

(h) Um pode ser substituído por primeiro-sargento artilheiro do activo ou da reserva.

(i) Podem ser substituídos por pessoal de outras classes enquanto a insuficiência de efectivos da classe dos fuzileiros não permitir destacar pessoal desta classe.

(j) Dois marinheiros devem ter a especialização de condutores de automóveis.

(l) Pode ser substituído por primeiro-despenseiro.

2.º Que a distribuição do pessoal referido no n.º 1.º pelas unidades e outros organismos do Comando Naval de Angola seja fixada por despacho do Ministro da Marinha.

3.º Revogar as Portarias n.ºs 21 950, de 12 de Abril de 1966, 22 763, de 4 de Julho de 1967, e 23 507, de 26 de Julho de 1968

Nota. — Em conformidade com o disposto no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 47 815, de 26 de Julho de 1967, os oficiais e demais pessoal da Direcção Provincial dos Serviços de Marinha poderão desempenhar, cumulativamente, funções militares no Comando Naval.

Ministério da Marinha, 30 de Julho de 1969. — O Ministro da Marinha, *Manuel Pereira Crespo*.

Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo

Decreto n.º 49 158

Tendo a experiência demonstrado a necessidade de actualizar algumas disposições do Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e das Ilhas Adjacentes, aprovado pelo Decreto n.º 41 668, de 7 de Junho de 1958;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Os preceitos legais abaixo indicados do Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e das Ilhas Adjacentes, aprovado pelo Decreto n.º 41 668, de 7 de Junho de 1958, e alterado pelos Decretos n.ºs 44 223, de 7 de Março de 1962, 44 319, de 30 de Abril de 1962, 44 843, de 4 de Janeiro de 1963, 46 653, de 19 de Novembro de 1965, e 47 073, de 6 de Julho de 1966, passam a ter a seguinte redacção:

Art. 6.º

§ 1.º Antes da prestação das provas práticas a aptidão física dos concorrentes é apreciada pela Junta de Recrutamento e Selecção da Direcção do Serviço do Pessoal ou por uma junta de saúde, militar ou civil, designada pelo director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

§ 2.º As decisões sobre as opiniões formuladas pelas juntas pertencem ao director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo e não são susceptíveis de recurso.

§ 3.º O mapa ou documento passado pela junta interveniente terá o prazo de validade de seis meses, findo o qual terão os candidatos de ser submetidos a nova junta para efeitos de provimento.

Art. 10.º A autorização para a abertura dos concursos e a nomeação dos respectivos júris são da competência do director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, bem como o provimento das vagas ocorridas nas corporações e secções locais.

Art. 11.º

§ 1.º Nos portos em que acidentalmente o capitão do porto não seja oficial de marinha, é o mesmo substituído por um oficial de marinha das capitánias limítrofes ou mais próximas.

§ 2.º Nos concursos para o preenchimento das vagas da Corporação de Pilotos do Douro e Leixões e da Secção de Pilotos de Faro e Olhão, o capitão do porto será substituído pelo chefe do departamento marítimo respectivo, que presidirá, e, para os concursos da Corporação do Douro e Leixões, o oficial de marinha pelo capitão do Porto de Leixões.

Art. 12.º O júri classifica as provas práticas dos concorrentes por valores, em escala até 20, e, depois, em igualdade de valorização, deve atender às preferências estabelecidas pelo artigo 8.º Das reuniões do júri lavrar-se-ão actas, carecendo de homologação do director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo as respeitantes à classificação final dos concorrentes.

Art. 13.º O provimento das vagas ocorridas nas corporações e secções locais será efectuado pela ordem da classificação dos concorrentes, que serão nomeados por alvará expedido e assinado pelo director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

Art. 16.º A admissão de ajudantes de escrivão e de escrivães faz-se por concurso documental, aberto na capitania do porto respectiva e a que são aplicáveis as normas gerais estabelecidas para os concursos de admissão aos quadros do funcionalismo público, devendo ser exigida aos candidatos a habilitação literária mínima do 2.º ciclo liceal ou equivalente.

§ único. A admissão de escrivães só terá lugar quando não houver ajudantes de escrivão, nas condições do § 4.º do artigo 19.º, para preenchimento de vagas nas corporações locais.

Art. 17.º

- a) Ser já servidor da corporação local;
- b) Ter menos idade;
- c) Haver servido na Armada.

