Têrça-feira 28 de Março de 1933 I Série — Número 71

DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 5$70

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

ASSINATURAS

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

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

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério da Marinha:

Decreto n.º 22:361 — Manda pôr em execução a Convenção Internacional das Linhas de Carga Máxima, assinada em Londres em Julho de 1930.

Decreto n.º 22:362 — Aprova o regulamento das Linhas de Carga Máxima — Instruções para determinação das referidas linhas.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto n.º 22:361

A Convenção de Londres sôbre as Linhas de Carga Máxima, que se aplica a navios e, portanto, a elementos que na sua maioria estão em regime internacional, deve, por isso, tornar-se instrumento político de carácter interno e externo e ser também, depois de ratificada, aplicada como lei interna aos navios portugueses que façam viagens internacionais.

Depois de assinada *ad referendum* pelos nossos plenipotenciários, sobreveio o decreto n.º 21:090, de 14 de Abril de 1932, autorizando o Govêrno a ratificar a Convenção com o respectivo Protocolo Final e Acto Final da Conferência Internacional das Linhas de Carga, assinados em Londres em 5 de Julho de 1930.

Seguiu-se a carta de ratificação, publicada em suplemento ao *Diário do Govêrno* n.º 296, de 19 de Dezembro de 1932, cujo depósito foi feito, simultâneamente com o de outros países, no dia 1 de Outubro de 1932.

Há agora que integrar a Convenção em diploma especial por forma a serem aplicados os seus preceitos aos barcos portugueses em portos do continente e das ilhas adjacentes.

Tal é o objectivo do presente decreto.

A evolução das leis internas sôbre o assunto, para se colocarem a par dos preceitos da Convenção, apresentou aspecto especial nos Estados Unidos pela introdução dos seus princípios em regulamento interno, datado de 5 de Setembro de 1930; ficou assim realizado o complemento necessário da lei de 2 de Março de 1929, que tornou obrigatória, para navios daquela nacionalidade, a aposição de marcas indicadoras de limites de carregamento compatíveis com a segurança da vida humana no mar. Outros países, como a Suécia e Noruega, iniciaram — primeiramente com o carácter provisório — a aplicação das regras da Convenção; e a Bélgica, por decreto de 14 de Setembro de 1931, deu possibilidade à determinação do bordo livre pelos preceitos do regulamento anexo à Convenção desde que os proprietários assim o requeressem, recebendo nesse caso certificado internacional de modêlo análogo ao da Convenção; e em França, um decreto de 10 de Março de 1931 autorizou a aplicação imediata das regras da Convenção aos barcos-cisternas e aos que transportam madeiras; na Holanda, um diploma de 25 de Janeiro de 1932 permitiu a aplicação das regras da Convenção mesmo antes da sua ratificação; na Alemanha, antes da formalidade da ratificação, foi publicado em Dezembro de 1932 decreto prescrevendo regras iguais às da Convenção a partir de 1 de Janeiro de 1933.

A Inglaterra publicou o *Merchant Shipping Act, 1932*, que dá execução, como lei interna, à Convenção de 1930 sôbre as Linhas de Carga Máxima dos Navios. Outros países decerto lhe seguirão o exemplo, sobretudo os que já puseram a Convenção em execução, como regulamento interno, a título provisório ou voluntário.

Os navios com o bordo livre marcado de acôrdo com o decreto n.º 11:210, de 18 de Julho de 1925, podem obter o certificado internacional sem necessidade de complicadas formalidades burocráticas desde que a capitania do pôrto verifique não haver alterações que influam de modo apreciável nos cálculos iniciais e os navios satisfaçam às «condições para a marcação do bordo livre» expressas na Convenção tanto quanto seja julgado razoável e praticável, tendo-se em atenção, sobretudo, a provisão efectiva da protecção dos navios e das suas tripulações.

Uma das características mais salientes das novas regras internacionais reside nos cuidados especiais quanto às aberturas nos pavimentos superiores e no costado, às balaüstradas e meios de acesso aos locais da tripulação, para assim se garantir a invulnerabilidade da parte emersa dos navios e a segurança do pessoal de bordo.

