres: 240\$ de categoria e 300\$ de exercício.

Marinheiros: 108\$ de categoria e 108\$ de exercício.

Mestre geral das oficinas, havendo-as: 360\$ de categoria e 720\$ de exercício.

Mestre dragador: 300\$ de categoria e 600\$ de exercício.

Maquinista da doca: 360\$ de categoria e 660\$ de exercício.

Maquinistas das dragas: 360\$ de categoria e 540\$ de exercício.

Contramestre da doca: os mesmos vencimentos dos contramestres dos navios, transportes e gratificação especial de 180\$.

Escrivário da capitania: 216\$ de categoria e 216\$ de exercício quando o haja.

Fiel das oficinas: 240\$ de categoria e 360\$ de exercício.

Apontador amanuense das oficinas, havendo-as: 216\$ de categoria e 216\$ de exercício.

Carpinteiro: 1\$50 diários.

Cabo do mar: 292\$.

Marinheiros indígenas a \$24 diários e \$16 de ração e vestuário.

Moços indígenas: \$20 diários e \$16 de ração e vestuário.

Patrões de remadores: a soldada porque se puderem contratar nas diversas localidades.

Moços remadores: idem.

Fogueiros indígenas: \$46 diários e \$16 de ração e vestuário.

Chegadores indígenas: \$36 diários e \$16 de ração e vestuário.

Serventes: a soldada porque se puderem contratar nas diversas localidades.

Cozinheiros: \$30 diários e \$16 de ração e vestuário.

§ único. Ao chefe do departamento marítimo, capitães dos portos e delegados marítimos será abonado, quando em visitas de inspecção, as ajudas de custo de, respectivamente, 3\$, 2\$ e 1\$ por cada dia que estiverem em serviço fora da sede das suas repartições.

Uniformes

Art. 22.º O uniforme e distintivos usados pelo pessoal civil da marinha colonial é o seguinte:

Capitães dos navios: casaco de flanela azul ou dólman de cotim branco de padrão igual ao dos oficiais da marinha de guerra, calça de flanela azul ou cotim branco, boné azul com emblema bordado a ouro, de duas âncoras cruzadas, encimadas por uma esfera armilar ou capacete branco do modelo usado na marinha de guerra. Como distintivo duas âncoras cruzadas bordadas a ouro nas platinas do dólman branco ou nos canhões do casaco azul.

Maquinista: uniforme igual ao dos capitães, sendo os distintivos substituídos por hélices bordados a ouro.

Cabos de mar: jaquetão azul ou dólman branco com botões amarelos de âncora, calça azul ou branca, boné azul ou capacete, tendo o boné como emblema duas âncoras cruzadas de latão.

Guardas de lastro: calça, camisola e boné como os marinheiros da armada, tendo nas mangas duas âncoras cruzadas em pano vermelho. Na fita do boné terão escrita a palavra «Capitania». Poderão usar capacete (modelo da marinha de guerra).

Contramestres dos navios e ajudantes de maquinistas: idênticos aos dos cabos de mar, usando os primeiros na manga direita, a 20 centímetros abaixo da costura superior, uma âncora bordada a ouro e os segundos uma hélice. Nos uniformes brancos estes distintivos serão usados nas passadeiras dos ombros.

Carpinteiro: Calça e jaquetão azul ou branco com botões amarelos de âncora, capacete ou boné azul com emblema de duas âncoras cruzadas de latão, e nas golas do jaquetão uma âncora sobre um triângulo isósceles.

No uniforme branco estes distintivos serão usados nas passadeiras dos ombros.

Mestre dragador: calça azul ou branca, jaquetão azul ou dólman branco com botões de âncora, capacete ou boné azul com emblema de duas âncoras de latão cruzadas. Como emblema uma âncora, em cada manga, bordada a ouro, ou nas passadeiras dos hombros nos uniformes brancos.

Escrivário: calça branca ou azul, casaco de flanela azul com botões de âncora, tendo em cada lado da gola uma âncora bordada a ouro com duas penas cruzadas, ou dólman branco com iguais distintivos nas platinas, capacete ou boné azul com emblema de duas âncoras cruzadas e encimadas por uma esfera armilar.

Fiel das oficinas e apontador amanuense: o mesmo uniforme do escrivário da capitania, mas tendo como distintivo duas penas cruzadas nas golas ou platinas.

Marinheiros, fogueiros, remadores, chegadores e serventes indígenas: uniforme branco e mescla igual ao das praças do corpo de marinheiros da armada, tendo nas fitas dos bonés a designação do navio ou estabelecimento onde servem.

Como distintivos usarão:

Marinheiros ou patrões: duas âncoras cruzadas em pano encarnado assentes nas duas mangas.

Remadores ou moços: duas âncoras cruzadas em pano encarnado no braço direito.

Fogueiros: uma élice em pano encarnado em cada braço.

Chegadores: uma élice em pano encarnado no braço direito.

Art. 23.º As praças do corpo de marinheiros é permitido o uso de capacete igual ao dos oficiais da marinha de guerra.

CAPÍTULO IV

Departamento marítimo e marinha colonial

Art. 24.º Ao chefe do departamento incumbe:

1.º A superintendência dos serviços da marinha colonial e das capitánias dos portos;

2.º A superintendência dos serviços de hidrografia, de observatórios, balizagem, farolagem, semáforos, pescas, oficinas navais, devendo propor ao governo da provincia as modificações que devam fazer-se em todos os serviços, bem como, por intermédio do mesmo governo, remeter à respectiva Repartição do Ministério das Colónias todos os trabalhos hidrográficos realizados;

3.º Dar immediato conhecimento ao governo da provincia dos sinistros marítimos que ocorrerem, informando, logo que possa, sobre as causas que os tenham motivado, e notando os actos de devoção cívica que se houverem praticado, bem como as faltas que, porventura, se tenham dado e ácerca das quais cumpre providenciar, e fazer registar em livro especial os naufrágios ocorridos na área da sua jurisdição;

4.º Auxiliar e proteger com a máxima solicitude, dentro dos limites da sua autoridade, as sociedades filantrópicas marítimas;

5.º Satisfazer às informações que lhe forem solicitadas pela Inspeção das Obras Públicas ácerca dos efeitos que as obras a realizar no litoral, ou na parte marítima dos portos, poderão produzir nas costas ou regime dos portos;

6.º Realizar frequentes inspecções ás capitánias;

7.º Remeter mensalmente, por intermédio do Governo Geral da Provincia, ao Ministério das Colónias para lhe dar os destinos indicados nas respectivas alíneas:

a) A Majoria General da Armada uma relação nominal do pessoal da marinha de guerra em serviço no departamento com as respectivas alterações;

b) Ao Corpo de Marinheiros da Armada relações nominais do pessoal com as respectivas alterações, de culpas e castigos e de averbamentos feitos nos livretes de saúde;

c) A Repartição de Contabilidade do Ministério da Marinha relações dos descontos para a casa Nunes Correia e de pensões enquanto estas existirem;

d) Ao Depósito de Fardamento e Pequeno Equipamento da Armada relações de descontos em duplicado feitos para pagamento de fardamento fornecido por aquele Depósito;

e) Ao Ministério das Colónias uma nota anual das alterações a fazer na lista dos navios mercantes em relação ao seu departamento, indicando as causas dessas alterações e mapa das embarcações construídas durante o ano;

f) Nas épocas regulamentares, enviar as informações do pessoal da marinha colonial da provincia.

8.º Enviar á Secretaria Geral, para serem publicados no *Boletim Oficial*, mensalmente e trimestralmente, mapas do movimento marítimo dos portos da provincia e anualmente um mapa geral desse movimento. Elaborar as estatísticas dos serviços a cargo do departamento que lhe forem determinadas superiormente ou que julgar interessante e de utilidade fazer-se.

Art. 25.º O chefe do departamento marítimo é substituído no seu impedimento pelo adjunto, em cuja situação, quando tenha que tratar assuntos de serviço com oficiais mais antigos ou graduados, fará as precisas comunicações em nome e no impedimento do chefe do departamento.

§ único. Se o impedimento fôr por licença superior a 60 dias ou na falta do chefe do departamento marítimo, exercerá as suas funções o official mais antigo em serviço na marinha colonial da provincia.

Art. 26.º O chefe do departamento poderá conceder aos seus subordinados licenças anuais até 15 dias improrrogáveis, quando dessas licenças não resulte prejuízo para o serviço.

Art. 27.º O chefe do departamento tem por distintivo na embarcação que o conduza, o distintivo regulamentar para os chefes dos departamentos da metrópole ou o determinado pela Ordenança Geral da Armada para os comandantes superiores de forças navais, sendo este o que içarão nos navios da marinha colonial da Provincia, quando neles embarcar.

Adjunto do departamento

Art. 28.º O adjunto do departamento substitui o chefe do departamento nos seus impedimentos e exercerá as funções de capitão do porto de Loanda.

Official da administração naval

Art. 29.º Ao official de Fazenda, adjunto da Repartição dos serviços de marinha, incumbe:

1.º A direcção dos serviços de Fazenda do departamento, conformemente com os regulamentos de Fazenda da provincia;

2.º Dirigir todo o serviço de expediente da Repartição dos Serviços de Marinha;

3.º Abrir toda a correspondência official do departamento, excepto a que tiver a indicação de confidencial, apresentando-a com os necessários esclarecimentos ao chefe do departamento;

4.º A fiscalização da escrituração de todos os livros da Repartição dos Serviços de Marinha.

Escrivão do departamento

Art. 30.º Ao escrivão do departamento incumbe, sob a fiscalização do official da administração naval:

1.º Auxiliar o official de administração naval nos serviços de Fazenda;

2.º O serviço de amanuense da Repartição dos Serviços de marinha;

3.º O serviço de fiel dos depósitos do departamento marítimo.

Comandantes dos navios de guerra

Art. 31.º Os comandantes dos navios de guerra da marinha colonial têm a competência disciplinar e atribuições que pela Ordenança Geral da Armada e mais regulamentos são conferidas aos comandantes das suas patentes, servindo debaixo de ordens, pertencendo-lhes ainda as atribuições de delegados marítimos no mar e nos portos da costa onde se não encontre a autoridade marítima a cuja jurisdição pertençam esses portos em tudo que diga respeito á policia, fiscalização de pesca, farolagem, balizagem e em geral em tudo quanto lhes fôr determinado em ordens e instruções especiais pelo chefe do departamento.

Art. 32.º Apresentarão ao chefe do departamento, no fim de cada comissão, um relatório da viagem, informando-o de tudo quanto, para o serviço de navegação e para as artes de mar, lhes parecer conveniente adoptar-se, assim como das faltas que encontrarem nos serviços de farolagem, balizagem, pilotagem, etc.

Art. 33.º Dirigirão os trabalhos de hidrografia que pelo chefe do departamento lhes forem cometidos.

Art. 34.º Fora do pôrto de Loanda e, em casos urgentes, procederão como comandantes de navio isolado, mas participando imediatamente e pela via mais rápida ao chefe do departamento os seus movimentos e serviços a executar.

Capitães dos navios transportes da provincia

Art. 35.º Compete aos capitães dos navios transportes:

1.º Procurarem informar-se, nos portos, de todas as ocorrências e necessidades que oportunamente transmitirão ao chefe do departamento e a prestarem a autoridade marítima local todo o auxilio próprio de pessoal e material que lhes fôr possível;

2.º Dirigir a navegação procurando fazê-la nas condições mais económicas sem prejuizo das instruções que receber nem da segurança do material, distribuindo o serviço de quartos por si, pelo contramestre e pelo marinheiro, caso tenha neste último a devida confiança;

3.º Manter a disciplina a bordo usando da competência disciplinar que lhe é facultada no presente regulamento ou participando ao chefe do departamento as ocorrências que a excederem, acompanhando a participação do respectivo auto quando o julgue necessário;

4.º Visitar os navios e embarcações nacionais para verificar a sua identidade, quando lhe fôr superiormente ordenado;

5.º Cumprir as instruções e ordens recebidas do chefe do departamento e as relativas ao serviço de fiscalização aduaneira que lhe forem dadas por intermédio da mesma autoridade;

6.º Satisfazer qualquer requisição de carácter urgente e formulada por escrito pelos governadores dos distritos ou autoridades marítimas locais, sem prejuizo das instruções que lhe tenham sido dadas para regular-se, nem do serviço de que foi incumbido, salvo caso de reconhecida força maior, mas comunicando, pela via mais rápida, ao chefe do departamento os seus movimentos e serviços a executar;

7.º Entregar no departamento marítimo, no fim de cada comissão, relatório circunstanciado de tudo o que durante ela se tiver dado;

8.º Ter sempre devidamente escriturado o diário da navegação, os livros de serviço diário, de registo de passageiros e carga e o de culpas e castigos que apresentará no departamento marítimo a fim de serem visados pelo chefe do departamento;

9.º Atender cuidadosamente ao asseio e bom aspecto do navio e das embarcações cujas palamentas manterá completas e deverão ser guardadas com tripulantes devidamente uniformizados;

10.º Obrigar todo o pessoal de bordo a usar em serviço os uniformes que lhes estão determinados;

11.º Executar todos os trabalhos da sua especialidade que lhes forem determinados pelo chefe do departamento, tais como sondagens, verificação de pontos por observações astronómicas, marcações para situações de bóias e limites de amarrações, etc., e coadjuvar aquela autoridade em todos os trabalhos hidrográficos e outros em que o navio tenha que ser utilizado;

12.º Informar semestralmente sobre o pessoal indigena da manobra, indicando o grau de aptidão de cada um e aqueles que estão nas condições de serem classificados como marinheiros;

13.º Presidir à mesa dos passageiros de 1.ª classe;

14.º Dar licenças para sair de bordo, fora das horas de trabalho e quando o julgue conveniente a todo o pessoal do navio, só o devendo fazer relativamente ao da máquina quando o maquinista declare dispensá-los do seu serviço.

Maquinistas dos navios

Art. 36.º Os maquinistas dos navios terão a seu cargo todos os maquinismos do navio, quer os locomotores, quer os auxiliares, bombas, guinchos, encanamentos da água e vapor e as instalações para iluminação quando estas forem a gás ou electricidade.

§ único. Todo este material consta dum inventário por cujo original, existente no departamento, são feitas as entregas com a assistência do official da administração naval.

Art. 37.º Sobre reparações ou quaisquer modificações de que o material careça, os maquinistas entender-se hão com os respectivos capitães que por sua vez solicitarão a devida autorização ao chefe do departamento para as executar.

Art. 38.º Estando o navio dado como pronto ao serviço, deverão ter sempre as caldeiras, máquinas e seus acessórios prontos a servir e quando, por motivo de força maior não puder cumprir qualquer ordem do comandante, justificá-lo há por escrito.

Art. 39.º Compete ao maquinista:

1.º Dirigir o serviço das máquinas e cuidar do bom funcionamento das bombas, guinchos, telégrafos geradores de gás para iluminação do navio, e encanamentos, e distribuir o serviço de quartos por si e pelos ajudantes maquinistas;

2.º No fim de cada comissão elaborar um relatório que por intermédio do comandante será entregue ao chefe do departamento, especificando os seguintes pontos:

a) Funcionamento e estado geral da máquina, caldeiras e acessórios;

b) Avarias que se deram e reparações a que houve de proceder e quais as reparações e arranjos de que o navio carece;

c) Consumo de carvão e lubrificantes;

d) Carvão e óleo existente.

3.º Escolher o carvão a adquirir, emitir a sua opinião relativamente ao que se recebe do fornecedor e assistir às fainas de carvão a bordo e nos batelões se a pesagem se efectuar antes do carregamento destes;

4.º Receber todos os artigos para serviço da máquina, para os quais haverá um livro de carga especial;

5.º Escriturar o livro de serviço diário;

6.º Cuidar da instrução do pessoal indigena empregado nas máquinas e informar semestralmente sobre ele, indicando o grau de instrução e aptidão de cada um e aqueles que estão nas condições de serem classificados como fogueiros;

7.º Revistar frequentemente e manter em perfeitas condições de funcionamento as compoas estanques, bombas de esgoto e de incêndio e respectivos encanamentos;

8.º Manter a disciplina do pessoal da máquina, quando em serviço;

9.º Presidir à mesa dos passageiros de 2.ª classe.

Contramestres, ajudantes de maquinistas e marinheiros

Art. 40.º Compete aos contramestres:

1.º Cumprir e fazer cumprir as ordens do capitão;

2.º Substituí-lo nas suas faltas ou impedimentos;

3.º Presidir ao rancho de prôa e mesa de passageiros de 3.ª classe;

4.º Coadjuvar o comandante na navegação e fazer os quartos que lhe forem por ele determinados;

5.º A arrumação da carga e o serviço dos paidis;

6.º Cuidar da instrução dos indigenas, principalmente no que diz respeito a governo do navio pela agulha, trabalhos de marinheiro e governo das embarcações a remos e à vela.

Art. 41.º Ao marinheiro compete:

1.º Cumprir as ordens que lhe forem dadas pelo capitão e contramestre;

2.º Coadjuvar o contramestre nos serviços do navio e na instrução dos indígenas.

Art. 42.º Aos ajudantes de maquinista compete:

1.º Cumprir as ordens do maquinista do navio relativamente ao serviço a seu cargo;

2.º Tomar conta do encargo especial que por este lhes fôr dado;

3.º Coadjuvar o maquinista na instrução do pessoal;

4.º Responder pela disciplina do pessoal do seu quarto.

