

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 13 de Abril de 1929.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*José Vicente de Freitas—Mário de Figueiredo—António de Oliveira Salazar—Júlio Ernesto de Moraes Sarmiento—Anibal de Mesquita Guimarães—Manuel Carlos Quintão Meireles—José Baccalar Bebiano—Gustavo Cordeiro Ramos—Pedro de Castro Pinto Bravo.*

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Comerciais
e Consulares

1.ª Repartição

Decreto n.º 16:727

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, e tendo em vista o que dispõe o artigo 1.º do decreto n.º 11:814, de 30 de Junho de 1926: hei por bem, sob proposta dos Ministros da Marinha e dos Negócios Estrangeiros, ratificar o acôrdo entre Portugal e a Alemanha sôbre o reconhecimento recíproco dos certificados de navegabilidade, assinado em Lisboa a 8 de Abril de 1929.

Os Ministros da Marinha e dos Negócios Estrangeiros assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 13 de Abril de 1929.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*Anibal de Mesquita Guimarães—Manuel Carlos Quintão Meireles.*

O Governo da República Portuguesa e o Governo da Alemanha, tendo reconhecido que as leis e regulamentos sôbre segurança de navegação em vigor nos dois países garantem uma eficaz fiscalização das condições de navegabilidade dos navios:

Desejando facilitar as relações marítimas recíprocas entre os dois países:

Resolveram concluir o seguinte Acôrdo:

ARTIGO 1.º

Cada um dos dois Governos contratantes reconhece plenamente as disposições legais e regulamentares estabelecidas pelo outro Governo na sua legislação e destinadas a assegurar uma conveniente fiscalização das condições de segurança dos navios da respectiva nacionalidade, de qualquer género e dimensões.

ARTIGO 2.º

Como consequência das disposições do artigo 1.º, as autoridades dos portos da Alemanha reconhecem como válidos e legais os certificados de navegabilidade passados pelas autoridades marítimas portuguesas aos navios portugueses, segundo o disposto nos decretos n.ºs 15:372 e 15:452 do Governo da República Portuguesa, datados de 9 de Abril de 1928.

As autoridades marítimas portuguesas, nos portos do continente da República e dos arquipélagos adjacentes, reconhecem como válidos e legais os certificados de navegabilidade, ou documentos equivalentes, passados aos navios alemães pelas autoridades competentes do seu País.

ARTIGO 3.º

Os navios alemães em portos do continente da República ou dos arquipélagos adjacentes estão apenas sujeitos, por parte das autoridades marítimas portuguesas, a uma fiscalização limitada à verificação da existência a bordo de certificados de navegabilidade, ou documentos equivalentes, ainda em vigor e passados pelas autoridades competentes alemãs.

Os navios portugueses nos portos da Alemanha estão apenas sujeitos, por parte das autoridades competentes desses portos, a uma fiscalização limitada à verificação da existência a bordo de um certificado de navegabilidade, ainda em vigor, passado pelas autoridades marítimas portuguesas.

ARTIGO 4.º

Apesar das disposições dos artigos anteriores, as autoridades competentes de cada um dos Governos contratantes podem embargar a saída de um navio da nacionalidade do outro País, ainda que provido de um certificado de navegabilidade ou documentos equivalentes, em vigor, desde que tenham razões para supor que há perigo evidente para a vida das pessoas embarcadas, se o navio em questão fôr autorizado a fazer a viagem projectada.

Neste caso o cônsul do País a que pertence o navio cuja partida foi embargada será imediatamente prevenido pelas autoridades competentes do porto, a fim de tomar as providências necessárias impostas pelas circunstâncias, a menos que entretanto o capitão do navio em questão o tenha pôsto de novo em boas condições de navegabilidade.

ARTIGO 5.º

Os navios portugueses ou alemães só gozam das vantagens concedidas pelo presente Acôrdo quando estejam munidos de um certificado de navegabilidade ou documentos equivalentes ainda em vigor o passados pelas autoridades competentes dos respectivos países.

Portanto os navios portugueses ou alemães que apenas possuam certificados passados por uma sociedade de classificação, embora reconhecida pelos dois Governos, não podem invocar o presente Acôrdo para se eximir à fiscalização das autoridades competentes do outro País, excepto nos pontos em que a legislação do País da nacionalidade do navio reconhece como válidos e equivalentes a certificados oficiais os certificados da referida sociedade de classificação.

Os navios que pela legislação do seu País estão dispensados de ter a bordo um certificado de navegabilidade ou documentos equivalentes gozam, pelo contrário, de todas as vantagens reconhecidas pelo presente Acôrdo, nas mesmas condições dos navios providos de certificados de navegabilidade em regra.

ARTIGO 6.º

As autoridades competentes dos dois Governos contratantes reservam-se o direito de verificar que as alegações contidas nos certificados de navegabilidade, ou documentos equivalentes, dos navios de emigrantes, em particular as que dizem respeito a meios de salvação, número de passageiros, viveres e aguada, são devidamente observadas, bem como as disposições regulamentares do país a que pertencem essas autoridades e que dizem respeito à habitabilidade, higiene e salubridade dos locais affectos aos passageiros de coberta, e se as instalações das enfermarias, o material médico e farmacêutico são conformes com as prescrições em vigor no país a que pertencem as referidas autoridades.