Daí a norma, repetidas vezes acentuada na conferência, no texto da Convenção e em recomendação e, portanto, no presente decreto, para a fiscalização que tem de ser exercida pela autoridade marítima. Em regra, porém, não se fará entre nós nova vistoria, além da que é prescrita na lei geral para a concessão do certificado de navigabilidade, onde, cumulativamente, podem ser feitas as verificações especificadas na Convenção. Depois de terminado o prazo de validade do certificado internacional, que nos casos gerais será de quatro anos, deve haver exame minucioso, por meio de vistoria especial, nos termos e para os fins expressos na Convenção.

A fiscalização sôbre os navios estrangeiros é combinada com as formalidades para a concessão do desembaraço marítimo e exercida por meio de técnicos habilitados para tal efeito, precisamente em harmonia com o disposto no § 2.º do artigo 16.º da Convenção.

Por êste diploma, respectivo regulamento e instruções dá o nosso País aplicação e execução à Convenção das linhas de carga de 1930 pela introdução expressa de todos os seus princípios na lei interna. Como Portugal, nos termos do artigo 21.º da Convenção, não fez declarações quanto ao desejo de a Convenção ser tornada extensiva a alguma ou algumas das suas colónias, não tem por isso êste decreto de ser publicado nos *Boletins Oficiais* das colónias portuguesas.

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 fôrça 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:

Linhas de carga máxima dos barcos

Princípio geral

Artigo 1.º Não é permitido a qualquer barco português ou estrangeiro sair de um pôrto português ou navegar nas águas territoriais portuguesas com uma immersão superior à linha de carga marcada no costado, correspondente ao período e zona da sua navegação, consignada num documento existente a bordo merecendo crédito.

§ único. A marcação das linhas de carga máxima deve ser condicionada à eficiência estrutural do barco e à provisão efectiva da protecção do barco e da sua tripulação.

Excepções

Art. 2.º Não são obrigados a ter marcadas as linhas de carga máxima e em geral a respeitar as disposições do presente decreto:

a) Os barcos empregados exclusivamente na pesca fluvial ou costeira;

b) Os barcos de recreio;

c) Os barcos empregados nos serviços hidrográficos e em estudos de flora e fauna marítimas;

d) Os rebocadores, desde que não sejam empregados no transporte de carga;

e) Os barcos de pilotos;

f) Os barcos de carga do tráfego local de tonelagem bruta igual ou menor do que 50 toneladas;

g) Os barcos de carga da pequena cabotagem de tonelagem bruta igual ou menor do que 50 toneladas;

h) Outros barcos isentos pelo Ministério da Marinha.

Convenção internacional

Art. 3.º Qualquer referência a «Convenção» significa a Convenção Internacional sôbre Linhas de Carga, assinada em Londres aos 5 dias do mês de Julho de 1930.

Classificação para efeitos dêste decreto

Art. 4.º Para os efeitos dêste decreto serão os barcos, aos quais êle se aplica, designados por «Barcos de linhas de carga», e divididos em duas grandes categorias:

a) «Barcos de linhas de carga internacionais», isto é, os barcos de tonelagem bruta igual ou superior a 150 toneladas transportando carga ou passageiros;

b) «Barcos de linhas de carga nacionais», isto é, os barcos de tonelagem bruta igual ou superior a 150 toneladas que não transportam carga nem passageiros e barcos de tonelagem inferior àquela.

§ único. Barcos de linhas de carga internacionais de países aos quais se aplica a Convenção serão designados, abreviadamente, no presente diploma, por «barcos de linhas de carga da Convenção».

Regras para a marcação das linhas de carga

Art. 5.º O Ministério da Marinha publicará o regulamento das linhas de carga máxima e respectivas instruções, dando execução ao presente decreto e facilitando a aplicação da Convenção de Londres de 1930 sôbre linhas de carga máxima.

§ único. A parte das instruções que corresponde à parte II do anexo I da Convenção será designada por «condições para a marcação do bordo livre».

Art. 6.º Os barcos de tipos especiais terão bordos livres determinados segundo critérios especiais a estabelecer caso por caso pela Direcção da Marinha Mercante.

Art. 7.º Diplomas especiais regularão o bordo livre das embarcações de passageiros do tráfego local.