CAPÍTULO V

Capitanias dos portos e suas delegações

Capitães dos portos

Art. 43.º Aos capitães dos portos incumbe:

1.º Dar pronta execução às ordens superiores que receber, e fazer que os seus subordinados cumpram as que lhes transmitir;

2.º A superintendência da policia do pôrto e da costa sob a sua jurisdição, fiscalização da pesca, da apanha de mariscos e de plantas marinhas, o arranque e corte de mangue e a exploração de pedreiras que se realize nos portos ou costa marítima sob a sua jurisdição;

3.º Superintender e inspeccionar no serviço das respectivas delegações;

4.º Superintender nos serviços de pilotagem e de farolagem do seu distrito marítimo, propondo ao chefe do departamento as modificações que julgar conveniente introduzir-se em tais serviços;

5.º Indicar, de acôrdo com as autoridades fiscais e sanitárias, os ancoradouros dos navios, pontões e embarcações de qualquer espécie ou serviço;

6.º As imposições das multas estabelecidas nos regulamentos marítimos;

7.º O registo e a arqueação dos navios e embarcações ou a inspecção dêste último serviço quando feita por arqueadores nomeados pelo Govêrno, a inscrição marítima e matrículas e a determinação da lotação de passageiros ou cargas nas respectivas embarcações;

8.º Numerar e rubricar os seguintes livros, dos navios nacionais de comércio: livros de carga e passageiros, livro razão, livro de castigos, livro inventário, livro de reclamação de passageiros, diário de navegação, diário de máquina; assinar o visto nos róis de matrícula, nas derrotas dos navios de comércio e dos praticantes e diários das máquinas; assinar os registos de propriedade dos navios e outras embarcações, os termos de exame, de vistorias, de fiança, de responsabilidade e os de abertura e encerramento nos livros que rubricar, os de quaisquer concessões, os de lançamento de armações de pesca, os processos de arqueação dos navios de comércio, os autos de noticia, de acôrdo e de desacôrdo, as matrículas dos tripulantes dos navios do comércio, as dos barcos de pesca e de quaisquer embarcações que, nos termos dêste regulamento, devam ter matrícula; bem assim todos os mais documentos e despachos que tenham de ser expedidos pela repartição a seu cargo, os quais deverão ser selados com o selo da capitania;

9.º Nomear os peritos e presidir a todas as vistorias a que tenha de se proceder e bem assim às que lhe forem devidamente requisitadas e tiverem lugar por parte do Tribunal do Comércio, quando estas não forem presididas pelo respectivo juiz, nos termos do Código Commercial, e assistir àquelas em que a Alfândega intervenha para conhecer a inavaliabilidade das embarcações estrangeiras;

10.º Submeter a vistoria todas as embarcações mercantes sem distinção, sempre que tenha motivo para suspeitar do seu estado, detendo as que não estiverem em condições de navegabilidade;

11.º Visitar ou mandar visitar os navios mercantes na-

cionais e mesmo os estrangeiros quando estes tenham tomado carga ou passageiros nos portos da sua jurisdição e houver fundado motivo para supor que estão faltos de condições, para com segurança, conduzir os passageiros ou carga, mandando-os vistoriar, sendo necessário, como preceitua o presente regulamento;

12.º Não permitir a saída de qualquer navio de comércio que não esteja em condições de segurança, ou que a vistoria tenha dado por inavaliável, ou ainda aquele contra o qual se lhe apresente mandado de embargo, por parte do juiz ou presidente do tribunal que o tiver ordenado.

Para tornar efectivo o embargo de saída dum navio qualquer de comércio, quer seja por mandado do juiz ou presidente do Tribunal do Comércio, quer por própria determinação do capitão do pôrto, procederá êste da seguinte maneira: sendo o navio nacional, retendo os papéis de bordo na respectiva repartição ou caçando-lh'os se já tiverem sido entregues; e sendo estrangeiro, requisitando ao cônsul respectivo e à Alfândega a retenção dos documentos que são indispensáveis para a saída dum navio;

13.º Resolver definitivamente, e sem recurso, todas as questões que se suscitem entre marítimos devidamente inscritos, ou entre estes e os consignatários, agentes ou proprietários de navios, embarcações ou aparelhos de pesca por motivos de salários, soldadas ou serviços ajustados, quando houver contrato escrito, sancionado pela autoridade marítima, procurando resolver as questões que se suscitarem entre tripulantes contratados e não matriculados ou entre estes e os proprietários, mestres ou arrais; e, igualmente, todas as questões de avarias ou outras quando a importância questionada não exceder 100\$ e com recurso para o Tribunal do Comércio quando a quantia questionada fôr superior.

Para o fim indicado o capitão do pôrto procederá como se acha determinado nas leis e regulamentos em vigor;

14.º Presidir às sessões do Tribunal Marítimo Commercial e exercer toda a jurisdição disciplinar na conformidade da legislação em vigor;

15.º Prestar auxilio e socorro às embarcações em perigo, encalhadas ou naufragadas na área da sua jurisdição, empregando para isso os meios de que puder dispor, envidando todos os seus esforços, principalmente para a salvação de pessoas, para o que lhe será permitido empregar a gente marítima e as embarcações da respectiva localidade, bem como lançar mão de todos os recursos que lhe possam fornecer os navios de comércio, nacionais, fundeados no pôrto. Na ausência da autoridade fiscal e sanitária, procurará, quanto possível, evitar a transgressão dos respectivos regulamentos.

a) A despesa com o pessoal e com o material que não pertençam ao Estado, e tiverem sido empregados em acudir a naufragos ou embarcações em perigo, será, quando não houver ajuste prévio ou tabela reguladora de serviços, estimada ou avaliada pelo capitão do pôrto, e paga pelos proprietários, capitães ou consignatários das embarcações socorridas ou ainda, conforme as circunstâncias e sob proposta do chefe do departamento, pela Fazenda Nacional. Da avaliação feita pelo capitão do pôrto poderá haver recurso para o chefe do departamento ou para o Tribunal do Comércio;

b) Se o material empregado pertencer ao Estado, será sómente paga a quantia equivalente ao dano ou deterioração que houver sofrido, sendo a respectiva importância entregue, acompanhada da competente guia, no cofre da Fazenda, isto quando fôr julgada devida, atento as circunstâncias que ocorrerem.

16.º Dar conhecimento ao chefe do departamento e às autoridades fiscal e sanitária de qualquer sinistro marítimo que ocorrer na área da sua jurisdição, informando circunstanciadamente o dito chefe, logo que possa, sobre as causas que o tenham motivado e notando os actos de

devoção cívica que se houverem praticado, bem como as faltas que porventura se tenham dado, e acêrca das quais cumpra providenciar.

a) Será também dada participação à autoridade fiscal e sanitária, sendo recíproca a obrigação da autoridade fiscal comunicar, ao capitão do porto mais próximo, os sinistros marítimos ocorridos na área da sua jurisdição fiscal;

b) Os naufrágios ocorridos na área da capitania serão registados em livro especial, assim como os ocorridos em outras águas, de navios ou embarcações registadas na mesma capitania e de que haja comunicação;

c) Comunicar às respectivas capitanias os naufrágios ocorridos nas águas da sua jurisdição, de navios ou outras embarcações registadas naquelas.

17.º Prescrever a maneira de amarrar os navios;

18.º Prestar todo o auxilio que estiver ao seu alcance às diferentes autoridades e reciprocamente solicitar todo o auxilio e cooperação que delas careça para cabal desempenho das suas atribuições;

19.º Conceder na área da sua jurisdição licença para lastrar e deslastrar, rocegar ferros ou correntes, tirar cinzas, querenar, estabelecer amarrações fixas e barracas de banhos, varar navios ou outras embarcações, construir uns e outras, lançar ao mar embarcações de novo construídas, enterrar ou mergulhar madeira e estabelecer depósitos de mariscos.

a) As licenças para lastragem e deslastragem, assentar barracas de banhos e para construções navais, deverão ser concedidas, quanto ao local, de acôrdo com as repartições, que por lei tiverem também jurisdição sobre o respectivo terreno;

b) As licenças para construção de navios ou outras embarcações de comércio serão concedidas mediante requerimento, acompanhado do respectivo plano.

20.º Visitar os navios de guerra nacionais e estrangeiros, prestando-lhes nos limites das suas atribuições o auxilio de que possam carecer, e dando aos respectivos comandantes as informações que julgar convenientes ou lhes forem solicitadas;

21.º Presidir aos exames para mestres arrais, ou condutores de máquinas para os navios de cabotagem;

22.º Realizar frequentes visitas aos portos, costas e rios da Província dentro da área da sua jurisdição, inspeccionando os serviços a seu cargo.

23.º Não consentir que nos leitos e braços dos rios navegáveis ou não navegáveis e nos portos marítimos, em terreno que constitua domínio público e nas costas do mar, até onde chegar a linha do máximo preamar de águas vivas, sejam lançados entulhos, lixos ou quaisquer despejos que, pela sua quantidade ou qualidade, possam ser prejudiciais às condições locais ou à higiene, sob pena de multa de 3\$ a 20\$ ou prisão correspondente;

24.º Verificar se os papéis de bordo estão conformes com o determinado nas leis e regulamentos em vigor, se os tripulantes são os que constam da respectiva matrícula e confrontar a relação dos passageiros, emigrantes e colonos com os indivíduos que estiverem a bordo, quando não haja autoridade a quem este serviço compete e mesmo, havendo-a, quando o julgar conveniente;

a) Havendo troca de pessoas ou indivíduos a mais dos que estiverem no rol da equipagem ou na lista dos passageiros, serão essas pessoas detidas e mandadas apresentar à autoridade administrativa acompanhadas da participação do facto.

b) Os desertores da armada e do exército, assim como qualquer criminoso, quer estejam ou não mencionados naqueles documentos, deverão ser detidos e entregues sob prisão à autoridade respectiva.

25.º Providenciar para que as âncoras perdidas pelos navios do Estado sejam recuperadas quando esse serviço lhe for requisitado pelos respectivos comandantes. As

despesas devem correr por conta dos navios cujos comandos solicitarem o serviço;

26.º Mandar interromper a condução de passageiros ou de carga do mar para a terra ou vice versa quando reconheça que há perigo iminente no tráfego marítimo.

27.º Remeter ao Departamento Marítimo, mensalmente, os mapas em duplicado do movimento por nacionalidades dos navios entrados e saídos, bem como das embarcações de cabotagem ou navios que naveguem em cabotagem, do pessoal em serviço na delegação e serviços dela dependentes, relação das embarcações destinadas ao serviço da pesca, especificando as que se empregam na pesca da baleia, número de baleias pescadas pelas armações estabelecidas na área da sua jurisdição e quantidade de óleo delas extraído e cópia de registo de emolumentos cobrados;

28.º Satisfazer o preceituado no Regulamento de Fazenda relativamente à entrega, na Fazenda, do produto de emolumentos, multas e mais rendimentos da Capitania;

29.º Fixação do número máximo e mínimo de tripulantes para as embarcações de cabotagem, de tráfego local e de pesca.

30.º Fazer transmitir aos navios à vista, pelos postos semafóricos, telégrafos sem fios, etc., quaisquer comunicações que julgar necessárias ou convenientes.

31.º Fazer registar todos os navios que entrem ou saiam do porto com as indicações necessárias para a sua identificação, fazendo mencionar o número de passageiros e tripulantes e quantidade de carga ou lastro.

32.º Informar as autoridades competentes das circunstâncias extraordinárias que tenham ocorrido relativamente às marcas das barras, bóias, faróis, etc., e indicar as providências que julgar oportunas para as remediar ou melhorar;

33.º Mandar encalhar em lugar seguro as embarcações que se verifique, por vistoria, estarem em mau estado ou innavegáveis e intimar os proprietários a fazer os necessários reparos ou a desmanchá-las.

34.º Visar com o selo da repartição ou confirmar, com informação sumária, os protestos ou relatórios do mar, dos navios de comércio nacionais;

35.º Quando um navio arrestado estiver em perigo ou em condições que possa prejudicar a saúde pública, a navegação ou outros serviços do porto, participar à autoridade que tiver decretado o arresto, propondo-lhe as providências que julgar preciso adoptar, e, com resposta afirmativa dessa autoridade, executá-las há, fazendo as despesas necessárias;

36.º Regularizar, por ordens de serviço e em conformidade com as disposições deste regulamento, o serviço interno da capitania e delegações, bem como os serviços marítimos externos;

37.º Visitar ou mandar visitar amiudadas vezes, pelos seus subordinados os ancoradouros, praias e cais do seu distrito marítimo, a fim de tomar conhecimento de quaisquer factos ou ocorrências que importem prejuizo à navegação, à segurança dos navios ou às condições do porto, e proceder como necessário for para sobreestar as irregularidades que se derem;

38.º Requisitar do departamento todo o material de que carecer.

39.º Conceder aos seus subordinados licenças, com todos os vencimentos até 8 dias, seguidos ou interpolados por ano quando dessa concessão não resulte inconveniente para o serviço;

40.º Admitir e despedir o pessoal jornalheiro da sua capitania.

Art. 44.º O capitão do porto ou seus delegados, quando tenham de aplicar a pena de prisão nos termos do Código Penal e Disciplinar da marinha mercante ou do presente regulamento, deverão, mediante mandato por escrito ao carcereiro, fazer recolher o delinquente à cadeia civil comarcã, para aí ficar preso à sua disposição até se

completar a execução da detenção, devendo a soltura efectuar-se por idêntico mandato.

§ único. No pôrto de Loanda, a pena de prisão imposta pelas autoridades marítimas, nos termos dos regulamentos, será cumprida na doca de Loanda, aonde os delinquentes ficam obrigados a trabalhar, mediante abono de ração e salário igual ao dos outros presos cumprindo penas impostas pelos tribunais ordinários.

Art. 45.º Os capitães dos portos são substituídos nos seus impedimentos pelos escrivães das respectivas capitánias.

§ único. Na falta do capitão do pôrto ou no impedimento dêste, superior a um mês, desempenhará as suas funções o delegado marítimo mais graduado do distrito marítimo.

Art. 46.º Os capitães dos portos terão a competência disciplinar dos comandantes de navios da sua patente e içarão nas embarcações que os conduzirem um distintivo igual ao dos capitães dos portos da metrópole.

Delegados marítimos

Art. 47.º Incumbe aos delegados do Departamento Marítimo:

1.º Dar pronta execução às ordens superiores que receber e fazer que os seus subordinados igualmente cumpram aquelas que lhe transmitir;

2.º Dirigir toda a correspondência ao capitão do pôrto de quem são delegados e a quem estão directamente subordinados;

3.º Levantar autos de transgressão e remeter cópias dêstes ao capitão do pôrto para seu conhecimento e resolver como convier;

4.º Executar o serviço de inscrição marítima;

5.º Resolver, com recurso para o capitão do pôrto, todos os assuntos relativos a abaloamentos e outros de que trata o n.º 13.º do artigo 43.º do presente regulamento, quando a importância questionada não exceder 20\$, procedendo para esse fim, quanto a avarias, como fica determinada no número indicado;

6.º Fiscalizar o serviço de iluminação da costa e cuidar da conservação dos faróis e balizagem do pôrto ou parte da costa sob a sua jurisdição, comunicando pela via mais rápida qualquer irregularidade que ocorrer nesse serviço ou noutros que interessem à navegação, e adoptar quaisquer providências de carácter urgente relativamente a estes serviços, contanto que não altere as características das luzes e balizas, comunicando-o imediatamente ao capitão do pôrto;

7.º Registrar as embarcações de tráfego local e as bimbos, dongos e embarcações congéneres;

8.º Superintender no serviço da pilotagem que estiver estabelecido na área da sua jurisdição;

9.º Prestar às embarcações em perigo o auxílio e socorro compatíveis com os meios de que puder dispor e comunicar o ocorrido ao capitão do pôrto, procedendo conforme o disposto em tais casos para os capitães dos portos;

10.º A policia de pesca, apanha de marisco e arranque de mangue ou areia e pedra, que se realizem na área da sua jurisdição, fazendo executar o que sobre o assunto estiver legislado, e as instruções emanadas da capitania do pôrto.

11.º Conceder na área da sua jurisdição as licenças para a construção de embarcações, lastrar e deslastrar, varar nas praias, rocegar ferros ou correntes, tirar cinzas, armar barracas de banhos, lançar ao mar embarcações de novo construídas;

12.º Visar as matrículas e matricular as tripulações dos navios de comércio e de quaisquer embarcações que devam ter matrícula;

13.º Nomear peritos e presidir às vistorias que lhe fo-

rem determinadas pela capitania do pôrto a quem proporá as que julgar conveniente fazer-se;

14.º Remeter à capitania, mensalmente, os mapas em duplicado do movimento por nacionalidades dos navios entrados e saídos, bem como das embarcações de cabotagem ou navios que naveguem em cabotagem, do pessoal em serviço na delegação e serviços dela dependentes, relação das embarcações destinadas ao serviço da pesca, especificando as que empregam na pesca da baleia, número de baleias pescadas pelas armações estabelecidas na área da sua jurisdição e quantidade de óleo existente nas fábricas e cópia de registo de emolumentos cobrados;

15.º Requisitar da capitania do pôrto todo o material de que carecer, bem como os consertos de embarcações;

16.º Dar entrada na Fazenda como determina o respectivo regulamento com o produto dos emolumentos e doutros quaisquer rendimentos do pôrto;

17.º Satisfazer as requisições que lhe sejam dirigidas pela autoridade administrativa ou militar local sempre que o permita o serviço marítimo da delegação e combinar com a primeira destas autoridades, sem prejuízo do mesmo, qualquer serviço regular do correio ou outro, recorrendo, em caso de não entendimento, ao capitão do pôrto;

18.º Verificar se os navios estão devidamente ancorados conforme as condições normais ou acidentais do pôrto;

19.º Auxiliar com os seus conhecimentos práticos o lançamento ao mar de navios e embarcações de comércio;

20.º Visitar, quando o julgar necessário, os navios nacionais a fim de notar e corrigir qualquer falta no aparelho, pano, amarras, ferros, faróis e mais pertences;

21.º Ter a seu cargo as embarcações e mais material do serviço marítimo da delegação.

22.º Assistir aos trabalhos que tiverem lugar no pôrto ou costa para acudir a navios em perigo, naufragados ou encalhados, devendo dirigir êsses trabalhos se o julgar necessário ou se lhe fôr superiormente determinado;

23.º Cumprir todas as instruções dêste regulamento e bem assim todas as ordens e instruções que lhe forem dadas pelo capitão do pôrto;

24.º Conceder em cada ano licença com todos os vencimentos até três dias aos seus subordinados.

Art. 48.º Os delegados marítimos, nas delegações de 1.ª ou 2.ª classe onde haja postos meteorológicos, serão os encarregados dêsses postos, para o que deverão receber a necessária instrução no Observatório Meteorológico e Magnético de Loanda.

Art. 49.º Usará nas embarcações, em que fôr em serviço, o distintivo regulamentar para os delegados marítimos da metrópole.