Art. 18.º No funcionamento e validade dos concursos de admissão de escrivães e ajudantes de escrivão e na forma de nomeação dos concorrentes aprovados deve observar-se, na parte aplicável, as disposições anteriormente estabelecidas para os pilotos, excepto quanto à apreciação das condições físicas dos candidatos, a qual somente deverá ser efectuada depois de ter sido autorizado o provimento, e quanto à constituição do júri, que é apenas composto pelo capitão do porto, por um oficial de marinha seu adjunto, ou por qualquer outro oficial de marinha, e pelo chefe da corporação local onde se der a vaga.

§ único. Nos concursos para o preenchimento das vagas da Corporação de Pilotos do Douro e Leixões, o júri será constituído pelo chefe do Departamento Marítimo do Norte, que presidirá, e pelo capitão do Porto de Leixões e o piloto-mor da Corporação, que servirão de vogais.

Art. 19.º As vagas de piloto-mor, sota-piloto-mor, cabo-piloto e escrivão são preenchidas nos termos dos parágrafos seguintes, por direito de acesso, concurso documental ou antiguidade, desde que se reconheça terem os interessados as condições mínimas necessárias ao desempenho dos cargos a preencher.

§ 1.º A vaga de piloto-mor é preenchida pelo sota-piloto-mor, se houver só um, ou por concurso documental, aberto entre os sota-pilotos-mores, caso haja mais do que um. Nas corporações onde não haja sota-piloto-mor, a vaga de piloto-mor é preenchida pelo cabo piloto, se houver só um, ou por concurso documental, aberto entre os cabos pilotos, caso haja mais do que um.

§ 2.º A vaga de sota-piloto-mor é preenchida pelo cabo piloto, se houver só um, ou por concurso documental, aberto entre os cabos pilotos, caso haja mais do que um.

§ 3.º A vaga de cabo piloto é preenchida pelo piloto que tiver mais de cinco anos de serviço como piloto efectivo, se houver só um, ou por concurso documental, aberto entre os pilotos naquelas condições, caso haja mais do que um.

§ 4.º A vaga de escrivão é preenchida por ordem de antiguidade entre os ajudantes de escrivão que possuam a habilitação mínima do 2.º ciclo liceal ou outra considerada equivalente.

Art. 20.º As condições de preferência para efeitos do artigo anterior, excepto no que se refere ao caso previsto no § 4.º, são, pela ordem da sua enumeração, as seguintes:

- a) Aptidão profissional e bom comportamento;
- b) Antiguidade;
- c) Conhecimentos de línguas estrangeiras;
- d) Habilitações literárias.

§ único.

Art. 21.º No funcionamento e validade dos concursos e na forma de promoção dos concorrentes aprovados devem observar-se, na parte aplicável, as disposições anteriormente estabelecidas para os concursos de admissão, sendo a constituição do júri a prevista no artigo 18.º e seu § único.

Art. 25.º

10.º Propor ao capitão do porto, ou ao chefe do Departamento Marítimo do Norte, no caso da Corporação de Pilotos do Douro e Leixões, a abertura de concurso para o preenchimento de vagas na lotação da sua corporação.

11.º Prestar a informação a que se refere o § único do artigo 20.º

Art. 31.º

5.º No caso de ser o mais antigo, substituir o sota-piloto-mor nos seus impedimentos; igualmente lhe compete substituir o piloto-mor nos seus impedimentos, desde que não haja sota-piloto-mor ou este esteja impedido.

Art. 33.º

5.º No caso de ser o mais antigo, substituir o cabo-piloto nos seus impedimentos.

Art. 38.º Os distintivos são os seguintes:

Piloto-mor — Duas âncoras cruzadas, bordadas a ouro, assentes numa rodela de pano azul-ferrete, colocadas em cada braço, logo acima da curva; três estrelas bordadas a ouro sobre pano azul-ferrete, dispostas nas mangas em diagonal e distantes entre si de 0,03 m, ficando a primeira à distância de 0,05 m do canhão;

Sota-piloto-mor — Duas âncoras cruzadas, bordadas a ouro, assentes numa rodela de pano azul-ferrete, colocadas em cada braço, logo acima da curva; duas estrelas bordadas a ouro sobre pano azul-ferrete, colocadas nas posições correspondentes às duas primeiras do distintivo do piloto-mor;