Aposição, em barcos portugueses, das marcas representando o pavimento de referência e as linhas de carga

Art. 8.º A partir da data, que vier a ser estabelecida para a entrada em vigor dêste decreto, nenhum barco português poderá ir para o mar, a não ser que:

A) Tratando-se de uma construção feita depois de 30 de Junho de 1932:

a) Tenha sido vistoriado em harmonia com o regulamento das linhas de carga máxima;

b) Satisfaça às condições para a marcação do Bordo Livre;

c) Tenha sido marcado, a cada bordo, com a linha do pavimento do Bordo Livre (*deck line*), indicando a posição do pavimento completo mais elevado — tal como é definido nas instruções — e com as linhas de carga (*load lines*), mostrando as diversas immersões que o barco pode, com segurança, alcançar nas várias circunstâncias descritas no mesmo regulamento;

d) A linha do pavimento e as linhas de carga correspondam à descrição feita nas instruções, a linha do pavimento esteja na posição requerida pelas instruções e as linhas de carga sejam no número estipulado nas instruções para o barco em questão;

e) As linhas de carga estejam na posição requerida pelas instruções na parte aplicável ao barco de que se trata.

B) Tratando-se de barco construído antes de 30 de Junho de 1932:

a) Tenha sido vistoriado e marcado de harmonia com as alíneas *a*), *c*) e *d*) de *A*);

b) O barco satisfaça às condições para a marcação do Bordo Livre» em princípio e também em detalhe, tanto quanto seja razoável e praticável na opinião da Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante, no que

respeita à eficiência da (1) protecção das aberturas, (2) resguardos ou balaüstradas, (3) resbordos e (4) meios de acesso aos alojamentos da tripulação, obtida pelas disposições, instalações e dispositivos existentes a bordo;

c) As linhas de carga estejam, quer na posição requerida pela alínea *e*) de *A*) quer na posição que resulta da aplicação do decreto n.º 11:210, de 18 de Julho de 1925, respectivo regulamento e instruções e outras disposições aplicáveis publicadas até ao dia 5 de Julho de 1930 exclusive.

§ único. Qualquer barco que tente sair para o mar sem ter sido vistoriado e marcado em harmonia com o presente artigo pode ser detido até ser vistoriado e marcado; e qualquer navio que não satisfaça às condições para a marcação das linhas de carga que lhe correspondem por aplicação das instruções deve ser detido e considerado sem condições de segurança.

Art. 9.º E dever do proprietário ou do armador e do capitão ou mestre de qualquer barco sujeito ao disposto neste decreto e respectivo regulamento e instruções manter de modo estável e bem visível as linhas de carga marcadas nos termos do presente diploma e demais legislação aplicável.

Art. 10.º As marcas do Bordo Livre não poderão ser encobertas, apagadas ou alteradas salvo para cumprimento de disposições legais em vigor, ou para escapar ao inimigo ou por outras razões de fôrça maior.

Zonas e áreas periódicas

Art. 11.º O exercício da navegação, no que respeita aos limites de carregamento, deve ser feito de harmonia com as zonas e áreas periódicas prescritas em anexo à Convenção e no regulamento aprovado por êste decreto.

Autoridade competente para a fiscalização dos limites de carga

Art. 12.º A capitania do pôrto pode mandar a bordo de qualquer barco português, em qualquer ocasião, os funcionários que tenham de fazer as necessárias inspecções para os fins expressos neste decreto e respectivo regulamento. Pode também a capitania do pôrto impedir a saída de qualquer barco em que não tenha sido respeitado o disposto no presente decreto e seu regulamento e demais legislação aplicável.

Art. 13.º O capitão do pôrto, por si ou pelos seus agentes, não deve permitir a saída de um barco sobrecarregado, tendo em atenção a zona que o barco vai atravessar e a densidade da água. Esta disposição é válida ainda depois de cumpridas todas as formalidades legais perante as autoridades do pôrto.

§ único. Qualquer barco detido por estar sobrecarregado ou por presunção ou suspeita de estar carregado além do que é permitido por êste decreto e respectivo regulamento deve ser vistoriado por uma comissão de que faça parte um perito indicado pela Direcção da Marinha Mercante.

Determinação das marcas das linhas de carga máxima de barcos portugueses — Certificados

Art. 14.º As linhas de carga máxima serão determinadas pelas capitanias dos portos, servindo-se dos engenheiros construtores navais da Direcção da Marinha Mercante, ou por alguma sociedade de classificação reconhecida pelo Govêrno devendo neste último caso ser seguidas as condições que a tal respeito forem publicadas em regulamento e as linhas de carga ser submetidas à aprovação da Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante.

§ único. A responsabilidade da determinação das linhas de carga feita por uma sociedade de classificação, depois de aprovação pela Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante, cabe inteiramente a essa Repartição.