Escrivão

Art. 50.º Ao escrivão compete:

1.º A escrituração de todos os livros da capitania;

2.º A redacção dos autos de vistoria, exames e outros;

3.º A escrituração e assinatura das certidões requeridas mediante despacho do capitão do pôrto;

4.º A escrituração de officios, ordens, licenças e mais actos officiais da capitania;

5.º Fazer as intimações aos indivíduos nomeados para qualquer serviço da capitania;

6.º Abrir toda a correspondência official, excepto a que tiver a indicação de confidencial ou reservada, que só será aberta pelo capitão do pôrto;

7.º Tomar conhecimento dos assuntos da correspondência official que receber, dando o devido andamento, se o assunto fôr urgente, e apresentá-lo ao capitão do pôrto prestando-lhe todos os possíveis esclarecimentos;

8.º Exercer as funções de escrivão do Tribunal Marítimo Comercial;

9.º Dirigir os trabalhos da escrituração da Repartição;

10.º Lançar o visto no rol da matrícula para os navios seguirem viagem, e os despachos nos requerimentos para serem assinados pelo capitão do pôrto;

11.º Assinar, com o capitão do porto, os registos de propriedade, matrícula de tripulações de navios, embarcações dos serviços de rios e pesca, autos, depoimentos, licenças e outros documentos oficiais;

12.º Coadjuvar o capitão do porto em qualquer serviço a executar;

13.º Substituir o capitão do porto no seu impedimento temporário.

Escriturário

Art. 51.º Ao escriturário, quando o haja, compete:

1.º Desempenhar qualquer serviço para que mostre competência e que lhe seja indicado pelo capitão do porto ou pelo escrivão;

2.º Auxiliar o escrivão em toda a escripturação da capitania;

3.º Substituir o escrivão no seu impedimento.

Patrão-mor

Art. 52.º Ao patrão-mor compete:

1.º Exercer todas as funções do seu cargo pelas instruções dadas pelo capitão do porto;

2.º Verificar se os navios estão devidamente ancorados, conforme as condições normais ou acidentais do porto;

3.º O detalhe do serviço de embarcações miúdas e dos cabos de mar, guardas de lastro e remadores;

4.º Manutenção da disciplina do pessoal indígena da capitania;

5.º A responsabilidade pela conservação do material dos armazéns, escaleres, lanchas e batelões;

6.º Instrução dos marinheiros e remadores indígenas na manufactura de velas, toldos e todos os trabalhos de marinheiro e na manobra de lanchas de vela e dirigir os trabalhos das dragas;

7.º Mudar de ancoradouro os navios quando eles tenham ordem ou licença para o fazer;

8.º Acompanhar o escrivão nas intimações a fazer, tanto no mar, como em terra;

9.º Fazer parte de vistorias, quando receber nomeação do capitão do porto;

10.º Fazer parte do júri de exame a marítimos;

11.º Assistir aos trabalhos que tiverem lugar no porto ou costa, para acudir a navios em perigo, naufragados ou encalhados, ou mesmo dirigir esses trabalhos, conforme as circunstâncias e as ordens que receber;

12.º Vigiará que durante a noite os navios conservem acesos os faróis regulamentares e que as embarcações navegando no porto usem as luzes regulamentares. Vigiará também que não haja acumulação de barcos nas escadas e rampas de desembarque, tendo autoridade para prender os patrões dos que se encontrem em contravenção dos regulamentos, os quais conduzirá imediatamente à capitania;

13.º O patrão-mor terá um livro onde registará, diariamente, os serviços executados na véspera e quaisquer ocorrências dignas de menção;

14.º O patrão-mor assiste ao render dos quartos e verifica a execução do detalhe dos serviços, mencionando as faltas e alterações no seu livro;

15.º Pertence ao patrão-mor o fundear os navios nos seus respectivos quadros, para o que lhes indicará o fundeadouro na sua embarcação, pilotando-os quando o requisitem;

16.º O patrão-mor é responsável para com o capitão do porto pela actividade e bom desempenho do serviço da policia do porto;

17.º O patrão-mor do porto de Loanda, é o patrão da galeota do Governador, mas só a governa quando esta autoridade ou outra superior fôr ao mar;

18.º O patrão-mor é obrigado a pernoitar na capitania.

Serventes

Art. 53.º O serviço de servente será desempenhado

por indígena de comprovada probidade, que saiba ler e escrever, e compete-lhe:

1.º A limpeza da repartição e da respectiva mobília;

2.º Prestar, durante as horas de expediente, todo o serviço inerente à sua classe, que lhe fôr indicado pelo chefe do departamento ou capitães dos portos e pelos empregados, conforme as repartições onde fizer serviço;

3.º A entrega e recepção da correspondência oficial que disser respeito ao serviço da repartição.

Pessoal indígena

Art. 54.º O pessoal indígena do departamento compreende: os remadores do departamento, das capitánias, marinheiros e moços dos navios e os fogueiros e chegadores dos navios, escaleres a vapor e dragas.

Art. 55.º Os remadores do departamento e das capitánias guarnecem as lanchas e as embarcações miúdas, cuja limpeza fazem diariamente, conforme o regulamento do serviço interno. Fazem também a limpeza nos armazéns e repartições, entregam a correspondência como ordenanças e executam os trabalhos de marinheiro que lhe forem ordenados.

Art. 56.º Os marinheiros, moços, fogueiros e chegadores fazem a bordo dos navios todos os serviços próprios da sua classe.

Mestre dragador, maquinistas, marinheiros e fogueiros de draga

Art. 57.º O mestre dragador tem a seu cargo especialmente a draga *S. Tomé*, devendo contudo dirigir o trabalho da draga *Loanda*, quando lhe fôr determinado pelo capitão do porto e compete-lhe:

1.º Executar o serviço de dragagens pela forma como lhe fôr determinado;

2.º Cumprir todos os preceitos a que se deve atender em serviços desta natureza, respondendo por qualquer avaria no material que resulte da sua impericia ou falta de conhecimento prévio do fundo a dragar;

3.º Dirigir toda a manobra da draga e o serviço dos batelões.

Art. 58.º Os maquinistas da draga tem a seu cargo o material de maquinismos, caldeiras, guinchos, telégrafos, transmissões mecânicas de qualquer natureza, devendo manter em bom funcionamento todos os maquinismos que o mestre dragador tem de empregar na manobra das dragas.

§ 1.º Relativamente ao pessoal a seu cargo bem como do material tem as mesmas atribuições que os maquinistas dos navios.

§ 2.º Pertence aos maquinistas das dragas o cuidar das máquinas dos escaleres a vapor e rebocador em serviço da capitania e dragas.

Art. 59.º Os marinheiros e fogueiros das dragas são equiparados aos marinheiros e fogueiros em serviço na capitania.

Cabos de mar

Art. 60.º Os cabos de mar são patrões das embarcações do departamento e capitánias que lhes forem designadas pelo detalhe do serviço interno, e tem a seu cargo o grupo de embarcações de remos e de vela, para que igualmente forem detalhados, superintendendo no serviço dos respectivos patrões, principalmente no que diz respeito ao aseo, conservação, instrução e disciplina das guarnições, e incumbem-lhes:

1.º Cumprir as ordens e instruções que em harmonia com o presente regulamento e mais disposições em vigor lhes forem dadas pelo capitão do porto, delegados marítimos ou pelos patrões-mores;

2.º Desempenhar as funções de guardas de lastro quando se torne necessário;

3.º Vigiará que durante a noite os navios conservem acesos os faróis regulamentares e que as embarcações navegando no pôrto usem as luzes regulamentares. Vigiará também que não haja acumulação de barcos nas escadas e rampas de desembarque, tendo autoridade para prender os patrões dos que se encontrem em contravenção dos regulamentos, os quais conduzirá imediatamente à capitania;

4.º Os cabos de mar quando em serviço fora das sedes das capitánias ou delegações tem as atribuições de delegados marítimos, devendo entender-se directamente com a autoridade marítima em cuja zona estiver em serviço.

Guardas de lastro

Art. 61.º São sotas dos cabos de mar relativamente ao serviço das embarcações da capitania e compete-lhes:

1.º Fiscalizar se o serviço de lastrar e deslastrar os navios se faz segundo o disposto nos regulamentos;

2.º Vigiar se o serviço de lastrar e deslastrar se faz nos lugares próprios e designados nas respectivas licenças, e se as quantidades são as requisitadas, não podendo delegar o serviço da fiscalização, para que fôr nomeado, em outro indivíduo, nem conceder aumento de lastro ou deslastro sem autorização da capitania;

3.º Não permitir que o serviço para que fôr nomeado se execute sem que esteja presente;

4.º Sempre que seja preciso lastrar ou deslastrar porção maior do que a designada na respectiva licença, deverá indicar aos interessados que dirijam novo pedido, referente ao excesso, para, obtida a licença, consentir então na realização desse serviço;

5.º Quando terminar ou seja interrompido o serviço para que fôr nomeado, apresentar-se ha na respectiva repartição;

6.º Coadjuvar os cabos de mar quando tenham serviço de lastro a desempenhar.

§ 1.º Ao guarda de lastro em serviço a bordo será fornecida comida pelo respectivo capitão ou abonada, em substituição desta, a quantia de \$50 diários.

§ 2.º O serviço antes do nascer do sol e depois do ocaso e nos dias feriados será gratificado pelos interessados na razão de \$10 por hora.

Carpinteiro

Art. 62.º Destacado do departamento haverá na capitania de Loanda em serviço um carpinteiro-calafate a quem compete:

1.º O consêrto das embarcações e outros trabalhos relativos ao seu officio;

2.º Servir de mestre dos artífices (carpinteiros ou calafates), que forem precisos para consêrto das embarcações;

3.º Servir como perito nas vistorias requeridas ou nas ordenadas pelo capitão do pôrto, na parte que disser respeito à sua especialidade.

CAPÍTULO VI

Inscrição marítima

Art. 63.º Nas capitánias dos portos e nas delegações marítimas serão inscritos em livro especial todos os indivíduos nacionais, europeus ou indígenas, que se empreguem na navegação, tráfego dos portos e pesca.

Pela inscrição marítima e a respectiva cédula são pagos os emolumentos constantes da tabela junta, quando porêem a cédula se inutilize ou descaminhe, não sendo por motivo de naufrágio ou dano cansado pelo mar, serão pagos pelo novo documento, o dôbro dos emolumentos estipulados na respectiva tabela.

As cédulas que houverem de substituir as primeiras podem ser obtidas por intermédio de qualquer capitania ou delegação.

Art. 64.º São isentos de inscrição marítima os operários e jornaleiros.

Na classe de jornaleiros devem incluir-se: os indivíduos do sexo feminino que tripularem embarcações empregadas no tráfego dos portos e na apanha de plantas marinhas, e as do sexo masculino, que, tendo profissão conhecida, se acidentalmente tripularem embarcações empregadas na areia marítima dos portos, na exploração de diversas espécies de animais do mar e apanha de plantas marinhas.

Art. 65.º O registo da inscrição deverá conter: nome, filiação, idade, estado, naturalidade, profissão, residência e sinais característicos do indivíduo inscrito e também a transcrição do bilhete de desembarque, sempre que os marítimos se empreguem em navio de comércio, à data em que a cédula tenha sido conferida, e finalmente a do falecimento, se constar.

Art. 66.º Nas delegações de Cabinda e Santo António do Zaire será anualmente aberta inscrição de todos os indivíduos das regiões correspondentes que se queiram empregar como marítimos, para o que serão feitos, com antecedência de dois meses, os necessários avisos aos povos.

Estas delegações terão sempre em dia as situações actuais dos indivíduos inscritos, de modo a poder satisfazer as necessidades dos estabelecimentos do Estado que lhes deverão dirigir os pedidos dos marítimos de que carecem.

Art. 67.º As cédulas de inscrição marítima serão conferidas, datadas e rubricadas pela autoridade marítima do pôrto onde elas tiverem sido passadas nos primeiros dois meses de cada ano.

§ único. Ao marítimo que, por motivo atendível, apresentar a sua cédula em capitania ou delegação diferente daquela onde foi inscrito, ali lhe será visada e datada, devendo os capitães dos portos ou delegados marítimos remeter mensalmente, para os devidos efeitos, relação desses marítimos para as capitánias ou delegações onde foi feito o registo primitivo.

Art. 68.º Para os efeitos das conferências, as cédulas não poderão ser demoradas na mão da autoridade marítima mais de 24 horas.

Art. 69.º Qualquer marítimo poderá transferir a sua inscrição duma para outra capitania ou delegação, para o que basta declará-lo naquela onde desejar inscrever-se e entregar a cédula da anterior inscrição, a fim de ser devidamente preenchida. A autoridade marítima que fizer a sua nova inscrição comunicará esse facto, na primeira oportunidade, à da inscrição anterior, a fim desta cancelar o averbamento com a nota da capitania para onde foi transferida a inscrição.

Art. 70.º O marítimo que se fizer inscrever em mais do que um pôrto, sem cumprir o preceituado no artigo anterior, incorrerá na multa de 5\$, ficando válida tão somente a primeira inscrição pelo que será feita pela autoridade respectiva a devida comunicação à do pôrto onde o marítimo fôra inscrito pela primeira vez.

Art. 71.º O capitão, mestre ou arrais, que conservar indevidamente em seu poder a cédula dalgum marítimo, será obrigado a pagar os emolumentos da nova cédula se a tiver inutilizado e em todos os casos pagará a multa de 5\$.

Art. 72.º Por falta da entrega, em tempo devido, do bilhete de desembarque relativo a qualquer tripulante, pagará o capitão ou mestre a multa de 5\$ a 10\$, não ficando por isso dispensado de efectuar a entrega.

Art. 73.º A inscrição marítima pode ser feita:

1.º Pelas antigas cédulas quando esteja provada a identidade do indivíduo que de novo se pretende inscrever;

2.º Pelas declarações verbais do interessado relativas a idade, filiação e outras que forem necessárias, feitas em presença de duas testemunhas idóneas que reconheçam a identidade do indivíduo.

§ 1.º Aos indivíduos que pretendam inscrever-se como marítimos será sempre exigida a «guia de desembarço» passada pela autoridade administrativa local.

§ 2.º Os menores de 14 anos não poderão ser inscritos como marítimos.

Art. 74.º Não são dispensados da inscrição marítima os indígenas ao serviço dos navios de guerra ou de quaisquer navios ou estabelecimentos do Estado, que não sejam operários ou jornaleiros.

CAPÍTULO VII

Rol de matrícula e disposições relativas aos proprietários, capitães, mestres ou arrais, e tripulantes das embarcações nacionais

Art. 75.º Todas as embarcações nacionais são obrigadas a matricular as suas tripulações antes de entrarem em serviço e a terem sempre a bordo o respectivo rol de matrícula, sob pena de 5\$ a 10\$ de multa.

§ único. São dispensadas de matrícula as lanchas de carga e descarga, os botes de transporte de passageiros e bagagens, assim como as embarcações de recreio ou de uso particular. Não podem, contudo, tripular qualquer destas embarcações indivíduos que não estejam inscritos como marítimos ou para as embarcações de remos ou uso particular, carta de habilitação passada pela capitania.

Art. 76.º Pertence ao capitão, mestre ou arrais o ajuste da tripulação, de acordo com o proprietário do navio ou embarcação ou com o seu consignatário.

§ único. Contra a vontade do capitão, mestre ou arrais não pode ser admitido à matrícula tripulante algum.

Art. 77.º No acto da matrícula achar-se hão presentes todos os tripulantes, devendo o capitão, mestre ou arrais, ou o proprietário ou o seu representante, declarar nessa ocasião qual a qualidade e a natureza dos ajustes, viagens a efectuar, portos onde devem fundear, sendo tudo consignado no rol de matrícula, como determina o Código Comercial.

A autoridade marítima, perante a qual se fizer a matrícula deverá explicar claramente às tripulações que as questões ocorrentes sómente serão resolvidas pelas declarações ali exaradas e quando essas tripulações forem indígenas explicará quais os seus deveres e direitos e principalmente que não poderão abandonar o serviço, nem serem despedidos sem motivo justificado.

§ único. A falta de matrícula é punida como transgressão e dispensa a autoridade marítima de resolver as questões que se possam suscitar entre mestres, arrais, tripulantes e proprietários sobre serviços ajustados, mas não dispensa de procurar conciliá-los.

Art. 78.º As matrículas podem ser feitas por viagem ou a mês, mas por prazo não excedente a um ano.

Art. 79.º Quando as matrículas forem feitas por viagem, nenhum tripulante pode despedir-se ou ser despedido sem chegar ao termo dela, a não ser em caso de força maior e sem prejuízo para o tripulante e justificado perante a autoridade marítima, e quando forem feitas a prazo nenhum tripulante pode despedir-se ou ser despedido antes de findar o prazo, sem que a autoridade marítima tal autorize, depois de ouvir o capitão ou mestre e tripulante.

§ 1.º Exceptuam-se os casos em que o tripulante cometa crime pelo qual tenha de responder em juízo, pelo que será imediatamente desembarcado e entregue às autoridades competentes.

§ 2.º O tripulante que abandonar a embarcação sem ser por motivo justificado, ou julgado pela autoridade marítima, será punido com a multa de 1\$ a 10\$. Em igual pena incorrerá o proprietário, capitão, mestre ou arrais que despedir qualquer tripulante.

Art. 80.º Se o navio ou embarcação, por motivo impre-

visto, se encontrar fora do porto de destino quando terminar o prazo da matrícula, o tripulante é obrigado a servir até que ela chegue a esse porto ou até que a viagem seja julgada como terminada ou pelo tempo que fôr preciso para voltar ao porto donde saiu.

Art. 81.º Qualquer marítimo é admitido à matrícula, satisfeitas as restantes prescrições do presente regulamento desde que apresente a sua cédula de inscrição marítima.

§ único. Quando a autoridade marítima o entenda, pode exigir que o marítimo prove ser o próprio com duas testemunhas de reconhecida probidade e deve exigir a guia de desembarço da autoridade administrativa, quando ele tenha estado anteriormente desembarcado.

Art. 82.º Os mestres, arrais, marinheiros ou moços terão uma caderneta escriturada pelo proprietário da embarcação, na qual está declarado o vencimento e adiantamentos feitos. As cadernetas serão visadas pelo capitão do porto, e são documento essencial nas questões que se possam suscitar entre donos, arrais, mestres e tripulantes, sobre salários.

Art. 83.º O rol de matrícula deverá conter:

1.º O nome, qualidade e domicílio de cada tripulante;

2.º O lugar de destino e de torna viagem do navio ou embarcação;

3.º As soldadas ajustadas, com especificação de serem por viagem ou por mês, mencionando-se as quantias que forem adiantadas por conta das mesmas soldadas;

4.º A designação dos géneros de que se deve compor a ração de cada homem em tempo ordinário, e quando de acordo entre o capitão e os tripulantes, a ração fôr a dinheiro, a indicação da quantia diária que lhe corresponde.

§ único. Não são permitidas rações a dinheiro nas viagens que não apresentem probabilidades de curta duração.

Art. 84.º Nas matrículas em que os tripulantes vencem a partes não se consentirá que se abonem adiantamentos superiores à quarta parte dos ganhos prováveis em conformidade com o Código Comercial.