ARTIGO 7.º

As prescrições contidas no artigo 1.º do presente Acôrdo não impedem cada um dos dois Governos contratantes de modificar, quando o julguem necessário, as

disposições legais e regulamentares respectivas sobre segurança de navegação, devendo contudo comunicar imediatamente ao outro Governo as modificações feitas na legislação em vigor.

Os Governos contratantes podem introduzir no presente Acôrdo, por via diplomática e em qualquer ocasião, os melhoramentos que se julguem desejáveis ou necessários.

ARTIGO 8.º

O presente Acôrdo entra em vigor a partir de 1 de Maio de 1929 e conservar-se há em vigor por tempo indeterminado, podendo ser denunciado em qualquer ocasião por um dos dois Governos contratantes.

A denúncia do Acôrdo só terá efeito seis meses depois da data em que fôr comunicada ao outro Governo.

Em firmeza do que os Plenipotenciários respectivos assinaram o presente Acôrdo.

Feito em duplicado em Lisboa aos 8 de Abril de 1929.

Manuel Carlos Quintão Meireles.
Ernst Busch.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Administração Geral dos Serviços Hidráulicos

Decreto n.º 16:728

Tendo em vista o disposto no § único do artigo 2.º do decreto n.º 12:757, de 2 de Dezembro de 1926, e atendendo às considerações apresentadas pela comissão nomeada pelo decreto n.º 15:644, de 23 de Junho de 1928, destinada a estudar a classificação geral dos portos, em conformidade com as disposições da lei de portos;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º Os portos do continente são desde a presente data distribuídos pelas diferentes classes, como segue:

Portos de 1.ª classe — Lisboa e Douro-Leixões.

Portos de 2.ª classe — Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Lagos, Portimão, Faro-Olhão e Vila Real de Santo António.

Portos de 3.ª classe — Sines, Albufeira e Tavira.

Portos de 4.ª classe — Caminha, Esposende, Vila do Conde, Nazaré, S. Martinho do Porto, Ericeira, Vila Nova de Milfontes e Fuseta.

Portos de pesca — Póvoa de Varzim, Peniche e Sezimbra.

Art. 2.º As disposições do artigo anterior substituem desde esta data as constantes do artigo 2.º e suas alíneas do decreto n.º 12:797, de 2 de Dezembro de 1926, na parte respeitante a estes portos.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpriam e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 13 de Abril de 1929.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — Mário de Figueiredo — António de Oliveira Salazar — Júlio Ernesto de Moraes Sarmiento — Antbal de Mesquita Guimarães — Manuel Carlos Quintão Meireles — José Bacelar Bebiano — Gustavo Cordeiro Ramos — Pedro de Castro Pinto Bravo.

MINISTÉRIO DA INSTRUÇÃO PÚBLICA

Secretaria Geral

Decreto n.º 16:729

Reconheceu-se de há muito a vantagem de agrupar sob a dependência do mesmo Ministério todos os serviços de ensino técnico até agora dispersos pelos Ministérios do Comércio e Comunicações e da Agricultura.

Essa concentração de todos os estabelecimentos de ensino sob uma direcção única só poderá facilitar a reforma ulterior dos estudos técnicos, de acôrdo com os princípios já adoptados para a reorganização dos outros serviços do Ministério da Instrução Pública.

Procurar se há de futuro evitar a duplicação de cursos e a dispendiosa manutenção de laboratórios idênticos em várias escolas superiores técnicas e universitárias, o que, não tendo justificação para a melhor proficiência do ensino, resulta agora em cerceamento das dotações que melhor se poderiam destinar aos outros serviços escolares, tanto de investigação científica como de carácter profissional.

Tal resultado poderá facilmente obter-se sem alterar as características especiais de cada uma dessas escolas superiores, antes as acentuando como é mester.

É igualmente urgente reorganizar o ensino técnico industrial nos seus vários graus, evitando a possível confusão provocada pela similitude de designação de cursos e cadeiras entre as escolas de grau superior e de grau médio.

É ainda indispensável adaptar as escolas industriais elementares às condições do meio regional, retirando dos seus programas o ensino de matérias que sobrecarregam inutilmente e procurando restituí-las à sua verdadeira função: a preparação de operários intelectualmente mais bem apetrechados.

A indústria tem exposto por várias vezes a necessidade da existência de mestres ou chefes de oficina para cuja preparação não tem havido escolas bem adequadas. Obviar-se há a tal necessidade simplificando os cursos dos institutos técnicos do grau médio e procurando igualmente adaptá-los às necessidades do meio regional.

Finalmente, procurar-se há de futuro, tanto quanto as disponibilidades do Tesouro o permitam, aumentar as dotações de todos os laboratórios de modo a pô-los em condições materiais de nêles se realizarem trabalhos de investigação científica e de aplicação ao desenvolvimento das riquezas nacionais. E nesta orientação desde já se dispõe que os Laboratórios de Patologia Vegetal de Veríssimo de Almeida e de Microbiologia de Ferreira Lapa, aos quais é dada autonomia, fiquem, para efeitos de ensino, anexos ao Instituto Superior de Agronomia.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São transferidos para o Ministério da Instrução Pública, a partir do dia 1 de Maio do corrente ano, as seguintes escolas e estabelecimentos:

a) Do Ministério do Comércio e Comunicações:

1 — O Instituto Superior Técnico e a Oficina de Instrumentos de Precisão.