Art. 15.º Quando um barco fôr vistoriado e marcado de acôrdo com o presente decreto e satisfaça às condições para a marcação do Bordo Livre que lhe correspondem nas instruções para execução do regulamento das linhas de carga máxima, ser-lhe-á passado;

a) Um certificado internacional, no caso de um barco de linhas de carga internacionais;

b) Um certificado das linhas de água carregada, no caso de um barco de linhas de carga nacionais.

Art. 16.º O certificado poderá ser preenchido, quer pelo Ministério da Marinha quer por uma sociedade de classificação reconhecida pelo Govêrno; e deve em qualquer caso satisfazer ao modêlo aprovado e às condições prescritas no regulamento e conter, tratando-se de certificado internacional, as indicações julgadas necessárias pelo Ministério da Marinha para inteira execução da Convenção de Londres de 1930.

Art. 17.º O certificado deve ser assinado pelo engenheiro que faz a vistoria e pelo inspector das construções navais mercantes do Ministério da Marinha e ter o sêlo branco da Direcção Geral da Marinha.

§ único. No caso de o certificado ter sido preenchido por uma sociedade de classificação reconhecida, deve conter a assinatura de um dos seus directores técnicos, no lugar da do engenheiro, e a assinatura do inspector das construções navais mercantes com o sêlo branco da Direcção Geral da Marinha.

Art. 18.º O Ministério da Marinha pode solicitar do Govêrno de um País ao qual seja aplicável a Convenção que passe um certificado internacional a um barco registado em pôrto português e um tal certificado contendo uma declaração de ter sido passado nessas condições terá, para efeitos dêste decreto, o mesmo valor que se houvesse sido passado pelo Ministério da Marinha.

Art. 19.º O certificado, salvo revalidação nos termos expressos no artigo seguinte, caduca no fim de um prazo que não pode exceder, em qualquer caso, cinco anos a contar da data em que foi passado.

Art. 20.º Qualquer certificado pode, após vistoria especial, pelo menos tam detalhada e efectiva como a que precedeu a passagem do certificado, ser revalidado por um período, julgado razoável e possível dentro das condições do barco, sem, porém, exceder em caso algum cinco anos a contar da data da prorrogação.

Art. 21.º O certificado será cancelado nos casos seguintes:

a) Quando tenham sido feitas alterações no casco ou nas superstruturas que afectem a posição das linhas de carga; ou

b) Quando as disposições que constituem a protecção das aberturas, os resguardos ou as balaüstradas, os resbordos e os meios de acesso aos locais da tripulação não tenham sido mantidas, no barco, em condições tam eficazes como estavam à data em que o certificado foi passado; ou

c) Quando a vistoria anual não tenha sido efectuada, salvo prorrogação de um ano julgada aceitável pelo Ministério da Marinha. Tal prorrogação não deve, porém, afectar o limite máximo de cinco anos prescrito para todos os certificados.

Art. 22.º O proprietário do um barco deve, dentro do prazo de validade do certificado, promover vistoria pela capitania do pôrto, com um perito indicado pela Direcção da Marinha Mercante, uma vez, pelo menos, todos os anos, com o fim de ser verificada:

A eficácia das disposições que constituem:

a) A protecção das aberturas;

b) As balaüstradas;
c) Os meios de acesso aos locais da tripulação.

Que não têm sido feitas alterações no casco e nas superstruturas que afectem a posição das linhas de carga.

§ 1.º Após a vistoria será inserta declaração no certificado no sentido de ser ou não mantida a sua validade.

§ 2.º Não havendo vistoria anual o certificado será cancelado, a não ser que a Direcção da Marinha Mercante entenda como justo prorrogar por um ano aquele período, sem agravamento, em qualquer caso, do limite superior de cinco anos prescrito para a duração de qualquer certificado.

Art. 23.º O certificado constitue documento indispensável ao acto da matrícula, e deve ser apresentado pelo capitão do barco sempre que tal lhe seja requerido por autoridade competente.

Afixação a bordo do certificado e de um impresso contendo os detalhes relativos ao calado resultante de qualquer carregamento num pôrto.

Art. 24.º O proprietário de um barco português deve providenciar para que o certificado seja afixado a bordo por forma bem visível e legível por todo o tempo em que é válido e emquanto o barco está em serviço.

Art. 25.º Antes de qualquer outra menção, deve o capitão de um barco português transcrever no «Diário de navegação» as indicações constantes do certificado relativas à posição da linha do pavimento de referência e das linhas de carga.