Art. 85.º O julgamento das soldadas, aos indivíduos que se matriculam com a indicação «a julgar» ou «a merecer», verificar-se há no fim da viagem ou quando tenham que desembarcar por causas legítimas, e será feito pelo piloto, contramestre e três marinheiros, assinando todos, os documentos que determinam o salário merecido.

O capitão ou mestre não tem voto no julgamento, e, se o interessado se não conformar com a decisão tomada, pode recorrer à autoridade marítima, que procederá ao julgamento definitivo, depois de ouvir o próprio capitão ou mestre e mais praças da equipagem.

Art. 86.º Feita a matrícula, as cédulas dos tripulantes ficam na mão do capitão, mestre ou arrais que por elas é responsável.

Art. 87.º O capitão ou mestre de qualquer embarcação que sair dum porto sem ter feito a matrícula da sua guarnição será punido como infractor deste regulamento.

Art. 88.º As pendências e dívidas sobre salários e jornais são resolvidas pelo capitão do porto, assim como quaisquer outras questões que se suscitem entre proprietários e capitães, mestres ou arrais.

Art. 89.º A autoridade marítima que fizer a matrícula intervém no número de indivíduos a matricular de forma que ele satisfaça às necessidades da manobra e demais serviços de bordo.

Art. 90.º Quando forem admitidos nas tripulações indivíduos que não constem da matrícula, os capitães, mestres ou arrais serão punidos com multa de 5\$ a 20\$, e com igual pena os indivíduos encontrados sem matrícula.

Art. 91.º As matrículas devem ser renovadas quando expirem os prazos dos contratos ou quando, por motivo justificado, se pretenda substituir mais dum terço da sua guarnição ou alterar a natureza do serviço ou dos ajustes.

§ único. As embarcações que tiverem as suas matrículas anuais deverão fazê-las renovar nos primeiros dois meses de cada ano.

Art. 92.º Nenhum marítimo pode desempenhar as funções de mestre ou arrais de embarcações de serviço de portos e rios sem estar munido da respectiva carta de exame em que tenha provado estar habilitado para as desempenhar, sob pena de 2\$ a 10\$ de multa.

Art. 93.º O marítimo que queira ser submetido a exame para mestre ou arrais requer a autoridade marítima local, juntando um atestado de bom comportamento passado pela autoridade administrativa do lugar onde tenha residido os últimos seis meses ou pelo proprietário da embarcação ao serviço do qual tiver estado durante igual tempo.

Art. 94.º O júri para o exame será composto, nas sedes das capitánias ou delegações, pelo capitão do porto ou delegado marítimo, patrão-mor e um marítimo idóneo; nos outros portos pelo delegado marítimo respectivo, sendo oficial de marinheiros e dois marítimos idóneos, um dos quais deverá ser o piloto-mor nos portos onde haja corporação de pilotos.

Art. 95.º O exame deverá versar sobre a manobra das velas, das embarcações em uso na localidade, modo de remediar avarias, condições gerais do rio ou porto, estoques de água, correntes e baixios, marcas para a navegação, atracções, regras para evitar abalroamentos, faróis usados na navegação, etc.

§ 1.º Se o indivíduo responder satisfatoriamente ao exame lavar-se há termo de aprovação em livro especial, e dêle se extrairá certidão que será entregue ao marítimo examinado, e lhe servirá de carta de mestre ou arrais.

Se o indivíduo examinado não obtiver aprovação no primeiro exame só poderá fazer segundo exame passados seis meses, quando prove ter continuado durante esse tempo a servir como tripulante em alguma embarcação; se não fôr aprovado ainda não poderá fazer terceiro e último exame senão no fim dum ano de idêntico serviço.

Art. 96.º Os mestres ou arrais e o pessoal de condução das máquinas das embarcações de cabotagem terão que satisfazer ao que preceituam os artigos n.ºs 13.º e 14.º do decreto de 23 de Janeiro de 1905.

§ 1.º No caso de não haver os oficiais da marinha e maquinistas que esse decreto exige serão os primeiros substituídos por oficiais da marinha mercante, comandando navios de longo curso com escalas pela costa de Angola e os segundos por maquinistas chefes do serviço de máquinas em navios da mesma categoria.

Art. 97.º O indivíduo que fôr encontrado a governar uma embarcação, sem que nela esteja matriculado como mestre ou arrais, não havendo causa justificada para tal suceder, será punido com a multa de 2\$50 pela primeira vez e o dobro quando reincidir. Exceptuam-se as embarcações de recreio ou uso particular.

Art. 98.º As matrículas das embarcações de pequena cabotagem e de tráfego local e pesca deverão ser anuais.

Art. 99.º Quando tenha que haver substituição de mestre, ou arrais, estarão presentes na capitania ou delegação, no acto de reforma da matrícula, tanto aqueles como o proprietário ou consignatário da embarcação.

a) A substituição só se poderá fazer ou por haver terminado o tempo do contrato, ou ainda por mútuo acordo entre o dono e o arrais ou mestre, ou por sentença da autoridade marítima contra este último;

b) Quando a substituição se fizer sem conhecimento da autoridade marítima, os arrais ou mestres pagarão a multa de 5\$ cada um;

c) As cédulas de inscrição em poder do mestre ou arrais da embarcação, e pertencentes aos tripulantes, serão entregues àquele que o substituir, em presença da

autoridade marítima, capitão dos portos ou seu delegado.

Art. 100.º São isentas de rol de matrícula as embarcações de tráfego local que se empregam exclusivamente no serviço de portos e rios às quais pelo capitão do porto, por si ou por informações de qualquer dos seus delegados, fôr reconhecida a impossibilidade, sancionada pelo uso de longa data, de poderem ter tripulações permanentes, inclusive mestres ou arrais, e as que forem tripuladas por menores:

a) As multas em que incorrerem as embarcações isentas de matrícula serão pagas pelos proprietários;

b) A falta de matrícula prevista neste artigo dispensa a autoridade marítima de resolver as questões que possam suscitar-se entre mestre ou arrais, tripulantes e proprietários das embarcações sobre serviços ajustados e sua retribuição; mas não a dispensa de diligenciar trazê-los a acordo;

c) As embarcações isentas de matrícula passará a capitão do porto ou delegado marítimo, devidamente autorizado por aquele, documento comprovativo da isenção.

Este documento deve ser requisitado pelo proprietário da embarcação e constitui documento de bordo.

Art. 101.º As embarcações de tráfego local, quando alugadas ou emprestadas para recreio de indivíduos maiores ou menores, embora de profissão marítima, não poderão servir sem que o mestre ou encarregado da embarcação nela embarque com o número de tripulantes necessários à sua segurança.

A transgressão desta disposição será punida com a multa de 5\$ a 50\$.

Art. 102.º Só na falta absoluta de indivíduos portugueses habilitados poderão ser admitidos à matrícula das embarcações de comércio nacionais indivíduos estrangeiros.

Art. 103.º Nenhum marítimo português poderá matricular-se em navio estrangeiro sem autorização da autoridade marítima, mesmo que esse marítimo seja indígena.

Art. 104.º Nenhum estrangeiro poderá ser matriculado em navio português sem prévia autorização do respectivo cônsul.

Art. 105.º O mestre ou arrais que por qualquer necessidade alijar carga ao mar, dará parte à autoridade marítima, designando o local em que o fez.

Art. 106.º O indivíduo que fizer uso duma carta de arrais ou mestre que lhe não pertença será autuado, bem como aquele que a tiver cedido, e o auto será enviado às autoridades judiciais, a fim de serem ambos julgados nas termos do Código Penal.

Art. 107.º As cartas dos mestres ou arrais falecidos serão entregues à capitania, directamente ou por intermédio da delegação marítima local.

Art. 108.º Os capitães, mestres ou arrais, ao receberem ordens dos donos ou consignatários, deverão ter presentes as disposições do Código Comercial e regulamentos dos portos, e, se tais ordens forem de encontro às disposições legalmente estabelecidas, não as deverão cumprir, nem serão absolvidos da culpabilidade em que, por efeito delas, incorram.

As faltas de disciplina e outras cometidas a bordo pelas tripulações será aplicado pela autoridade marítima o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante.

Art. 109.º O capitão, mestre ou arrais deve ter sempre em vista a boa disciplina a seu bordo, impedindo rixas e questões entre a gente da sua guarnição.

Quando estes e outros acontecimentos se derem, procederá às necessárias averiguações e aplicará o que fôr determinado pelo Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante.

Art. 110.º Terminando o contrato de serviço do tripulante, se houver finalizado com a despedida dêste, o capitão ou mestre entregar-lhe há o bilhete de desembar-

que, o qual será transcrito no diário de navegação, como determina o Código Comercial, sendo também enviada uma cópia à autoridade marítima juntamente com a cédula do tripulante desembarcado, a fim de a mesma autoridade nela fazer a transcrição da referida cópia.

A falta de cumprimento do determinado neste artigo é punida com a multa de 2\$ a 10\$.

§ único. A cédula depois de escriturada e acto contínuo é entregue ao tripulante.

A cópia do bilhete de desembarque constitui documento da capitania do porto onde o tripulante tiver a sua inscrição, e a ela será enviada pela autoridade marítima que a tiver recebido.

Art. 111.º A matrícula de indivíduos maiores de 14 anos e sujeitos ao serviço militar, ou das praças da segunda reserva, será feita mediante um termo de fiança em harmonia com a lei especial que regula o assunto.

Art. 112.º Os castigos e multas especificados no Código Penal e Disciplinar da marinha mercante e no presente regulamento podem ser substituídos, quando aplicados a indígenas, por trabalho correcional e em serviços do Estado ou municipais.

Em Loanda esse trabalho será executado na doca flutuante ou qualquer obra em execução no porto, e nos outros portos, quando não houver trabalhos dependentes da autoridade marítima, serão os delinquentes entregues, para cumprimento da pena, à autoridade administrativa local.

§ único. Na aplicação desta pena o chefe do departamento tem competência até um mês, os capitães dos portos até 15 dias e os delegados marítimos até 8 dias.

CAPÍTULO VIII

Propriedade dos navios e seu registo

Art. 113.º Nenhum estrangeiro não naturalizado pode ser proprietário ou ter parte na propriedade de embarcações portuguesas, ou fazê-las por sua conta, excepto nas embarcações de navegação fluvial, pequena cabotagem, de tráfego local e de recreio, que ficarão sujeitas em tudo à legislação portuguesa.

Art. 114.º Qualquer cidadão português ou estrangeiro naturalizado, com capacidade legal, pode fazer registar, como propriedade sua, qualquer embarcação mediante os seguintes requisitos:

- 1.º Qualidade da embarcação e o seu nome se o tiver.
- 2.º Que a embarcação foi construída por sua conta.
- 3.º Que a adquiriu por título gratuito ou oneroso, o que provará com documento autêntico.
- 4.º Havendo mais dum comparte, certidão de registo no Tribunal do Comércio da escritura da companhia, sociedade ou parçaria, com o nome, quinhão, etc.
- 5.º Que a fez construir por sua conta em estaleiro nacional ou estrangeiro, o que provará com declaração do dono do estaleiro e documento de pagamento da sua importância. Quando construída no estrangeiro certidão de pagamento dos direitos de nacionalização que a lei exigir.
- 6.º Certidão do registo da arqueação feita na capitania ou delegação.
- 7.º Nome e domicílio do proprietário e certidão do termo de vistoria.

§ único. Os estrangeiros com residência na Província podem registar como propriedade sua embarcações de navegação fluvial, de pequena cabotagem ou de tráfego local. Este registo far-se há em livro especial, ficando as embarcações obrigadas ao uso da bandeira portuguesa e em tudo sujeitas à nossa legislação.

Art. 115.º Quando, por circunstâncias especiais, o proprietário da embarcação não possa apresentar os documentos de que trata o artigo anterior ser-lhe há permitido registá-la, lavrando-se termo de responsabilidade no livro respectivo da capitania, que será assinado pelo proprietário e duas testemunhas.

Art. 116.º Quando se construa algum navio na área da capitania, o construtor requererá uma vistoria quando o navio estiver a fechar o fundo e outra quando estiver pronto a ser lançado ao mar.

Art. 117.º O proprietário da embarcação construída na área da capitania, importada ou que tenha recebido fabrico que lhe altere as formas ou capacidade, deverá requerer à capitania uma vistoria quando a julgue pronta a navegar a fim de se verificar se ela está em condições de desempenhar o serviço para que se destina e fazer-se o registo.

Art. 118.º O registo de propriedade duma embarcação é escriturado em livro especial da capitania com menção do nome, número de registo, dimensões e tonelagem, nome do proprietário, qualidade da embarcação, materiais de que é construída, vela e remos com que aparelha e serviço a que se destina.

§ único. O certificado do livro de registo que se entrega ao proprietário da embarcação constitui o documento denominado registo de propriedade.

Art. 119.º O registo é obrigatório para as embarcações e deve fazer-se em seguida à vistoria de que trata o artigo 117.º

§ único. Para os dongos, bimbos e embarcações congêneres haverá nas capitánias e suas delegações registos especiais cujos traslados, devidamente autenticados, servirão de documento para as embarcações. As vistorias nestas embarcações serão substituídas por inspecção gratuita da autoridade marítima sendo igualmente gratuita a inscrição.

Art. 120.º O registo da embarcação serve enquanto ela navegue, a não ser que sofra fabrico que lhe altere as formas e capacidade, porque neste caso só precisará de novo registo como determina o artigo 117.º

§ único. Se a modificação fôr de pequena importância, se a embarcação mudar de nome ou se passar a fazer serviço diferente do que consta do registo, deverá proceder-se à alteração d'este e respectivo certificado, em conformidade com o que fôr requerido pelo proprietário.

Art. 121.º Quando as embarcações mudarem de proprietário deverão estes apresentar ao capitão do porto, junto com o título de propriedade, escritura pública se o valor da embarcação exceder 100\$, escrito particular se o valor fôr igual ou inferior, fazendo-se o registo em face destes documentos, que ficam arquivados na capitania. O escrito particular deverá ser feito perante duas testemunhas, que assinarão com o vendedor e o comprador, sendo as assinaturas reconhecidas pelo tabelião.

Art. 122.º O proprietário da embarcação vendida para fora da área da capitania deverá participar a venda ao capitão do porto para que o registo seja cancelado. O mesmo fará o proprietário da embarcação que se inutilize para que igualmente se lhe cancele o respectivo registo.

Art. 123.º É permitido em cada porto registar uma embarcação para mais dum serviço especial quando satisfaça completamente às condições necessárias para cada um dos mesteres a que pretende destinar-se.

Art. 124.º Sobre requisições de novos certificados de registo, alteração ou transferências dum para outro porto, ou mudança de proprietário ou serviço em que se empreguem, aplicar-se há a estas embarcações o estabelecido no Código Comercial para os navios do comércio.

Art. 125.º Todo o proprietário de navio do comércio, logo que tenha o título de propriedade, deverá apresentá-lo na secretaria do Tribunal do Comércio respectivo a fim dali ser registado nos termos do Código Comercial.

§ único. São considerados navios ou embarcações do comércio todos os que se empregam na navegação de longo curso, de grande e pequena cabotagem.

Art. 126.º Satisfeito o determinado no artigo anterior, poderão as embarcações do comércio tirar o passaporte ou licença de navegação, conforme forem respectivamente

de longo curso, grande cabotagem ou pequena cabotagem.

Art. 127.º O registo das embarcações é feito nas capitâneas, podendo, porém, as de tráfego local e aquelas a que se refere o § único do artigo 114.º, mediante as formalidades legais, ser registadas nas delegações.

Art. 128.º Os registos de propriedade devem ser apresentados nos primeiros dois meses de cada ano à conferência da autoridade marítima, aonde serão datados e rubricados pela mesma autoridade, pelo que pagarão os emolumentos constantes da tabela respectiva.

§ único. Ficam isentas deste pagamento as embarcações a que se refere o § único do artigo 119.º

CAPÍTULO IX

Disposições relativas aos navios de comércio e seus capitães ou mestres

Art. 129.º Em harmonia com o direito internacional os navios de comércio estrangeiro são sujeitos, durante a sua permanência nas águas da jurisdição da capitania do porto, às leis portuguesas, e submetem-se aos tribunais portugueses, em todos os casos de processo civil, delitos ou contravenções não exceptuadas pela mesma legislação.

§ 1.º Havendo cônsul da nação a que o navio pertence, cabe-lhe o direito de intervir para prevenir as faltas que não impliquem alteração de segurança pública nem perturbação da tranquilidade do porto.

§ 2.º Havendo perigo para a segurança pública, o navio é directamente sujeito às autoridades e tribunais portugueses, sem intervenção do cônsul, a quem se dará conhecimento do ocorrido e do procedimento havido da parte das autoridades.

Nestas ocorrências contam-se também as contravenções que façam perigar a segurança própria do navio.

Art. 130.º Todos os navios de comércio terão içada a bandeira da sua nação à entrada ou saída de qualquer dos portos da colónia. Os capitães ou mestres que transgredirem esta determinação serão punidos com a multa de 30\$.

Art. 131.º O capitão ou mestre de qualquer navio de comércio nacional deverá reconhecer no capitão do porto, seus delegados e comandantes dos navios de guerra nacionais, a autoridade precisa para exercerem os seguintes poderes, além dos que lhe confere o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante Portuguesa.

1.º Requisitar a apresentação do diário de bordo ou de qualquer livro ou documento que deva existir a bordo, e que diga respeito ao navio, e aos tripulantes nele embarcados;

2.º Tirar cópias, no todo ou em parte, do diário de bordo ou de quaisquer documentos;

3.º Inspeccionar o navio bem como os tripulantes e passageiros;

4.º Citar o capitão, ou mestre a comparecer na sua presença para dar quaisquer explicações relativamente ao navio, tripulação, passageiros, livros de bordo ou documentos referidos.

Se o capitão ou mestre se recusar a apresentar qualquer documento oficial que diga respeito ao navio, à tripulação ou passageiros; não permitir a sua inspecção, se recusar a dar qualquer explicação que lhe seja exigida sobre tais assuntos, ou pessoalmente procurar iludir a autoridade responderá perante o tribunal marítimo comercial.

Art. 132.º Os navios de comércio nacionais de longo curso e grande cabotagem devem ter a bordo todos os livros e papéis determinados no acto de navegação, um exemplar do Código Comercial Português, o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, o Código Internacional de Sinais adoptado e respectivas bandeiras, a lista dos navios de guerra e mercantes portugueses e os que tiverem o seu porto de armamento em Angola ou que na-

veguem em carreiras regulares para os portos da colónia, e um exemplar do presente regulamento.