Cabo piloto — Duas âncoras cruzadas, bordadas a ouro, assentes numa rodela de pano azul-ferrete, colocadas em cada braço, logo acima da curva; uma estrela bordada a ouro sobre pano azul-ferrete, colocada na posição correspondente à segunda estrela do distintivo do piloto-mor;

Piloto efectivo — Duas âncoras cruzadas, bordadas a ouro, assentes numa rodela de pano azul-ferrete, colocadas em cada braço, logo acima da curva;

Piloto provisório — Duas âncoras cruzadas, bordadas a ouro, assentes numa rodela de pano azul-ferrete, colocadas no braço direito, logo acima da curva;

Escrivão e ajudante de escrivão — Uma âncora cruzada com uma pena, ambas bordadas a ouro, assentes e colocadas, como o distintivo do piloto efectivo, nos dois braços para o escrivão e só no braço direito para o ajudante.

§ único.

Art. 39.º

§ 1.º Além destes proventos, o pessoal incorporado e assalariado tem direito ao abono de família nos mesmos termos que vigorarem para o funcionalismo público.

§ 2.º As pessoas de família do pessoal incorporado e assalariado terão direito a receber, por morte destes e mediante processo organizado nos termos do que estiver estabelecido sobre o assunto para o funcionalismo público, subsídio idêntico ao fixado para o mesmo funcionalismo.

Art. 53.º A pensão de aposentação do pessoal determina-se pelas seguintes percentagens dos proventos que o aposentado receberia se estivesse no activo:

Com quinze a vinte anos de serviço — 60 por cento;

Com mais de vinte a vinte e cinco anos de serviço — 70 por cento;

Com mais de vinte e cinco a trinta anos de serviço — 80 por cento;

Com mais de trinta anos de serviço — 90 por cento, acrescido de 1 por cento por cada ano completo de serviço, até o limite máximo de 100 por cento.

§ único.

Art. 106.º As embarcações que, por qualquer circunstância, tenham de entrar ou sair dos portos à espia pagam 50 por cento da tabela A por cada dia ou fracção que durar a manobra.

Art. 117.º A Corporação Geral dos Pilotos, considerada como um todo orgânicamente solidário, é dirigida e administrada por uma comissão que funciona na Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, denominada Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos, e que se compõe do director da Marinha Mercante, que servirá de presidente, dos chefes dos departamentos marítimos, ou de oficiais de marinha seus delegados, do secretário-tesoureiro do Conselho Administrativo da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo e dos dois pilotos-mores de Lisboa e do Douro e Leixões.

§ único. Sempre que a Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos o julgue conveniente, poderá

agregar capitães dos portos ou delegados das corporações ou secções locais.

Art. 118.º

§ 2.º As atribuições da Comissão previstas pelos n.ºs 4.º, 6.º, 7.º e 8.º deste artigo serão exercidas por uma comissão executiva, composta pelo director da Marinha Mercante, pelo secretário-tesoureiro do Conselho Administrativo da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo e pelo piloto-mor de Lisboa.

Art. 122.º

§ 4.º Os vogais eleitos não podem ser elegíveis no ano seguinte, salvo se isso for fundamentalmente proposto pelo piloto-mor e tiver a concordância do capitão do porto.

Art. 127.º

§ 3.º Logo que seja criado o Cofre de Previdência do Pessoal Incorporado e Assalariado dos Serviços de Pilotagem, as corporações e secções locais de pilotos contribuirão para aquele Cofre com 2 por cento da receita proveniente de taxas de pilotagem por elas cobradas.

Art. 128.º

1.º

a)

b) Proventos a que se refere o § 2.º do artigo 39.º

2.º

h) Contribuição para o Cofre de Previdência do Pessoal Incorporado e Assalariado dos Serviços de Pilotagem, nos termos do § 3.º do artigo 127.º

Art. 133.º A Corporação tem três estações, dirigidas todas elas pelo piloto-mor, a primeira com sede na Capitania, a segunda com sede no Bom Sucesso e a terceira com sede a bordo de uma embarcação fora da barra, chefiadas, respectivamente, pelo piloto-mor, pelo sota-piloto-mor e por um cabo piloto nomeado por escala.

Art. 139.º A Corporação tem duas estações, uma com sede na Foz do Douro e outra com sede em Leixões, ambas dirigidas pelo piloto-mor e cada uma delas chefiada, por escala, pelos sota-pilotos-mores.