Art. 26.º Antes de ir para o mar deve o capitão inserir no «Diário de navegação» as indicações respeitantes ao carregamento prescritas em regulamento e bem assim mandar afixar um impresso contendo as mesmas indicações por forma a poderem ser lidas por todos até a entrada no pôrto seguinte.

§ único. São isentos destas obrigações todos os barcos registados para o serviço da pequena cabotagem.

Disposições especiais relativas a barcos estrangeiros

Art. 27.º O Ministério da Marinha pode, a pedido do Govêrno de um País ao qual se aplica a Convenção, passar certificado internacional a respeito de um barco de linhas de carga internacionais daquele País, desde que o Ministério da Marinha esteja plenamente satisfeito, tal como se se tratasse de um navio português registado em pôrto nacional, de que o certificado pode ser passado. Tal certificado deve conter uma declaração sôbre a forma e motivos por que foi passado.

Art. 28.º Com o fim de determinar a validade em portos nacionais dos certificados a que se atribue a qualidade de terem sido passados de acôrdo com a Convenção a respeito de barcos de linhas de carga da Convenção que não estão registados em portos portugueses, o Ministério da Marinha publicará as normas que julgar necessárias para efeitos do artigo 17.º da Convenção.

§ único. Para os fins dêste decreto, entende-se por «certificado internacional em vigor» o que satisfizer à parte aplicável das normas previstas no presente artigo.

Art. 29.º Nos termos do decreto n.º 15:658, de 29 de Junho de 1928, o certificado (em vigor) das marcas do Bordo Livre (ou das linhas da carga máxima) é documento indispensável para o capitão do pôrto passar o desembaraço marítimo.

Art. 30.º A partir da data da entrada em vigor da Convenção Internacional de Londres de 1930, sôbre as linhas de carga, as capitanias dos portos exercerão a fiscalização a que se refere o artigo 18.º da mesma Convenção, verificando:

a) Se os navios não saem sobrecarregados além do limite permitido pelo certificado relativo à zona de navegação que interessa à respectiva viagem; e

Nas capitanias dos portos, onde é passado o desembaraço marítimo, deve ainda ser verificado:

b) Que a posição das linhas de carga sôbre o navio corresponde ao que está indicado no certificado;

c) Que quaisquer modificações no casco e nas superstruturas relativamente ao que serviu de base à determinação do Bordo Livre, e qualquer deminuïção de eficácia na protecção das aberturas, balaüstradas e meios de acesso aos locais da tripulação, porventura notadas pelo engenheiro, não dão ao navio perda de segurança que o tornem manifestamente impróprio para seguir viagem.

§ 1.º A verificação mencionada em *a*) pode ser feita por viagem, tendo-se em atenção a norma expressa no parágrafo seguinte; a que está descrita em *b*) e c) obriga a vistoria e deve ser feita:

1) No caso de avarias;
2) Em intervalos de doze meses aproximadamente, se o certificado ou outro documento, merecendo crédito, não revelar de modo explícito ter havido vistoria por quem de direito nesse intervalo de tempo, mantendo a validade do certificado;
3) Por efeito de denúncia da tripulação;
4) Em qualquer outro caso que obrigue a capitania do pôrto a julgá-la necessária.

§ 2.º Não havendo denúncia nem participação do cabo de mar relativa ao excesso de carregamento de um barco, presume-se que os limites de carga foram respeitados, sendo por isso dispensável qualquer verificação por comissão de vistoria especial se o capitão do pôrto assim o entender.

§ 3.º Qualquer vistoria a bordo para os fins indicados nas alíneas *a*), *b*) ou c) obriga a parecer de uma comissão de que faça parte um engenheiro construtor naval.

Art. 31.º Um barco estrangeiro sobrecarregado pode ser detido até readquirir a linha de água conveniente e legal para a viagem que vai empreender.

Art. 32.º Se se verificar que o barco está tam materialmente alterado no que respeita aos pontos expressos na alínea *c*) do artigo 30.º que, por isso se encontra manifestamente impróprio para ir para o mar sem perigo para as vidas a bordo, deve o barco ser considerado sem condições de segurança, não podendo receber o desembaraço marítimo, salvo se readquirir, no pôrto, condições suficientes para seguir viagem sem perigo para as pessoas a bordo.