§ único. Os livros de bordo são numerados e rubricados na capitania do porto, e terão os competentes termos de abertura e de encerramento, com excepção dos códigos e regulamentos, que terão sómente o pertence datado e rubricado pelo capitão do porto.

Art. 133.º Os navios e embarcações de comércio que demandarem os portos da colónia só depois de visitados e de ter livre prática poderão começar a descarga ou ter quaisquer relações com o porto.

Transportando pólvora deverão fundear no quadro próprio e içarão enquanto a tiverem a bordo, a bandeira vermelha «B» do Código Internacional, bem como as embarcações que se empregam no seu transporte. De noite, nas mesmas condições, içarão uma luz vermelha.

Art. 134.º Os navios e embarcações de comércio que demandam os portos, deverão trazer içada num dos galopes a bandeira amarela «Q» do Código Internacional de Sinais até que recebam a visita de saúde; se, porém, a bordo tiver havido qualquer caso de doença infecciosa, aquela bandeira será substituída pela «L» do mesmo Código.

Os navios em quarentena conservarão içada a bandeira «Q», e só a arriarão depois de pelas autoridades competentes lhes ter sido dada livre prática.

Art. 135.º Não é permitido aos navios e embarcações de comércio o fundearem fora do quadro que lhes pertence sem licença especial da autoridade marítima, salvo caso de força maior devidamente comprovado.

§ único. Depois de obtida esta licença, só poderão carregar ou descarregar mediante licença da alfândega, visada pela autoridade marítima.

Art. 136.º Os navios e embarcações que entrarem nos portos da colónia podem fundear ou amarrar, conforme a demora ou estação do ano e segundo as indicações da autoridade marítima.

Em qualquer dos casos terão um ferro à roça pronto a largar.

Art. 137.º Aos navios ancorados não é permitido amarrar na pôpa mais duma embarcação, cuja boça não deve exceder 6 braças.

Art. 138.º Os navios e embarcações de comércio ancorados nos portos devem tomar todas as medidas de segurança ordenadas pela autoridade marítima e bem assim ter claras as amarrações.

Art. 139.º A bordo dos navios armados, surtos nos portos, haverá sempre, pelo menos um terço da sua guarnição, para que cuidem da segurança e cumprimento dos regulamentos.

§ 1.º Os navios desarmados e os barcos de bôca aberta poderão ter apenas um guarda se a autoridade marítima o permitir.

§ 2.º Nos navios e embarcações de comércio ancorados nos portos haverá sempre um homem de vigia.

Art. 140.º Nenhum navio surto nos portos pode ter à cunha os mastaréis de joanete sem que tenha um terço da carga ou lastro que a sua tonelagem comporte.

Art. 141.º O navio que durante a noite precisar de qualquer socorro deverá queimar fachos e fazer repetidos toques de sino ou busina e dar três tiros de espingarda ou peça, seguidos.

Art. 142.º É expressamente proibido nos portos queimar a bordo fogos de artifício ou dar tiros a não ser nos casos previstos no artigo antecedente, ou quando a autoridade marítima o autorize.

Art. 143.º Nenhum navio ou embarcação pode virar de querena ou encalhar na praia sem licença da autoridade marítima.

Art. 144.º Não é permitido passar cabos duns para outros navios ou embarcações ou alar estas a espiã sem licença da autoridade marítima, salvo caso de força maior.

Art. 145.º Só aos navios de guerra e aos fretados pelo Estado e com comandantes de bandeira a bordo é permitido usar flâmula.

O capitão ou mestre do navio ou embarcação que use este distintivo será multado pela autoridade marítima.

Art. 146.º É proibido lançar lastro, cinzas ou outros detritos nos portos, rios, canais ou enseadas em que fundearem os navios ou embarcações de comércio.

O lugar destinado a descarga do lastro e cinzas será indicado pela autoridade marítima na ocasião da concessão da licença, sem a qual não é permitido fazer-se tal serviço.

Art. 147.º Pertence à autoridade marítima a concessão de licenças para lastrear e a indicação dos locais em que tal serviço deve ser feito.

Art. 148.º O capitão ou mestre de navio nacional que, dentro de vinte e quatro horas da sua chegada ao porto, deixar de se apresentar na capitania do porto, ou quando em porto estrangeiro, na chancelaria do consulado, com o passaporte, rol da equipagem e relação de passageiros, salvo caso de absoluta impossibilidade, incorrerá na multa de 5\$ a 60\$ (artigo 37.º do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante).

No mesmo espaço de tempo deverá, em porto nacional, ser apresentado o diário de navegação, a fim da autoridade marítima proceder como determina o artigo 506.º do Código Comercial.

§ único. Os capitães dos navios paquetes em trânsito são dispensados de comparecer nas capitánias, delegações ou consulados para a apresentação dos papéis a que se refere este artigo, a qual poderá ser feita pelos agentes ou consignatários.

Art. 149.º Os mestres ou patrões das embarcações costeiras são obrigados a apresentarem-se com as suas matrículas na capitania do porto e suas delegações dentro de vinte e quatro horas depois da sua entrada.

§ 1.º Quando tiverem de sair, apresentar-se hão do mesmo modo à autoridade marítima para esta lhe visar as matrículas e fazer as competentes alterações quando as haja.

§ 2.º Nos portos onde não há autoridade marítima são estas obrigações cumpridas para com o chefe do concelho ou quem as suas vezes fizer.

§ 3.º Pela infracção deste artigo pagarão os mestres ou patrões a multa de 1\$ a 5\$ e em caso de reincidência sofrerão a pena de oito dias de prisão.

Art. 150.º A nenhum navio ou embarcação de comércio é permitido o conservar-se fundeado, salvo em caso de força maior, em qualquer ponto da costa marítima ou margem portuguesa do rio Zaire, em que não haja autoridade marítima aduaneira ou núcleo de população regular.

Havendo suspeita de contrabando, o navio ou embarcação será imediatamente visitado e proceder-se há em conformidade com os regulamentos aduaneiros.

Art. 151.º Nenhum navio de longo curso ou de grande cabotagem pode mudar de ancoradouro sem licença da autoridade marítima sob pena de multa.

Art. 152.º O capitão ou mestre que não cumprir com a presteza devida as ordens da autoridade marítima, em relação à segurança do navio, será multado.

Art. 153.º Os navios e embarcações de comércio, logo que suspendam e se ponham em movimento são obrigados a cumprir as regras internacionais para evitar abalroamentos, a seguir as prescrições dos regulamentos locais de pilotagem e a trazer durante a noite acesos os faróis de navegação.

Artigo 154.º Nenhum navio ou embarcação de comércio se pode conservar no quadro das quarentenas, depois de receber livre prática, sem licença especial da capitania, de acôrdo com a alfândega.

Art. 155.º Os capitães ou mestres devem na ocasião da visita da autoridade marítima entregar-lhe a lista dos passageiros que conduzirem para esse porto e em trânsito

e responder por escrito a todos os quesitos do registo impresso que lhes fôr entregue, devendo enviar à capitania do porto, ou suas delegações, a lista dos passageiros que conduzirem para fora da provincia ou para outros portos da mesma, com indicação do porto a que se destinam.

Art. 156.º Nenhum navio de vapor pode começar a navegar tendo embarcações atracadas à borda.

Art. 157.º Todos os navios de comércio nacionais devem ao entrar nos portos da colónia trazer içado o seu sinal do código.

Art. 158.º Nenhum navio ou embarcação de comércio nacional pode sair de qualquer porto sem apresentar à autoridade marítima o «passe» ou declaração do correio.

§ único. A mesma disposição é aplicada aos navios estrangeiros que tenham participado à direcção do correio local que transportam malas, participação que deverá ser feita por intermédio da autoridade marítima.

Art. 159.º Todos os navios nacionais que transportem passageiros são obrigados a largar dos portos de Angola à hora que com a necessária antecedência tiverem anunciado, salvo caso de força maior devidamente comprovado.

§ único. A transgressão do disposto neste artigo importa a aplicação da multa de 20\$ ao comandante do navio.

Art. 160. O capitão ou mestre do navio português ou estrangeiro é o primeiro responsável por tudo quanto se passar a bordo, e, na falta do capitão ou mestre que responda pelo navio, a autoridade marítima providenciará para que seja embarcado pessoal idóneo.

Pelos navios desarmados ou condenados são responsáveis os donos ou consignatários.

Se o navio fôr estrangeiro, e não houver cônsul da nação respectiva, a autoridade marítima entrega-lo há à alfândega a qual providenciará como fôr de lei.

Art. 161.º Quando em navio fundeado, em qualquer porto, falecer algum tripulante, o capitão ou mestre dará parte imediatamente à autoridade marítima local, e esta à autoridade judicial competente para promover as diligências que julgar convenientes.

Art. 162.º Todo o capitão ou mestre de navio ou embarcação de comércio nacional ou estrangeira é obrigado a respeitar as autoridades marítimas, e executar ou fazer executar as suas ordens relativamente ao serviço marítimo e regulamento do porto, podendo, depois de as haver cumprido, representar à autoridade superior.

Art. 163.º O capitão ou mestre de navio ou embarcação de comércio, nacional ou estrangeira, é obrigado a participar à autoridade marítima o dia e hora em que tenciona largar do porto, com antecedência nunca inferior a seis horas.

Esta participação pode ser feita por intermédio do agente ou representante local do proprietário ou proprietários sendo igualmente neste caso integralmente aplicável a doutrina do artigo 87.º

Art. 164.º É proibida a saída de qualquer navio, sem que tenha sido visitado pelas autoridades que tenham que o fazer.

Art. 165.º A nenhum navio ou embarcação de comércio é permitida a saída de qualquer porto, sem ter recebido os seus despachos os quais deverão ser apresentados à autoridade marítima, para esta pôr seu despacho, que será o último, depois de ter conferido a equipagem com o rol de matrícula.

Art. 166.º Todo o navio ou embarcação de comércio, depois de ter sido visitado para saída, não pode mais ter comunicação com terra, nem receber passageiros, carga ou bagagens.

Art. 167.º Os capitães ou mestres que se utilizem de pilotos deverão seguir as indicações destes, a menos que tenham fundados motivos para o não fazerem, e quando não acatem a suas indicações não tem direito a fazer re-

clamação alguma, e respondem por esse procedimento, devendo apresentar à autoridade marítima e por escrito as razões porque não seguiram as indicações do piloto.

Art. 168.º O piloto que vir desacatadas pelo capitão ou mestre do navio, ou embarcação cuja navegação esteja dirigindo, deve fazer o seu protesto, retirar-se da ponte ou local de comando, ficando o comandante responsável por todos os prejuízos que sobrevierem.

O piloto logo que desembarque deve apresentar-se à autoridade marítima e comunicar-lhe qualquer ocorrência havida.

Art. 169.º É proibida aos navios mercantes a saída do porto entre o pôr e o nascer do sol.

Exceptuam-se os navios de carreiras regulares quando transportem malas do correio ou mais de 6 passageiros.

Em caso de transgressão, o capitão responde por desobediência, na conformidade do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, sendo a falta comunicada à autoridade marítima ou cônsul da localidade para onde o navio se dirige.

CAPÍTULO X

Disposições relativas às embarcações portuguesas e sua classificação

Art. 170.º As embarcações mercantes nacionais registadas nas capitânicas dos portos de Angola classificam-se em:

- 1.º Embarcações de longo curso;
- 2.º Embarcações de grande cabotagem;
- 3.º Embarcações de pequena cabotagem;
- 4.º Embarcações de tráfego local;

Art. 171.º Embarcações de longo curso são aquelas que se encontram equipadas e aprestadas nos termos da legislação vigente.

Art. 172.º São de grande cabotagem as embarcações que, tendo pelo menos um oficial de navegação devidamente habilitado e dois maquinistas de longo curso nas mesmas condições, se fôr movida a vapor, se destina à navegação na zona marítima compreendida entre o litoral da África e a linha que vai da Serra Leoa até a Baía da Baleia.

Art. 173.º São de pequena cabotagem as embarcações que, tendo um mestre habilitado e um maquinista de longo curso ou fluvial, se fôrem movidas a vapor, se destinam à navegação dentro da faixa marítima que à vista de terra se estende desde a foz do Cunene até a do Masabi.

Art. 174.º São de tráfego local as embarcações que se destinam ao serviço de portos e rios ou à pesca nas águas territoriais da colónia, assim como as que navegam exclusivamente entre os rios Quanza, Bengo e Dande, entre a Catumbela e a Baía Farta, quando arqueiem menos de 20 toneladas.

Art. 175.º O tráfego marítimo entre os portos de Angola e entre estes e os das restantes colónias portuguesas do Atlântico e os da Madeira e Açores é reservado à navegação portuguesa.

§ único. Exceptuam-se os portos ao norte da foz do Loge compreendendo os do estuário do rio Zaire, entre os quais o tráfego marítimo é facultado em igualdade de tratamento aos navios nacionais e estrangeiros.

Art. 176.º Os navios nacionais de longo curso, desde que entrem nas águas reservadas à pequena cabotagem e nos portos do Ambriz para o sul, são assimilados aos navios de grande cabotagem desta colónia.

Art. 177.º Aos navios estrangeiros, a quem não é permitido fazer o tráfego marítimo entre os portos do Ambriz para o sul, é facultado fazer o trasbordo de toda ou parte da carga que fôr destinada para outro ou outros portos da colónia, mas esse trasbordo só pode ser feito para navios nacionais.

Art. 178.º Não será permitido às embarcações de longo

curso ou de grande cabotagem saírem de qualquer porto da colónia sem terem a bordo o seguinte:

- 1.º Uma bitácula com uma agulha em bom estado;
- 2.º Uma andaina de pano de sobressalente;
- 3.º Alguma lona ou brim, fio e agulhas para coser pano;
- 4.º Uma porção de cabo em estado de poder servir para uma encapeladura de enxárcia, estai, etc.;
- 5.º Mantimentos e água suficientes para a duração provável da viagem;

6.º Todos os livros e papéis determinados por lei, um exemplar do Código Comercial Português, o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante Portuguesa, o Código Internacional de Sinais adoptado e as respectivas bandeiras, um exemplar do presente regulamento, a lista dos navios de guerra e mercantes da marinha portuguesa.

Art. 179. As embarcações da classe de pequena cabotagem do ultramar são unicamente obrigadas a ter a bordo certificado de registo de propriedade, a licença para navegação, o rol de matrícula da equipagem, o título de competência de mestre, e, quando em viagem, o passe de saída do último porto.

Art. 180.º Todas as embarcações de tráfego marítimo, nacionais ou estrangeiras, são obrigadas a tirar, na alfândega do porto do ultramar em que hajam entrado, o passe de saída, que será sujeito ao imposto do selo, como estabelece a tabela respectiva.

Art. 181.º As embarcações de tráfego local e os barcos de pesca que exerçam a indústria nas águas territoriais da colónia são obrigadas a ter a bordo o título de licença, o certificado do registo de propriedade e o rol de matrícula da equipagem. No entanto, as embarcações que navegam sómente nos portos e rios poderão ser dispensadas de ter o rol de matrícula, quando por circunstâncias locais esse rol seja frequentemente alterado.

Art. 182.º Todos os navios e embarcações das classes mencionadas no artigo 170.º, à excepção dos dongos e congêneres, são obrigadas a registar-se na capitania do porto.

§ único. Para os dongos, bimbos, etc., haverá nas capitânicas e nas delegações a que pertencem um registo especial pelo qual é distribuído a cada uma dessas embarcações um número de polícia.

Art. 183.º Todas as embarcações registadas nas capitânicas dos portos terão um número oficial por elas designado e compreendido na série correspondente ao porto a que pertencem.

As séries dos números de registo são distribuídas da seguinte forma:

- 1 a 100 — Landana.
- 101 a 150 — Cabinda.
- 151 a 300 — Santo António do Zaire.
- 301 a 350 — Ambrizete.
- 351 a 400 — Ambriz.
- 401 a 700 — Loanda.
- 701 a 750 — Benguela Velha.
- 751 a 800 — Novo Redondo.
- 801 a 900 — Lobito.
- 901 a 950 — Benguela.
- 951 a 1:200 — Mossamedes.
- 1:201 a 1:300 — Porto Alexandre.
- 1:301 a 1:400 — Baía dos Tigres.

§ 1.º Quando esteja terminada uma série, será renovada, antepondo-se a cada número as letras sucessivas do alfabeto.

§ 2.º Nos navios de longo curso, o número oficial é gravado em um dos vãos, precedido das letras N. O. (número oficial).

§ 3.º Nas embarcações de pequena cabotagem o número oficial é escrito nas amuras com tinta branca sobre fundo preto, e nas de tráfego local esse número é escrito nas amuras e na vela.

O número de policia dos dongos e embarcações congêneres será gravado a fogo nas duas amuras, precedido das iniciais das capitánias ou delegações, conforme o pôrto a que pertencerem

§ 4.º O número oficial é inscrito no título do registo e no passaporte.

§ 5.º O mesmo número oficial nunca poderá ser usado em mais do que um navio, ainda que um deles tenha o seu registo cancelado.

Art. 184.º Os navios e embarcações de longo curso, de grande e pequena cabotagem, deverão ter no painel da pôpa em letras bem visíveis o seu nome e o do pôrto em que estão registados.

Art. 185.º Os nomes, letras e números escritos nos navios e embarcações de comércio não podem ser apagados, cobertos ou substituídos sob pena de multa de 5\$ e o dôbro nas reincidências.

Art. 186.º As embarcações que se destinam ao transporte de passageiros, deverão, além do número pintado na amura e vela, ter no guarda-patrão o nome e bem assim o número de passageiros que podem transportar.

a) O número de passageiros que uma embarcação com bancadas pode transportar é calculado dividindo por 40 o número expresso em centímetros que representa o comprimento de todas as bancadas destinadas a passageiros.

b) O número de passageiros que uma embarcação, tendo convés, pode transportar, calcula-se dividindo por 40 a área total do convés, expressa em decímetros, deduzindo os espaços das escotilhas e quaisquer outros ocupados permanentemente.

Art. 187.º A embarcação que se encontrar em mau estado será passada vistoria pela autoridade marítima, e, quando julgada inavegável, será encalhada em lugar seguro, e o proprietário intimado a fazer-lhe o necessário fabrico ou a desmanchá-la.

Art. 188.º No passaporte mencionar-se há o distintivo do navio ou embarcação, o qual para os navios registados em Angola, é formado por um grupo de 4 bandeiras, começando sempre por L. D.