§ 1.º Os sota-pilotos-mores, além da competência que lhes é dada pelo artigo 27.º, têm, também, em relação às estações que chefiam, a definida no artigo 25.º, com excepção do disposto nos seus n.ºs 10.º e 11.º

§ 2.º O pessoal das duas estações está dentro dos respectivos portos, pronto a sair quando for necessário e as condições de tempo e mar o permitam.

Art. 140.º O piloto-mor dividirá o pessoal incorporado pelas duas estações, podendo guarnecê-las, mediante prévia aprovação do chefe do Departamento Marítimo do Norte, segundo as escalas que forem mais apropriadas ao serviço.

Art. 141.º Os pilotos que derem saída a embarcações que transitam do porto do Douro para Leixões ou vice-versa desempenhar-se-ão também dos serviços de entrada e completa amarração no outro porto.

Art. 142.º A Corporação de Pilotos dará inteiro cumprimento às disposições regulamentares e especiais dos portos do Douro e Leixões.

Art. 143.º Os serviços de pilotagem que não estejam previstos no presente diploma serão regulados pelo chefe do Departamento Marítimo do Norte, mediante proposta do piloto-mor.

Art. 144.º Nas entradas e saídas do rio Douro, o piloto-mor ou sota-piloto-mor, ou quem as suas vezes fizer, assistirá ao movimento da barra em local próprio, donde fará os sinais previstos no artigo 100.º deste Regulamento.

Art. 145.º Nenhuma embarcação pilotada pode meter à barra do Douro sem que esteja içado qualquer dos sinais apropriados referidos no artigo anterior.

Art. 146.º As embarcações que fundearem, após a entrada no porto, antes de poderem atingir o local do destino, ou, na saída depois da largada, antes de passarem a barra, pagam, além do estabelecido na tabela A, mais um serviço de mudança pela tabela B; as que desamarrarem para sair e o não possam fazer, por qualquer motivo estranho ao serviço de pilotagem, pagam pela tabela B.

Art. 147.º As embarcações que entrarem em Leixões tão-somente para meter piloto ou receber a visita de saúde com o fim de seguirem para o rio Douro, desde que naquele porto se não demorem mais de duas horas, salvo motivo de força maior, ficam isentas do pagamento da taxa de pilotagem em Leixões.

Art. 148.º As estações da Foz e de Leixões farão consultas entre si, sempre que as circunstâncias o aconselharem.

Art. 149.º A competência disciplinar sobre o pessoal da Corporação de Pilotos dos Portos do Douro e Leixões pertence ao chefe do Departamento Marítimo do Norte.

Art. 152.º A Corporação tem duas estações, uma com sede em Setúbal e outra com sede no Portinho da Arrábida, ambas dirigidas pelo piloto-mor, que acumulará com a chefia da primeira, sendo a segunda chefiada, por escala, por um dos cabos pilotos.

Art. 172.º A pilotagem de entrada ou saída na praia Formosa compreende o percurso entre as bóias de amarração de navios até uma distância não superior a três milhas das mesmas bóias.

Art. 173.º A pilotagem de entrada e saída no porto do Funchal e na praia Formosa é remunerada pela verba da tabela A.

§ 1.º Quando o serviço dos pilotos consistir apenas em indicar com uma embarcação o local onde os navios devem fundear, sem que os respectivos capitães tenham metido piloto a bordo, as verbas a cobrar serão as da tabela AA.

§ 2.º Todos os restantes serviços prestados pela secção local dentro do porto do Funchal e até 1 milha do extremo leste do molhe-cais e na praia Formosa são remunerados pela tabela B.

§ 3.º As embarcações que escalem o porto do Funchal para meter combustíveis, mantimentos ou aguada, sem fazer qualquer operação comercial, beneficiam da redução de 50 por cento em todas as verbas das tabelas A, AA e B.

Art. 2.º São eliminados no Regulamento referido no artigo anterior os artigos 171-A e 171-B.

Art. 3.º São substituídos no Regulamento referido no artigo 1.º as seguintes designações:

a) Direcção-Geral da Marinha por Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo;

- b) Director-geral da Marinha por director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo;
c) Chefe do Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões por chefe do Departamento Marítimo do Norte.

Marcello Caetano — Manuel Pereira Crespo.

Promulgado em 18 de Julho de 1969.

Publique-se.