Art. 33.º Nos casos em que o capitão não apresente um certificado em vigor, pode a capitania do pôrto inspeccionar o barco como se se tratasse de um barco nacional.

Art. 34.º Para os fins expressos nos artigos precedentes, considera-se sobrecarregado o barco que, em água salgada, tem (em caimento normal) imersão superior à que resultaria da marca constante do certificado, correspondente à zona e época do ano a considerar.

Disposições gerais relativas aos barcos estrangeiros

Art. 35.º As disposições constantes do artigo 8.º do presente decreto são aplicáveis aos barcos estrangeiros que pretendam ir para o mar, tal como são aplicadas aos barcos registados em portos nacionais, com as modificações que seguem:

a) Não é aplicado o disposto no artigo 8.º se fôr presente um certificado internacional em vigor respeitante ao barco;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea *a*), um barco estrangeiro que não satisfaça às condições para marca-

ção do Bordo Livre é considerado sem condições de segurança, não lhe devendo ser passado o desembaraço marítimo.

Art. 36.º São aplicáveis aos barcos estrangeiros as disposições do artigo 13.º, com as seguintes modificações:

a) Tratando-se de barco de linha de carga da Convenção, a linha de carga a considerar é a que resultar do respectivo certificado internacional em vigor;

b) Em qualquer outro caso considerar-se-á a linha de carga que resultar da aplicação das disposições regulamentares do presente decreto e, não havendo correspondência entre as linhas de carga regulamentares e as marcas do costado, tomar-se-á a linha de carga mais baixa;

c) O técnico a indicar pela Direcção da Marinha Mercante será sempre um engenheiro construtor naval.

Carregamentos de madeira

Art. 37.º O regulamento do presente decreto conterá as condições em que pode ser efectuado o transporte de madeiras em quaisquer espaços descobertos do convés de qualquer barco de linhas de carga e fixará regras para a execução do disposto no § 2.º do artigo 6.º da Convenção. As normas regulamentares abrangerão os casos de carregamentos em determinadas viagens ou em todas as viagens, ou numa determinada época do ano ou durante todo o ano, e em especial conterão prescrições acêrca da estiva, com o objectivo de se alcançar no barco garantia suficiente de segurança para a tripulação.

§ único. Tais preceitos regulamentares aplicar-se-ão igualmente a barcos estrangeiros em portos nacionais.

Penalidades

Art. 38.º Se um barco sair ou tentar sair em contravenção do disposto no artigo 8.º, o capitão ou proprietário incorre, por cada falta, numa multa não superior a 10.000$.

Art. 39.º Qualquer indivíduo que tenha obtido um certificado por meios fraudulentos ou impróprios será condenado a prisão por um período não superior a um ano, remível por multa limitada a 10.000$.

Art. 40.º Todo aquele que viole a ordem de embargo de um barco, dada pela capitania, incorrerá numa multa não superior a 10.000$.

Art. 41.º Se um barco carregar além do disposto no artigo 1.º dêste decreto, o respectivo capitão ou proprietário incorre em pena de multa não superior a 10.000$, acrescida de um adicional que na opinião do capitão do pôrto esteja em relação com o frete correspondente ao excesso de carregamento.

§ 1.º Incorrerá em multa não superior a 10.000$ o capitão ou mestre que tentar sair ou sair para o mar sem um certificado em vigor.

§ 2.º No levantamento do auto constitue defesa a prova de que a contravenção ao disposto nos artigos 1.º ou 8.º foi apenas devida a desvio ou demora causada, exclusivamente, pelo mau tempo ou outras circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis pelo capitão ou pelo proprietário ou armador.

§ 3.º Sem prejuízo do processo, todo o barco sobrecarregado deve ser impedido até readquirir uma linha de carga compatível com as normas prescritas no presente decreto.

Art. 42.º A contravenção ao disposto na parte do regulamento das linhas de carga máxima que se refere a carregamentos de madeira no convés é punida com multa não superior a 50.000$.

§ único. É inteiramente aplicável, como circunstância atenuante, doutrina análoga à expressa no § 2.º do artigo 41.º

Art. 43.º O indivíduo que dificultar ou de qualquer modo impedir a inspecção a bordo feita por funcionários da capitania terá de pagar uma multa, não excedendo 5.000$.