Art. 189.º O Departamento marítimo enviará a secretaria do governo geral, referida ao dia 1 de Janeiro de cada ano, a relação dos registos feitos durante o ano findo com as indicações necessárias para figurar na «Lista dos navios de guerra e mercantes», e que será publicada no *Boletim Oficial*.

Art. 190.º Quando sejam encontradas embarcações encalhadas ou por inúteis ou ao abandono, serão intimados os respectivos proprietários, sendo conhecidos, a fazê-las desmanchar, e não o fazendo mandar-se há proceder aos trabalhos necessários correndo as despesas por conta do proprietário e cobradas judicialmente quando se neguem a fazê-lo.

Não tendo dono conhecido, serão vendidas em hasta pública, com a condição de serem desmanchadas, e, não havendo comprador, serão dadas a quem as desmanche.

Art. 191.º As embarcações de tráfego local deverão seguir nas suas manobras as regras estabelecidas para evitar abalroamentos e quando fundeadas fora dos locais que lhe são próprios ou em sítio de passagem de navegação, esperando carga, descarga ou por qualquer outro motivo justificado, deverão ter, durante a noite, içada ou hasteada à proa uma luz branca, visível, pelo menos, a uma milha.

As embarcações movidas a vapor usarão sempre, e todas, de noite, as luzes determinadas nas regras em vigor, para evitar abalroamento.

Art. 192.º As embarcações de recreio pertencentes a associações navais legalmente autorizadas gozam do privilégio de navio de guerra e como tais são dispensadas de tirar matrícula, e terão lugar marcado para seu ancoradouro; quando, porém, estas embarcações empreendam viagens para fora dos portos, deverão prover-se dum

«passe» ou «licença» da autoridade marítima e enviar a esta uma lista dos tripulantes.

No fim de cada ano as referidas associações enviarão à autoridade marítima local, para que esta a remeta ao Departamento Marítimo, uma relação das embarcações que lhes pertencem, indicando os nomes dos seus proprietários, e os individuos delas encarregados.

Art. 193.º São igualmente dispensadas de matrícula as embarcações nacionais de uso particular, emquanto se não empregarem em serviços remunerados; sendo, porém, comunicado à respectiva autoridade marítima os nomes dos proprietários e dos encarregados, os quais deverão estar habilitados a governar uma embarcação.

Art. 194.º Nenhuma embarcação pode encalhar na praia, lastrar ou deslastrar sem licença da autoridade marítima.

CAPÍTULO XI

Vistorias

Art. 195.º Os capitães dos portos passarão as vistorias determinadas pelo Código Commercial e mais regulamentos.

§ 1.º Das vistorias se lavrarão termos em livros especiais.

§ 2.º Nas vistorias passadas aos navios acabados de construir deverá ficar registado no respectivo termo o nome do construtor, a localidade da construção, se o navio está construído com segurança, sua estabilidade, dimensões principais, número de embarcações miúdas, aparelho, natureza do material de construção, e, sendo embarcação de vapor ou movida por qualquer outro propulsor mecânico, o número e sistema de caldeiras, de máquinas, aparelhos acessórios ou quaisquer engenhos destinados à propulsão, e por quem construídos.

§ 3.º Nas vistorias periódicas passadas aos navios ter-se há em atenção as condições de navegabilidade para se empregarem ao fim a que se destinam, e, nos navios de passageiros, se tem bóias de salvação convenientemente dispostas para serem utilizadas, sendo uma pelo menos munida de facho Holmes ou qualquer outro sistema para ser visível de noite, cintos de salvação em número suficiente, duas embarcações salva-vidas, pelo menos, em condições de arriar prontamente, toldos ou harracões para abrigo dos passageiros, e finalmente se está no estado de asseio necessário para o serviço a que é destinado.

§ 4.º Nas embarcações de menos de 20 toneladas líquidas são as vistorias substituídas por uma ou mais inspecções directas e gratuitas do capitão do pôrto, podendo o proprietário recorrer à vistoria quando se não conforme com a decisão da mesma autoridade, a qual será paga pelo proprietário da embarcação.

Art. 196.º As embarcações de tráfego local e de pesca são vistoriadas anualmente, quando de vela ou remos, e cada seis meses, quando movidas por qualquer propulsor, sempre que tenham mais de 20 toneladas líquidas, e inspecionadas directamente pelo capitão do pôrto, quando de tonelagem inferior.

Estas embarcações serão vistoriadas quando acabadas de construir, tendo em atenção o estabelecido neste regulamento.

§ 1.º Estas vistorias tem por fim conhecer as condições estabelecidas no § 3.º do artigo antecedente, applicáveis a estas embarcações, e bem assim do número de passageiros que podem transportar.

§ 2.º Destas vistorias se lavra também o competente termo.

Art. 197.º As embarcações de recreio e de uso particular será passada vistoria sómente quando a autoridade marítima o julgar conveniente.

Art. 198.º Quando o casco de qualquer navio passar a ter applicação a um fim especial, como pontão, barçaça, etc., não poderá empregar-se no novo serviço a que é destinado sem que a vistoria, passada ao dito casco e a quaisquer reparações ou alterações que tenham sofrido, o

julgue nas condições convenientes, ficando sujeito às inspecções anuais mencionadas neste regulamento, para as embarcações de tráfego local.

Art. 199.º Quando em resultado duma vistoria o proprietário duma qualquer embarcação tiver de proceder a reparações ou modificações, participará o seu acabamento à autoridade marítima, a fim de se poder verificar se foram feitas nas condições do auto de vistoria, sem o que lhe não será concedida licença para a embarcação continuar a exercer o seu mester.

Art. 200.º Quando qualquer embarcação esteja temporariamente impedida de navegar, em virtude de opinião de vistoria, e o fizer sem completa execução dos trabalhos indicados pela mesma vistoria, pagará a multa de 5\$ a 50\$ continuando impedida de navegar até que uma nova vistoria a declare em condições convenientes.

As reincidências serão punidas com o dôbro da última multa sofrida.

Art. 201.º No pôrto de Loanda as vistorias serão passadas pelo capitão do pôrto, director das oficinas navais, havendo-as, e patrão-mor. Nos demais portos pelo capitão do pôrto ou delegado marítimo, patrão-mor e um perito idóneo.

CAPÍTULO XII

Avarias e sinistros marítimos

Art. 202.º A solução das questões de avarias por abalroamento pertence aos capitães dos portos ou aos seus delegados em harmonia com a competência que a cada um é marcada pelo presente regulamento, e é sempre obtida de acôrdo com o estatuido no Código Comercial Português, nas regras para evitar abalroamentos no mar e quaisquer disposições especiais que regulem a navegação nas águas em que a avaria ocorrer.

Art. 203.º As avarias que sofrer qualquer navio ou embarcação que não esteja habilitado a navegar não dá direito a reclamação, a não ser que o navio ou embarcação que as causou esteja nas mesmas condições.

Art. 204.º Os navios de guerra e as embarcações de comércio ancoradas nos portos são obrigadas a acudir a qualquer desastre que aconteça dentro dos portos ou nas suas barras, ficando próximas, dando para isso os primeiros duas embarcações competentemente guarnecidas, levando pelo menos um ancorote e um virador a não ser que se reconheça haver perigo de vidas em tal acto.

Quando o não façam voluntariamente, a autoridade marítima poderá obrigá-los a isso pelos meios que nêsse momento tiver mais ao seu alcance.

Art. 205.º Quando qualquer navio, por causa da má amarração, estiver em risco de desamarraçar-se ou prejudicar os outros, a autoridade marítima ordenará que, sem perda de tempo, reforce a sua amarração ou saia para onde não cause prejuízo, e, quando o respectivo capitão ou mestre o não faça no tempo que lhe tenha sido determinado, mandá-la há fazer por gente sua, pagando o navio a devida despesa e sendo punido o desobediente nos termos do Código Penal e Disciplinar da marinha mercante.

Art. 206.º Com tempo regular não deve qualquer navio, estando ancorado, negar-se a receber espias para que outro possa mudar-se de situação ou amarrar-se melhor; porêem em ocasião de tempestades ou correntes violentas, fica ao prudente arbitrio de quem estiver a bordo o receber ou não a espia, salvo caso de ordem positiva da autoridade marítima, e também se o proprietário ou o capitão do navio que precisar dar a espia se comprometer a pagar todo o prejuízo que possa causar.

Art. 207.º O navio que não estiver convenientemente amarrado e receber avaria feita por outra embarcação, não poderá reclamar indemnização alguma pelo dano recebido e será responsável pelo prejuízo que por tal motivo causar nos navios devidamente amarrados.

Art. 208.º Os navios que navegarem à vela, a vapor, a reboque ou à espia são responsáveis pelas avarias que causarem àqueles que estiverem devidamente amarrados.

Art. 209.º Se qualquer navio cair sobre outro e este puder prevenir a avaria arriando a amarra, assim o deverá fazer sempre que não correr risco maior; e, quando nestas circunstâncias o não faça, perde o direito a qualquer indemnização que resulte das avarias sofridas.

Art. 210.º Os navios que tiverem as suas amarras enrascadas com as doutros devem coadjuvar-se na faina de as safar e pôr claras; quando porêem a rascada fôr consequência de, no acto da entrada ter um navio fundeado mal os seus ferros, o trabalho será feito exclusivamente pela sua tripulação, e pagará o navio qualquer auxilio que receba, ficando-lhe porêem o direito de ser indemnizado desta despesa pelo piloto que o tiver fundeado.

Art. 211.º As embarcações que causarem avarias a outras, ou que forem multadas, respondem pelo valor das mesmas avarias ou multas.

Art. 212.º Toda e qualquer embarcação que sofrer ou causar qualquer avaria deve comunicá-lo por escrito imediatamente ou na primeira oportunidade e no prazo máximo de oito dias à autoridade marítima que tiver jurisdição nas águas em que a avaria ocorreu, ou à do pôrto de destino, devendo a parte ser acompanhada do cálculo do valor da avaria segundo as indicações de peritos, nomes de testemunhas presenciais da ocorrência, hora a que teve lugar, nome ou número do navio ou embarcação e quaisquer outros esclarecimentos sobre o assunto.

Art. 213.º Apenas a autoridade marítima tenha conhecimento das avarias causadas por qualquer embarcação a outra, mandará comparecer na sua presença as partes interessadas e fará o possível para as conciliar sobre os meios de reparação dos danos causados ou das quantias reclamadas, se as partes interessadas não convierem amigavelmente e se negarem à conciliação, a autoridade marítima, tendo em vista as disposições do Código Comercial e procedendo a todas as averiguações e vistorias que entenda necessárias sobre as queixas pendentes, resolverá, com recurso para o capitão do pôrto, todas as questões cuja importância não exceda 20\$.

O capitão do pôrto resolve definitivamente e sem recurso estas questões e aquelas cujo valor não exceda 100\$.

Art. 214.º Toda a sentença em questões de avarias cujo valor não exceda 100\$, e da qual não há recurso, é imediatamente mandada cumprir pelo capitão do pôrto e quando a sua importância não excede 20\$, pelo delegado marítimo que a deu, caso não haja recurso para o capitão do pôrto a quem pertence então mandá-la aplicar.

Art. 215.º Os delegados marítimos quando a questão, pelo seu valor, exceder a sua competência, remeterão ao capitão do pôrto o respectivo processo devidamente documentado e acompanhado de todas as informações necessárias.

Art. 216.º Se as partes litigantes se negarem à execução da sentença não a tendo como boa, o capitão do pôrto ou os seus delegados, impedirão, pelos meios de que dispõem, a embarcação que tiver ocasionado a sentença retendo os papéis de bordo, que só entregará depois dela ter sido cabalmente executada.

É documento indispensável, para desembaraçar qualquer responsável, o recibó da quantia em dívida, na conformidade da sentença.

Art. 217.º Quando as avarias excederem 100\$ e o capitão do pôrto não puder conciliar as partes far-lhes há sciente de que se devem dirigir ao tribunal comercial ou quem suas vezes faça, lavrando então um auto no livro respectivo, no qual indicará o valor arbitrado à avaria por cada uma das partes e pela vistoria, os pontos principais da questão e o resumo do depoimento das testemunhas.

O capitão do pôrto dará copia dêsse auto, quando lhe seja pedida pelas autoridades competentes ou requerida por qualquer das partes.

§ único. Se a avaria exceder o valor de 100\$ e o capitão do pôrto puder conciliar as partes, lavrará auto de acôrdo, que será assinado por elas, pelo capitão do pôrto e por duas testemunhas idóneas que estarão presentes.

Art. 218.º As reclamações das perdas e danos provenientes das avarias de que tratam os artigos anteriores são resolvidas em harmonia com a avaliação e esta será feita nos termos das seguintes alíneas:

a) Se a embarcação é de carga \$60 por tonelada líquida e por cada dia de impedimento;

b) Se a embarcação é de passageiros, \$10 por cada passageiro da sua lotação e por cada dia de impedimento.

§ único. O número de dias de impedimento para o efeito da indemnização é o calculado pelos peritos nomeados pela autoridade marítima e deverá constar do respectivo auto de vistoria.

Art. 219.º Se a pendência sobre avaria se não puder resolver antes do dia marcado para a saída dos navios em questão, a autoridade marítima pode anuir à saída de qualquer dêles logo que preste fiança idónea na capitania ou delegação respectiva, a qual se responsabiliza pela importância da avaria.

Art. 220.º No valor total da avaria avaliada pelos peritos deduz-se sempre a terça parte, a título de compensação de uso que os objectos inutilizados devem ter, e a quantia restante é a que a parte queixosa tem direito a receber.

Art. 221.º Sendo a contestação de avarias entre um capitão ou mestre português e outro estrangeiro, a pendência é resolvida como se ambos fôsem portugueses, com a assistência da cônsul, havendo-o.

Art. 222.º Se a contestação se der entre dois capitães ou mestres estrangeiros, dos quais um só tenha cônsul, a questão é resolvida como para o caso do artigo anterior, excepto se o capitão que não tem cônsul preferir a solução pelo cônsul do outro capitão.

Art. 223.º Se a contestação fôr entre dois capitães estrangeiros que tenham cônsules, são estas autoridades, como se depreende do direito internacional, que devem resolver a pendência.

O capitão do pôrto tem, porém, jurisdição para resolver o pedido dos cônsules, quando o valor da avaria não fôr superior a 1:000 £.

Sendo o valor superior a 1:000 £, só o presidente do Tribunal do Comércio pode resolver, querendo os cônsules.

Na falta de acôrdo entre os cônsules, deverá a questão ser resolvida pelo Tribunal do Comércio.

Art. 224.º Quando a avaria fôr causada por embarcação do Estado, logo que seja recebida a queixa, a autoridade marítima mandará proceder à vistoria e colherá todas as informações que o possam esclarecer sobre o facto ocorrido, e depois de formular o seu parecer remetê-lo há à Secretaria do Governo, para sua solução final ou ser o processo enviado ao tribunal competente.

Art. 225.º É absolutamente proibido abandonar nas praias, dentro dos portos ou no mar, corpos flutuantes que possam vir a causar dano aos navios, se vidões marítimos ou quaisquer artes de pesca, sob pena de multa de 5\$ a 50\$.

Nos portos é igualmente proibido o lançamento de detritos de qualquer natureza, que prejudiquem a salubridade local, sob pena de multa de 2\$ a 20\$.

CAPÍTULO XIII

Serviços de cargas e transportes de passageiros e bagagens

Art. 226.º A carga e descarga dos navios, sempre que eles não atraquem a pontes ou cais, é feita por lanchas destinadas a êsse serviço especial.

Art. 227.º Estas lanchas não podem desempenhar aquele serviço sem estarem munidas de licença, que pode ser dada anualmente ou para a descarga dum só navio.

Art. 228.º Estas licenças não podem ser dadas senão depois de a lancha ser vistoriada e encontrada em boas condições de navegabilidade e segurança de carga em condições normais de tempo, do que se passará um certificado extraído do auto de vistoria, o qual será válido durante um ano.

Art. 229.º Findo o prazo a que se refere o artigo antecedente, a lancha terá nova vistoria requerida pelo proprietário, ao qual, não o fazendo, será cassada a licença que só tornará a ser-lhe entregue depois de nova vistoria.

Art. 230.º O director da Alfândega, pode embargar o serviço duma lancha de carga, sempre que a encontre sem o certificado anual, e dará comunicação ao capitão do pôrto ou delegado marítimo respectivo.

O Director da Alfândega ou qualquer autoridade, deverá mencionar ao capitão do pôrto ou delegado marítimo as lanchas que encontre em mau estado, ou que julgue impróprias para o serviço de cargas, apesar de munidas do certificado anual.

A autoridade marítima, depois do exame pessoal, mandará passar vistoria à lancha, julgando-o necessário, e procederá em conformidade do que fôr inserto no auto de vistoria.

Art. 231.º Sempre que as lanchas tenham sofrido abaloamento ou avaria, de que resultem modificações nas suas condições de navegabilidade ou segurança e bom acondicionamento da carga, o proprietário é obrigado a requerer nova vistoria.

Art. 232.º No auto da primeira vistoria feita a estas lanchas mencionar-se há a sua tonelagem, e esta tonelagem será mencionada em todos os certificados anuais e escrita por extenso na alheta de bombordo das ditas lanchas.

§ único. Quando uma embarcação fôr destinada ao transporte de passageiros e bagagens mencionar-se há também o número de remos que é obrigada a empregar como se transportasse passageiros.

Art. 233.º As lanchas nunca podem ser carregadas sem estar a bordo um responsável, que é obrigado a estar munido de licença, certificado anual da lancha e guia de remessa da carga existente a bordo da lancha.

Art. 234.º As lanchas de carga e descarga, bem como os escaleres e hotes de transporte de passageiros e bagagens, são dispensados da matrícula a que se refere o artigo 75.º e seu parágrafo, mas obrigados a ter a bordo, quando em serviço, o seu registo, licença e cédulas marítimas dos tripulantes que tiver a seu bordo.

Art. 235.º As embarcações de transporte de passageiros e bagagens terão escrito, na parte interior do painel da pôpa, o número de passageiros que podem transportar.

Art. 236.º Para o efeito destes artigos são consideradas como lanchas as bimbas, dongos, jangadas e outros aparelhos flutuantes empregados em idênticos serviços.

Art. 237.º Todas estas embarcações tem escrito nas duas amuras o número que lhes foi dado quando se fez o registo de propriedade.

Art. 238.º O serviço de embarcações de passageiros ou transporte de bagagens será feito no cais ou parte do cais para tal fim indicada pela autoridade marítima local.

As embarcações devem largar logo que tenham recebido os passageiros e bagagens.