Presidência da República, 30 de Julho de 1969. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Portaria n.º 24 210

Considerando a conveniência de introduzir no Regulamento da Escola Náutica, aprovado pela Portaria n.º 17 632, de 14 de Março de 1960, as alterações que decorrem da experiência que tem vindo a ser colhida:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, o seguinte:

1.º É aditado um § 1.º ao artigo 66.º do Regulamento da Escola Náutica, com a seguinte redacção:

Art. 66.º

§ 1.º O aluno que obtiver a média de frequência de, pelo menos, 14 valores, não tendo tido em qualquer exame de frequência classificação inferior a 10 valores, é dispensado do exame final, sendo-lhe atribuída como valorização final a média de frequência anual.

2.º O § único do artigo 66.º do Regulamento da Escola Náutica passa a § 2.º, com a seguinte redacção:

§ 2.º Quando anexa a qualquer disciplina haja a instrução prática correspondente, considera-se o conjunto como uma disciplina única, sendo a dispensa de exame regulada para o conjunto como se estabelece no parágrafo anterior. Será, porém, admitido a exame final o aluno que, tendo média de frequência de, pelo menos, 10 valores na disciplina, tenha na instrução, pelo menos, 8 valores.

Ministério da Marinha, 30 de Julho de 1969. — O Ministro da Marinha, Manuel Pereira Crespo.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

Decreto n.º 49 159

Tendo em vista as disposições do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 48 234, de 31 de Janeiro de 1968:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais a celebrar contrato para a execução da empreitada de construção do edifícios dos correios, telégrafos e telefones da Lousã, pela importância de 1 436 000\$.

Art. 2.º O encargo resultante da execução do contrato referido no artigo anterior não poderá, em cada ano, exceder as seguintes quantias:

Em 1969	800 000\$00
Em 1970	636 000\$00

§ único. A importância fixada para o ano seguinte será acrescida do saldo apurado no ano que lhe antecede.

Marcello Caetano — João Augusto Dias Rosas — Rui Alves da Silva Sanches.

Promulgado em 18 de Julho de 1969.

Publique-se.

Presidência da República, 30 de Julho de 1969. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Justiça

Decreto n.º 49 160

Atendendo ao exposto por alguns governos das províncias ultramarinas;

Ouvido o Conselho Ultramarino;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 150.º da Constituição, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Nas províncias ultramarinas onde exista Polícia Judiciária, os assistentes e denunciadores que pretendam a realização de exames com a intervenção de peritos contabilistas ou de outros peritos especializados depositarão a quantia que for calculada necessária para pagamento dos encargos com a diligência e com a remuneração dos peritos, a qual terá o regime dos preparos para despesas em processos cíveis.

Art. 2.º — 1. Os livros de assentos do registo civil têm termos de abertura e de encerramento, que, nos concelhos que sejam sede de comarca, são assinados pelo juiz de direito, ao qual compete ainda numerar e rubricar cada uma das folhas.

2. Se houver mais de um juiz, a legalização dos livros referidos no número anterior compete ao juiz de turno e, quando haja especialização de jurisdições, ao juiz cível de turno.

3. Nos restantes concelhos a legalização compete ao juiz municipal respectivo.

4. O disposto nos números anteriores é aplicável aos livros de assentos de baptismo nas províncias onde a tais assentos são reconhecidos efeitos civis.

Art. 3.º — 1. Para o julgamento dos processos de justificação judicial de óbito regulados no Diploma Legislativo Ministerial para a província de Angola n.º 39, de 19 de Maio de 1961, passa a ser competente o tribunal da comarca em que o óbito se terá verificado.

2. A publicação a que alude o § 3.º do artigo 4.º do diploma referido no número anterior só se fará em Luanda quando na sede da comarca competente para o julgamento não haja publicação periódica diária ou semanal.

Art. 4.º São extensivas ao ultramar as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 42 968, de 9 de Maio de 1960, no Decreto-Lei n.º 42 645, de 14 de Novembro de 1959, que foi aplicado ao ultramar pela Portaria n.º 22 139, de 29 de Julho de 1966, devendo considerar-se não escrita a referência feita no n.º 6.º deste último diploma à alínea a) e n.º 4.º do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 42 645.

Art. 5.º A percentagem acrescida ao tempo de serviço prestado na comarca de Nampula pelos juizes de direito, por força do § único do artigo 1.º do Decreto n.º 38 882, de 27 de Agosto de 1952, com referência ao § 4.º do