É igualmente proibido que as escadas de portaló dos navios estejam amarradas embarcações além do tempo indispensável para embarcar ou desembarcar os passageiros e bagagens.

§ único. A embarcação que transgredir esta determinação será multada pela primeira vez em 1\$ e em 3\$ nas reincidências.

Art. 239.º Os patrões das embarcações devem trazer

comsigo o certificado de registo da embarcação, a licença da capitania e as cédulas marítimas dos tripulantes.

§ único. A falta de qualquer destes documentos será punida com a multa de 2\$ a 10\$.

Art. 240.º Os tripulantes das embarcações deverão ser urbanos para com os passageiros sob pena de serem punidos pelo capitão do porto.

Art. 241.º As embarcações destinadas ao serviço de passageiros devem andar sempre rigorosamente baldeadas, munidas de toda a palamenta que lhes fôr própria e os tripulantes apresentar-se decentemente vestidos e limpos sob pena de proibição de continuarem nesse serviço sendo castigados o patrão e os tripulantes quando transgridam estas disposições.

Art. 242.º Toda a embarcação destinada ao transporte de passageiros e bagagens e que se encontre junto ao cais de embarque, é obrigada a transportar qualquer passageiro e não lhe é permitido demorá-lo a pretêxto de completar a lotação desde que o passageiro se conforme com a tabela oficial dos preços de passagens.

Art. 243.º Não é permitido o transporte de passageiros e bagagens em dongos ou bimbos a não ser no caso de haver falta absoluta de embarcações próprias.

Art. 244.º Pelas capitánias dos portos, e segundo proposta das suas delegações, serão elaboradas tabelas de preços de transporte de passageiros e bagagens nos diversos portos da colónia, as quais depois de aprovadas, pelo Governo Geral serão publicadas no *Boletim Oficial* e postas em vigor.

Estas tabelas serão afixadas nos cais e pontes de desembarque e distribuídas pelos navios que frequentam o porto.

Art. 245.º A transgressão de qualquer dos preceitos do presente regulamento relativos a embarcações de passageiros, bagagens e cargas que não tenha especificada a multa ou outra pena correspondente, será castigada com a multa de 2\$ pela primeira vez que será progressivamente aumentada em casos de reincidência até 20\$.

CAPÍTULO XIV Quadros

Art. 246.º Os quadros para amarração dos navios nos diferentes portos da colónia serão oportunamente delimitados pelo departamento marítimo mediante proposta dos capitães dos portos de acôrdo com as delegações de saúde e alfândegas locais e publicados no *Boletim Oficial* quando as necessidades do comércio e da navegação o exigiam.

Emquanto os quadros não forem determinados, os fundeadouros serão em cada caso indicados pela autoridade marítima respectiva de acôrdo sempre com as autoridades acima indicadas.

Art. 247.º No porto de Loanda o quadro dos navios de guerra é junto à ilha, em frente do edificio da Estação Naval e limitado por aquela, a orla do baixo e o alinhamento da torre do Observatório com a ponta da ilha.

Art. 248.º O quadro dos navios do comércio neste porto, fica compreendido entre aquela linha, a orla do baixo e o enfiamento do farol das Pedras com a torre do Observatório, desenvolvendo-se para o lado do mar conforme as necessidades do comércio e da navegação e as determinações da Alfândega de acôrdo com o capitão do porto.

Fundeiam neste quadro os paquetes, para os quais se reservarão sempre os lugares mais próximos da entrada dos canais que dão acesso às pontes e cais de embarque.

Art. 249.º Os pontões desarmados e os depósitos de carvão fundeiam entre esta linha e a terra, ficando aqueles à terra destes.

Art. 250.º Os navios em quarentena tem o seu quadro no porto de Loanda, junto à ilha e em frente do edificio do Lazareto.

Art. 251.º Os navios com explosivos a bordo deverão fundear entre o quadro dos navios de guerra e o das quarentenas, mas ficando sempre a mais de meia milha de qualquer deles assim como das pontes que haja na ilha e de qualquer navio fundeado no quadro da Alfândega.

Art. 252.º As embarcações de cabotagem e as de carga e descarga só poderão estar dentro do canal dragado atracadas às pontes onde não prejudiquem o movimento de mercadorias e da navegação ou amarradas de pôpa e proa nos locais que a capitania determinar.

Art. 253.º As embarcações miúdas para passageiros e carga, dongos, etc., amarram ou varam na praia unicamente nos pontos que a capitania indicar para tal fim.

Art. 254.º O fundeadouro dos navios nos portos de Angola é indicado pelo respectivo patrão-mor ou delegado marítimo, de dia pela embarcação que arvorar o distintivo destas autoridades e de noite por um facho de luz branca.

CAPÍTULO XV

Ancoras perdidas, sua rocega e dos objectos encontrados ao abandono

Art. 255.º Se os capitães, mestres ou arrais de embarcações, ou seus representantes, perderem algumas âncoras, devem, dentro do prazo de oito dias úteis, enviar à capitania do porto uma participação, por escrito, em que declarem o nome do navio, do capitão, do proprietário ou consignatário, qualidade do ferro e seu peso, se ficou enrascado com alguma amarração, e, finalmente, todas as indicações que possam contribuir para melhor se verificar a quem pertence, no caso de ser encontrado.

Art. 256.º As participações das âncoras perdidas são registadas em livro especial, e por este registo é dada a licença para rocegar e se faz a confrontação das âncoras e amarras que se encontrarem.

Art. 257.º Se a participação não fôr feita no prazo de oito dias, a âncora e a amarra a ela talingada ficarão sendo pertença da capitania.

Art. 258.º Ao capitão do porto compete vigiar pelas âncoras perdidas dos navios do Estado e fazê-las rocegar com os meios ao seu alcance.

Art. 259.º Não é permitido rocegar sem licença tirada na capitania do porto.

Art. 260.º Quando se suspender de propósito ou casualmente qualquer âncora, deve participar-se imediatamente à autoridade marítima, a fim de se verificar a quem pertence ou se está no caso de se considerar sem dono, e, como tal, propriedade da capitania.

Art. 261.º Se qualquer individuo rocegando por sua conta, por acaso, achar uma âncora, deve entregá-la na capitania, ficando, em todo o caso, quem a achar com direito a metade do valor da âncora ou amarra encontrada.

Art. 262.º Quando, no prazo de quarenta e oito horas, não fôr manifestada na capitania do porto a âncora ou amarra achada, considera-se sonogada e perde o direito à parte da mesma âncora ou amarra, a que se refere o artigo anterior, quem a rocegon, revertendo essa parte a favor do denunciante, lavrando-se neste caso auto do facto, cuja cópia será entregue ao delegado do Ministério Público.

Art. 263.º As âncoras obtidas na conformidade do artigo antecedente ficam pertencendo à capitania, quando as pessoas que as reclamarem não justificarem o direito a elas dentro do prazo de três meses.

Art. 264.º Se um navio, suspendendo os seus ferros, suspender também o doutro navio ancorado ou lhe partir alguma amarra, nem os prejuízos nem os ferros suspensos ficam compreendidos nas disposições dos artigos antecedentes.

Art. 265.º Quando forem encontradas ao abandono quaisquer embarcações miúdas ou objectos flutuantes nas águas dos portos e rios ou encalhadas nas praias, serão

entregues a seus donos, verificando-se, legalmente, que lhes pertencem, mediante pagamento das despesas feitas para segurança dos mesmos objectos, ou tem o destino consignado nas leis e regulamentos fiscaes, quando não tiverem dono conhecido.

No caso de se considerar perdido o objecto em questão, sem intervenção de quem o achou, o objecto só pode ser entregue ao seu proprietário depois dêste pagar a quem o achou, um têrço do seu valor.

Em caso de contestação, o objecto será vendido em hasta pública na capitania, sendo um têrço do preço para quem o achou e dois terços para o proprietário.

Não aparecendo o proprietário no fim de três meses a contar da data do anúncio, será o objecto vendido em hasta pública e os dois terços entrarão no cofre da Fazenda.

Art. 266.º Nenhuma embarcação poderá encalhar na praia para ser desmanchada, sem que o seu proprietário tenha depositado no cofre da Fazenda uma quantia equivalente a \$50 por tonelada de registo da mesma, como caução de a desmanchar, e removendo-a no prazo de doze meses, ou mais, se assim o entender o capitão do porto.

Art. 267.º As embarcações encalhadas nas praias e consideradas inúteis ou abandonadas, obstruindo assim o serviço público e sendo causa de depósitos insalubres, devem ser mandadas remover, desmanchar ou destruir completamente pelo capitão do porto, depois de serem avisados para isso os seus donos ou consignatários. e se houver delonga em o fazer, o capitão do porto mandará proceder aos trabalhos necessários, sendo as despesas à custa do proprietário e cobradas judicialmente. No caso de não ter dono conhecido, a embarcação ou o objecto assim encontrado será vendido no prazo máximo de quinze dias em hasta pública, com a expressa condição de ser em seguida desmanchado por conta do arrematante.

Art. 268.º Sendo o objecto encontrado volume de carga ou que se presuma ter caído de bordo dalgum navio ou lancha, ou que tenha sido arrastado à praia pela maré, será imediatamente entregue na alfândega, mediante guia da capitania ou directamente por quem o encontrou.

CAPÍTULO XVI

Multas e transgressões

Art. 269.º Considera-se transgressão todo o facto contrário aos preceitos dêste regulamento ou ordens da autoridade marítima, devidamente justificadas.

Art. 270.º Os autores ou mandantes de cada transgressão são directa e singularmente responsáveis pela multa imposta. São também solidariamente responsáveis pelas multas em que incorrerem as embarcações:

- 1.º O capitão, mestre ou arrais,
- 2.º O proprietário ou proprietários,
- 3.º O agente ou consignatários,
- 4.º O fiador, quando o haja.

Art. 271.º O empregado da capitania que tiver conhecimento de qualquer infração a êste regulamento levantará auto da notícia, apresentando as testemunhas que possam atestar o facto ou no caso de não saber escrever participá-la há ao capitão do porto que lavrará ou mandará lavar auto.

§ 1.º O capitão do porto mandará em seguida intimar o transgressor a que compareça na capitania, e quando, sendo procurado por duas vezes, não seja encontrado ou se recusar a assinar o auto, o empregado da capitania fará efectiva a intimação, assinando duas testemunhas.

§ 2.º O transgressor no acto da intimação ou até a véspera do julgamento, designará as testemunhas que poderão depor em sua defesa.

§ 3.º O capitão do porto fará intimar essas testemunhas e as que constarem do auto, para comparecerem na sua presença no dia do julgamento, e perante o transgressor,

ou à revelia, julgará a transgressão em processo sumário.

§ 4.º O auto de transgressão terá plena fé e será acreditado, mesmo à falta de testemunhas, até prova em contrário.

§ 5.º Não é lícito produzir mais de três testemunhas sobre cada facto constante do auto.

Art. 272.º Em transgressão de menor importância, quando a multa não exceder 20\$ é dispensado o auto a que se refere o artigo antecedente.

Art. 273.º Confessando o infractor o delito cometido, o capitão do porto julgará sem outras formalidades, lançando no verso do auto a sentença.

Art. 274.º Se o infractor não pagar a multa no prazo de três dias úteis, o capitão do porto mandará extrair certidão do auto e da sentença, e enviá-la há ao agente do Ministério Público para que aquele siga os termos do competente processo de execução.

Art. 275.º Ao proprietário, consignatário, capitão, mestre ou arrais ou encarregado da embarcação que fôr multada, e não satisfizer de pronto a multa ou não der fiança idónea, será retida a embarcação, lavrando-se auto no livro respectivo, no qual se mencionará a transgressão que motivou a multa e todas as circunstâncias que possam esclarecer o assunto.

Do auto mandará o capitão dos portos extrair certidão e enviá-la há ao agente do Ministério Público para o fim expresso no artigo anterior.

§ único. Para julgamento das transgressões cometidas pelos navios estrangeiros, o capitão dos portos requisitará ao respectivo cônsul a comparencia do capitão na capitania. Se o capitão se recusar a satisfazer a importância da multa, proceder-se há como fica determinado, sendo também comunicado ao mesmo cônsul, tanto a recusa do capitão como o impedimento do navio.

Art. 276.º Quando o responsável pela transgressão fôr mestre ou tripulante indigena e não tiver meios de pagar a multa, pode esta ser substituída pela pena de prisão correcional na razão de \$50 por dia.

§ único. Neste caso a transgressão e pena aplicada será registada sumariamente no livro respectivo.

Art. 277.º As transgressões que não têm multa especial determinada neste regulamento são sujeitas a multa não superior a 30\$.

§ único. As multas dão entrada na Fazenda, por meio de guia, no dia 1 de cada mês, deduzindo-se 10 por cento do seu valor, que, a título de gratificação, serão dados a quem denunciar a transgressão.

CAPÍTULO XVII

Disposições diversas

Art. 278.º A arqueação das embarcações faz-se em metros cúbicos, medindo o comprimento sobre o convés entre a face interior da roda de proa e a do cadaste. No ponto que corresponde a metade desta linha mede-se também sobre o convés a largura interior do navio, compreendida entre o fôrro duma e outra amurada junto ao trancaniz. A altura é compreendida entre a face interior do convés superior e o fôrro do porão junto à sobrequilha. Estas três dimensões em metros se multiplicam umas pelas outras e o produto divide-se por 3,24, o resultado designa a lotação em metros cúbicos, como determina o decreto de 27 de Dezembro de 1870. Estas arqueações deverão ser feitas, na presença do capitão do porto, pelo patrão mor e pessoal idóneo da capitania.

Art. 279.º As embarcações de recreio ou uso privado são obrigadas ao registo.

Art. 280.º As embarcações miúdas, quando fundeadas nos quadros dos outros navios ou em local em que impeçam a passagem izarão um farol branco durante a noite.

Art. 281.º Em todos os processos instaurados na capitania e suas delegações observar-se hão sumariamente as

fórmulas judiciais e serão cobradas custas conforme o determinado na tabela judicial que estiver em vigor na província de Angola, sendo para tal efeito o capitão do porto o os delegados equiparados a juiz de direito; o escrivão da capitania ou delegação, ao escrivão do juízo; o preguiro, cabos de mar e equiparados, que fizerem as intimações, aos oficiais de diligências.

Art. 282.º Ao departamento marítimo será fornecido um exemplar de cada número do *Diário do Governo*.

Art. 283.º O chefe do departamento corresponde-se directamente com todas as autoridades e repartições da província por determinação do Governador Geral e com as autoridades e repartições suas dependentes em ordens ou notas de serviço.

Nesta conformidade, as autoridades e repartições da província submeterão, por intermédio do departamento marítimo, a despacho do Governador Geral, todos os assuntos de serviço que com o mesmo departamento se relacionem.

Art. 284.º O serviço de saúde é desempenhado por um médico do quadro de saúde da província, sem direito a remuneração especial.

§ único. Sempre que qualquer dos navios da marinha colonial tenha que desempenhar uma longa comissão de serviço, ou de fazer viagens para pontos cuja insalubridade e falta de clínicos aconselhem o embarque dum facultativo, o chefe do serviço de saúde da província, por proposta do chefe do departamento, mandará embarcar um médico que perceberá os vencimentos que pertencem aos médicos navais da sua patente, quando embarcados em navios da marinha colonial.

Art. 285.º O lugar de escrivão da capitania do porto de Loanda será provido, quando vague, por um primeiro ou segundo sargento do serviço geral, nos termos do artigo 7.º d'este regulamento.

Art. 286.º Nos casos omissos ou imprevistos no presente regulamento, será aplicável o regulamento das capitánias em vigor na metrópole.

CAPÍTULO XVIII

Tabela de emolumentos

1 Arqueação, por cada metro cúbico, produto do comprimento, pontal e bôca	\$10
2 Alterações no registo de propriedade ou de arqueação em:	
Embarcações de longo curso ou grande cabotagem	\$50
Embarcações de pequena cabotagem e tráfego local	\$25
3 Autuações por transgressão do regulamento:	
Pelo auto, havendo condenação	\$50
Ao empregado que autuar, havendo condenação	\$20
4 Averbamento de alterações de matrícula:	
Em navios de longo curso e grande cabotagem, por cada tripulante	\$50
5 Em embarcações de pequena cabotagem, tráfego local e pesca, cada alteração	\$25
5 Buscas com designação do ano pelo interessado	\$20
6 Buscas sem designação do ano	\$50
7 Cédula de inscrição marítima:	
A primeira entregue no acto da inscrição	\$20
Todas as mais	\$40
8 Certidões não especificadas nesta tabela:	
Por cada lauda ainda que incompleta	\$80
9 Depoimentos de testemunhas por escrito:	
Por cada depoimento, havendo parte interessada	\$20
10 Entradas ou saídas de embarcações de pequena cabotagem até 50 metros cúbicos	\$50
Entradas ou saídas de embarcações de pequena cabotagem de mais de 50 metros cúbicos	1\$50
11 Entradas ou saídas de embarcações de grande cabotagem e de longo curso	4\$
12 Exames para mestre, arrais ou patrão de embarcação de recreio:	
Ao perito se fôr oficial da marinha mercante	1\$50
Pela carta	\$50

13 Exames para mestres, arrais ou patrões de embarcações costeiras, de serviço e tráfego local ou pesca:	
Ao patrão-mor	Grátis
Ao piloto-mor	Grátis
Ao perito da respectiva especialidade	\$50
Pela carta	\$50
14 Exames para pilotos de barras e rios:	
Ao patrão-mor	\$60
Ao piloto-mor	\$50
A cada um dos pilotos que fizer parte do júri	\$30
Pela carta	1\$50
15 Exames para maquinistas fluviais:	
Ao capitão do porto	Grátis
Ao maquinista, sendo da marinha de guerra	Grátis
Ao maquinista, sendo da marinha mercante	1\$50
Pela carta	2\$50
16 Embarque ou desembarque de tripulantes indígenas em navio que não pertença à província:	
Por cada um	\$25
17 Intimações por escrito, havendo parte condenada, ou queixoso, sendo a queixa julgada improcedente	\$50
18 Licenças de navegação para as embarcações que se empregam exclusivamente na carga e descarga:	
Por ano	2\$00
Por seis meses	1\$00
Para carga ou descarga dum só navio	\$20
19 Licenças de navegação para embarcações de pequena cabotagem, por ano	2\$00
20 Licenças de navegação para embarcações de tráfego local, por ano	1\$00
21 Licenças de navegação para dongos, bimbos e embarcações similares, por ano	\$20
22 Licenças para mudar de fundeadouro, encalhar na praia embarcações miúdas, para construir embarcações, para rocegar, etc.	\$20
23 Licenças para lastrar, deslastrar ou lançar nas praias cinzas:	
Pela licença	\$20
Por cada metro cúbico, para o Estado	\$10
Por cada metro cúbico, para o guarda de lastro	\$01
24 Licenças anuais para ter fundeados no porto pontões ou navios que não estejam em serviço, por cada tonelada de arqueação	\$10
25 Licenças para tirar pedras sôltas das praias para obras:	
Pela licença	\$20
Por cada metro cúbico, para o Estado	\$20
Por cada metro cúbico, para o medidor	\$05
26 Licença para tirar areia das praias para obras:	
Pela licença	\$20
Por cada metro cúbico, para o Estado	\$10
Por cada metro cúbico, para o medidor	\$02
27 Licença para o navio ou embarcação alastrar na praia, por cada vez:	
Pela licença	\$20
Até 5 toneladas de arqueação, tonelagem bruta	Grátis
De 5 a 10 toneladas	\$45
De 10 a 30 toneladas	\$90
De 30 a 60 toneladas	1\$80
De 60 a 100 toneladas	3\$
De 100 para cima	6\$
Ao guarda de lastro, por dia	\$50
28 Licenças para estabelecimento de criação de moluscos e crustáceos, por hectare	2\$50
29 Licenças para estabelecer nos portos e rios, dentro da área da jurisdição marítima da capitania ou delegação, o depósito de moluscos, peixes e crustáceos:	
Por cada ano e cada metro cúbico	\$10
Ao empregado que fizer a medição, por cada medição	1\$
30 Licença para estabelecer nas praias barracões para depósitos ou estaleiros provisórios, por cada um ou fracção e por cada metro quadrado	\$10
31 Licença para apanhar ostras	6\$
32 Licença anual para ter nos portos naturais ou rios uma amarração, com bóia, para navio de qualquer lotação, ou pontões	15\$
33 Licença para estabelecer, nos portos e rios, depósitos de madeiras mergulhadas ou enterradas por cada ano ou fracção e por cada 10 metros quadrados que ocupar	\$60
Ao empregado que fizer a medição:	
Até 100 metros quadrados	1\$
Por cada metro a mais	\$01
34 Licença para estabelecer na praia depósitos de carvão a descoberto, por cada mês e metro quadrado	\$02
Ao empregado que fizer a medição:	
Até 100 metros quadrados	1\$
Por cada metro a mais	\$01

35 Licença para estabelecer na praia depósitos de lenha, pedra ou materiais não especificados, por cada mês e metro quadrado	\$02
Ao empregado que fizer a medição:	
Até 100 metros quadradas	1\$
Por cada metro a mais	\$01
36 Licença para pesca em vapores com rêdes de arrastar:	
Por cada vapor	80\$
Por cada vapor	40\$
37 Licenças para armações de pesca (cercos, rêdes de arrastar, etc.):	
No primeiro ano	5\$
Nos seguintes	8\$
38 Licenças para armações fixas de pesca:	
No primeiro ano	10\$
Nos seguintes	20\$
39 Licenças para pescar com arte de galeão ou cêrco americano:	
No primeiro ano	10\$
Nos seguintes	20\$
40 Licença anual para pesca em embarcações não especificadas nesta tabela, que não sejam dongos ou similares	5\$
41 Licença não especificada nesta tabela	\$20
42 Licença para encalhar na praia, para limpar, queimar ou fazer qualquer obra em embarcações superiores a 5 toneladas	\$50
43 Licença para individuo nacional ou nacionalizado se matricular em navio estrangeiro	\$50
44 Licença para individuo estrangeiro se matricular em navio nacional:	
Tripulante	1\$50
Sendo official, maquinista ou equiparalle	3\$
45 Matrículas de embarcações de longo curso e grande cabotagem:	
Até 100 toneladas	1\$50
De 101 a 150 toneladas	2\$
De 151 a 300 toneladas	2\$50
Superior a 300 toneladas	5\$
46 Matrículas de embarcações de pequena cabotagem, pesca e tráfego local	\$75
47 Matrícula de companhia de arte de galeão, cêrco americano, ou armações fixas	3\$
48 Matrícula de companhia nos vapores com rêdes de arrastar	5\$
49 Marcação nas embarcações de tráfego e pesca, incluindo as pertencentes às armações, cercos, etc., quando mandadas fazer pela capitania do pôrto ou delegação, por cada embarcação	\$20
50 Marcações de bimbos, dongos e similares	\$10
51 Registo de propriedade de qualquer embarcação	2\$50
53 Rubricas nos livros de bordo dos navios de comércio:	
Por cada folha	\$02
54 Rubricas do capitão do pôrto não especificadas neste regulamento	\$10
55 Termos de abertura e encerramento dos livros dos navios do comércio, por cada termo	\$50
56 Termos de concessão para estabelecimento de armações fixas para pesca, renovações ou alterações das mesmas concessões	2\$50
57 Termo de lançamento de armação	1\$
58 Vistorias aos navios de 20 a 50 toneladas:	
Ao capitão do pôrto	1\$
Aos peritos, cada	\$80
59 Vistorias aos navios de 51 a 100 toneladas:	
Ao capitão do pôrto	2\$
Aos peritos, cada	1\$
60 Vistorias aos navios de 101 a 200 toneladas:	
Ao capitão do pôrto	3\$
Aos peritos, cada	1\$20
61 Vistorias aos navios superiores a 200 toneladas:	
Ao capitão do pôrto	3\$50
Aos peritos, cada	1\$50
62 Vistorias a navios de vapor:	
Até 150 toneladas:	
Ao capitão do pôrto	3\$
Aos peritos, cada	2\$50
Aos peritos auxiliares, cada	1\$
Superior a 150 toneladas:	
Ao capitão do pôrto	6\$00
Aos peritos, cada	5\$00
Aos peritos auxiliares, cada	1\$00
63 Vistorias e amarrações, ao patrão-mor e demais peritos, cada	\$60
64 Vistorias ao local para estabelecimento de armações fixas:	
Ao presidente	2\$00
Aos peritos, cada	1\$20
Pelo auto de vistoria	\$80
Certidão, requerendo-a	\$80

65 Vistos nos livros de derrotas, cada	\$20
66 Vistos nos livros das máquinas dos navios, cada	\$20
67 Vistos nos rôis de matrícula:	
Em navios de longo curso ou grande cabotagem	\$50
Nos demais	\$20

Todos os documentos que não tenham sêlo especificado na respectiva tabela da lei do sêlo ficam sujeitos ao imposto de sêlo de \$10.

Observações

As verbas constantes desta tabela constituem receitas da Fazenda, com excepção:

1.º Das que dizem respeito ao pessoal, sendo tais verbas recebidas pelos proprios.

2.º Das provenientes de certidões, quando requeridas, e bem assim, da metade da importância da matrícula feita a bordo de navios paquetes, pertencendo as primeiras ao escrivão da capitania e as segundas, quando houver escripturários, será dividida em partes iguais por aquele e por estes, sendo metade para a Fazenda e metade para o escrivão, quando os não houver.

3.º As quantias mencionadas nas verbas 49.º e 50.º pertencem, metade à Fazenda e a outra metade ao empregado que fizer a marcação.

4.º Nas arqueações, os arqueadores tem direito a emolumentos iguais aos que percebem os peritos que intervem nas vistorias de navios de igual tonelagem.

Processos

Os emolumentos da tabela judicial que tiver vigor na provincia, na parte applicável, sendo o capitão do pôrto equiparado ao juiz, o escrivão da capitania ao escrivão do juízo, e os demais empregados subalternos aos officiaes de diligências.

Paços do Govêrno da República, em 7 de Julho de 1914.—O Ministro das Colónias. *Alfredo Augusto Lisboa de Lima.*

(Os modelos a que se refere este regulamento serão publicados na edição especial.

MINISTÉRIO DE INSTRUÇÃO PÚBLICA

Repartição de Instrução Primária e Normal

1.ª Secção

LEI N.º 233

Em nome da Nação o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Ensino normal primário

CAPÍTULO I

Do ensino

Artigo 1.º São criadas três escolas normais, respectivamente, em Lisboa, Coimbra e Pôrto, mandando o Govêrno proceder à sua instalação completa até Setembro de 1916, em substituição das actuais escolas de ensino normal e de habilitação ao magistério primário, às quais será applicado o disposto no artigo 34.º do decreto, com força de lei, de 29 de Março de 1911.

§ 1.º Além destas, o Govêrno poderá criar outras escolas normais, obedecendo ao mesmo modelo, a requerimento das juntas gerais de distrito, quando estas corporações tomem a seu cargo occorrer a todas as despesas de instalação e de material escolar, contribuindo o Estado com os vencimentos do pessoal docente, auxiliar e menor.

§ 2.º Os encargos mencionados no parágrafo anterior poderão ser assumidos por duas ou mais juntas gerais de distritos limitrofes, confederadas para esse fim.

§ 3.º A instalação da primeira escola normal nos Açores, criada nos termos do parágrafo anterior, será subsidiada pelo Govêrno com dois terços da despesa.

§ 4.º As escolas, a que se referem os parágrafos antecedentes, só podem ser criadas depois de funcionarem com regularidade as escolas normais [de Lisboa, Coimbra e Pôrto.

Art. 2.º Tem por fim as novas escolas normais habilitar professores de ambos os sexos para o exercicio do

magistério primário, e as suas disciplinas distribuem-se por três anos, compreendendo:

1.º Um curso teórico, comum aos dois sexos.

2.º Cursos práticos, alguns especiais para cada sexo.

§ 1.º As disciplinas do curso teórico são:

Língua e literatura portuguesa; história da civilização, relacionada com a história pátria; história da instrução popular em Portugal; geografia geral, corografia de Portugal e colónias; cosmografia; matemáticas elementares; sciências físico-naturais; noções de higiene geral, higiene escolar, pedagogia; pedagogia geral e história da educação; metodologia; noções de direito constitucional, civil e administrativo; legislação do ensino primário.

§ 2.º Constituem os cursos práticos:

- a) Desenho linear e projecções;
- b) Trabalhos manuais e modelação;
- c) Música e canto coral;
- d) Ginástica pedagógica;
- e) Noções de economia rural, jardinagem e horticultura;
- f) Noções de economia doméstica, costura e labores.

§ 3.º Os alunos-mestres são obrigados, nos dois últimos anos, à prática do ensino primário ou infantil nas escolas anexas às normais, a fim de se habilitarem respectivamente na processologia aplicada.

Art. 3.º Junto de cada uma das escolas normais haverá as seguintes instituições:

- a) Uma escola para crianças de quatro anos aos oito anos de idade, com a designação de jardim-escola ou escola infantil;
- b) Duas escolas primárias, para um e outro sexo;
- c) Os laboratórios necessários às disciplinas do curso teórico e dos cursos práticos;
- d) Campo de jogos;
- e) Campo de plantações;
- f) Sala para trabalhos manuais;
- g) Sala para costura e labores;
- h) Museu pedagógico e biblioteca;
- i) Caixa escolar.

Art. 4.º A organização dos serviços das novas escolas normais, o respectivo programa minucioso de todas as disciplinas e sua distribuição, serão objecto do regulamento desta lei.

CAPÍTULO II

Dos alunos

Art. 5.º Aos candidatos à matrícula nas escolas normais exigem-se as seguintes condições:

1.º Idade mínima de dezasseis anos, completos à data da matrícula, e máxima de vinte e cinco anos;

2.º Atestado médico de ter robustez suficiente para o exercício do magistério primário, ser vacinado, e de não sofrer de moléstia contagiosa;

3.º Diploma de aprovação no curso das escolas primárias superiores ou de aprovação no exame da 1.ª secção (3.ª classe) do curso geral dos liceus;

4.º Diploma de aprovação no exame de admissão à frequência nas escolas normais.

§ 1.º São dispensados das condições estabelecidas neste artigo os candidatos diplomados pelas actuais escolas de ensino normal e distritais, tendo menos de quarenta anos de idade.

§ 2.º O diploma de aprovação no curso geral dos liceus dispensa o exame de admissão à frequência nas escolas normais.

Art. 6.º O exame de admissão às escolas normais versará sobre:

- 1.º Leitura e gramática portuguesa, interpretação do texto e redacção;
- 2.º Língua francesa: leitura, tradução e retroversão;
- 3.º História universal e pátria;
- 4.º Geografia geral e corografia de Portugal;

5.º Aritmética, geometria e álgebra elementar;

6.º Elementos de física e química;

7.º Rudimentos de zoologia, botânica, geologia e mineralogia;

8.º Desenho linear e de ornato.

Art. 7.º Será concedida a pensão de 120\$ anuais, pagos em duodécimos, aos alunos que provarem carecer desse subsídio, preferindo os filhos dos professores de instrução primária.

Art. 8.º O número de alunos subsidiados no ano lectivo poderá elevar-se até cem por cada escola normal.

§ único. Ao aluno que perder um ano, por faltas ou reprovação, a menos que seja por motivo de doença autenticada devidamente, não pode ser mais abonado o subsídio a que se refere o artigo anterior.

Art. 9.º Os alunos subsidiados ficam obrigados a servir no ensino oficial durante dez anos sucessivos, ou a restituir as pensões recebidas, ficando inibidos de exercer funções públicas no caso de faltarem a uma destas obrigações.

Art. 10.º A verba para os subsídios, de que tratam os artigos antecedentes, sairá da subvenção do Estado às câmaras municipais para as despesas com a instrução primária.

Art. 11.º Aos alunos matriculados nos termos do § 1.º do artigo 5.º, se forem já professores efectivos, ser-lhes há mantido o vencimento de categoria e a sua colocação, frequentando com aproveitamento a escola normal.

Art. 12.º O Ministro de Instrução fixará anualmente, em Setembro, sob proposta do conselho de cada escola normal, o número de alunos a admitir à matrícula no primeiro ano.

Art. 13.º Concluídos os cursos a que se referem os n.ºs 1.º e 2.º do artigo 2.º, os alunos são obrigados a um exame final de provas práticas e teóricas. A aprovação nesse exame, com a classificação respectiva, confere o diploma de habilitação nas novas escolas normais para o exercício do magistério primário.

Art. 14.º O júri do exame final será constituído por professores das escolas normais, sob a presidência dum professor de ensino normal superior ou dum pedagogo de reconhecida competência.

Art. 15.º Fica autorizado o Governo a criar nas escolas normais, e com o respectivo pessoal docente, cursos de aperfeiçoamento para os professores primários habilitados pelas antigas escolas.

§ único. Os professores, que tenham frequentado com regularidade os cursos de aperfeiçoamento, poderão requerer admissão ao exame final, a que se refere o artigo 13.º, e obter o respectivo diploma.

Art. 16.º O diploma das novas escolas normais confere aos seus possuidores, que tenham pelo menos cinco anos de serviços distintos no magistério primário, o direito de se matricularem no curso de habilitação ao magistério primário superior.

Art. 17.º Os professores diplomados pelas escolas normais, criadas por esta lei, terão preferência nos concursos para o provimento das escolas primárias ou infantis, atendendo-se à classificação do exame final e ficando com o direito ao ordenado dos actuais professores de 2.ª classe, sem prejuízo do disposto nos artigos 85.º e 86.º do decreto de 29 de Março de 1911 e artigo 10.º e seus parágrafos da lei de 29 de Junho de 1913.

CAPÍTULO III

Dos professores

Art. 18.º Para o primeiro provimento, e enquanto não houver pessoal habilitado nos termos do artigo 2.º do decreto com força de lei, de 21 de Maio de 1911, é o Governo autorizado a contratar pelo período de três anos, a contar da data da nomeação, os professores nacionais ou estrangeiros que julgue necessários à leccionação das

disciplinas indicadas nos §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º, não podendo nomear mais de doze para as disciplinas do curso teórico, nem mais de sete para os cursos práticos em cada uma das escolas normais.

Art. 19.º Para o provimento ordinário do pessoal docente do curso teórico das escolas normais é aplicável o disposto no artigo 2.º do decreto com força de lei de 21 de Maio de 1911.

§ 1.º O provimento ordinário dos professores dos cursos práticos será feito por concurso documental nos termos em que for regulamentado.

§ 2.º O pessoal das escolas anexas será determinado em regulamento, de harmonia com as respectivas prescrições legais, e bem assim o número de continuos e serventes de cada escola normal.

Art. 20.º Os directores, secretários e bibliotecários das escolas normais serão professores do quadro das mesmas escolas, por nomeação do Governo.

Art. 21.º O provimento dos lugares de professores das escolas normais será temporário, e só poderá tornar-se definitivo depois de três anos de bom e efectivo serviço.

Art. 22.º Os vencimentos de todos os funcionários das escolas normais são os da tabela anexa a esta lei.

§ único. Os vencimentos do pessoal docente e demais funcionários das escolas de ensino normal e distritais, que actualmente funcionam, são os constantes na tabela anexa ao decreto de 29 de Marco de 1911, para o pessoal docente e funcionários das escolas primárias superiores.

Disposição transitória

Art. 23.º Os alunos que actualmente frequentam as escolas de ensino normal e de habilitação ao magistério, e também os que se matricularem nos três anos lectivos próximos, podem concluir nessas escolas os respectivos

cursos, segundo as disposições legais e regulamentares vigentes à data da publicação da presente lei.

Art. 24.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros do Interior e Instrução Pública a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República e publicada em 7 de Julho de 1914. — *Manuel de Arriaga* = *Bernardino Machado* = *José de Matos Sobral Cid*.

Tabela dos vencimentos do pessoal docente e demais funcionários das escolas normais

1 Director, gratificação	100\$
1 Secretário, gratificação	90\$
1 Bibliotecário, gratificação	80\$
12 Professores do curso teórico, vencimentos de categoria, a 600\$, e de exercício, a 200\$. .	9.600\$
7 Professores dos cursos práticos, vencimentos de categoria, a 400\$, e de exercício, a 100\$.	3.500\$
12 Professores para as escolas anexas:	
Vencimentos de categoria de professores primários de 1.ª classe, a 250\$	3.000\$
Vencimentos de exercício de professores de 1.ª classe, a 50\$	600\$
Subsídios de residência, a 75\$.	900\$
Renda de casa, a 100\$	1.200\$
1 Amanuense, de categoria, a 250\$, e de exercício, a 50\$	300\$
Para o pessoal menor	1.500\$
Expediente	300\$

Paços do Governo da República, em 7 de Julho de 1914. — O Ministro de Instrução Pública, *José de Matos Sobral Cid*.