Art. 44.º No caso de barcos estrangeiros, o apuramento de quaisquer faltas ao cumprimento do disposto nos artigos 8.º e 13.º deve ser feito tendo-se em atenção o disposto nos artigos 35.º e 36.º

Disposições diversas

Art. 45.º Quando, em anexo à Convenção ou no regulamento aprovado pelo presente decreto, é previsto que se deve colocar ou ter a bordo uma instalação ou dispositivo ou um certo tipo de instalação ou de dispositivo, ou quando é prevista a adopção de uma disposição especial, a capitania do pôrto pode aceitar, em sua substituïção, seja outra instalação ou dispositivo, seja outro tipo de instalação ou de dispositivo, seja outra disposição, sob a condição de que a capitania do pôrto se tenha assegurado de que a instalação ou dispositivo ou o tipo de instalação ou dispositivo ou a disposição substituída tem, em idênticas circunstâncias, uma eficácia pelo menos igual à que é prescrita na Convenção.

Art. 46.º Quando um barco estrangeiro fôr retido por efeito dêste decreto e organizado processo contra o capitão ou proprietário, deve a capitania do pôrto comunicar o facto ao cônsul do país onde o barco pertence.

Art. 47.º No presente decreto, qualquer referência à construção de um barco antes ou depois de determinada data deve entender-se um barco cuja quilha foi assente antes ou depois dessa data, conforme os casos.

Disposições complementares

Art. 48.º Se a Convenção fôr modificada por efeito do disposto no respectivo artigo 20.º, o Ministério da Marinha publicará todas as alterações à Convenção aprovadas internacionalmente.

Art. 49.º O Govêrno pode, quando o julgar oportuno, tornar extensivas as disposições do presente decreto e respectivo regulamento e instruções a todas ou a algumas das colónias, com as excepções, adaptações ou modificações julgadas necessárias.

Art. 50.º As ratificações, adesões e denúncias dos diversos países à Convenção sôbre linhas de carga serão publicadas no *Diário do Govêrno*.

Art. 51.º No presente decreto, a frase «país ao qual se aplica a Convenção» abrange, além dos países que ratificarem, ou a ela aderirem, os territórios a respeito dos quais, nos termos do artigo 21.º da Convenção, houver declaração sôbre a extensão da aplicação da mesma Convenção. Tal expressão não abrangerá, pelo contrário, não só os países que denunciarem a Convenção, como ainda os territórios a respeito dos quais houver comunicação, nos termos do artigo 21.º, já citado, de que a Convenção deixou de lhes ser aplicável.

Art. 52.º Ficam sem efeito quaisquer diplomas relativos ao reconhecimento dos certificados de Bordo Livre de determinados países, desde que a tais países seja aplicável a Convenção de Londres de 1930, a que êste decreto se refere.

Art. 53.º Deve entender-se por viagem internacional qualquer viagem feita entre portos de países aos quais a Convenção se aplica, entendendo-se que, para tal interpretação:

a) Se não terão em linha de conta quaisquer desvios ocasionados exclusivamente pelo mau tempo ou por qual-

quer outra circunstância imprevisível ou inevitável para o capitão, proprietário ou armador; e

b) Serão considerados como países separados, qualquer colónia, território de além-mar, protectorado ou território sob suserania e qualquer território a respeito do qual foi aceite um mandato em nome da Liga das Nações.

Art. 54.º O presente decreto entrará em vigor em data que será fixada em portaria do Ministro da Marinha, salvo:

a) Para os barcos cujos certificados caducarem antes dessa data por efeito do decreto n.º 11:210, de 18 de Julho de 1925, e respectivo regulamento; e

b) Para aqueles cujos proprietários requeiram o certificado internacional, porque então o presente decreto e respectivos regulamentos serão aplicados a tais barcos desde a data do cancelamento dos anteriores certificados.

Art. 55.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com fôrça 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 Govêrno da República, em 28 de Março de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Daniel Rodrigues de Sousa — Aníbal de Mesquita Guimarãis — César de Sousa Mendes do Amaral e Abranches — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

Decreto n.º 22:362

O decreto n.º 22:361, de 28 de Março de 1933, prevê a publicação de normas regulamentares que facilitem a execução das prescrições relativas às linhas de carga máxima, quer das que interessam aos barcos abrangidos pela Convenção Internacional de Londres de 1930, quer das que se referem aos barcos exclusivamente sujeitos à lei interna.

Por isso, 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 fôrça 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 É aprovado o regulamento das linhas de carga máxima, que baixa assinado pelo Ministro da Marinha.

Art. 2.º O Ministério da Marinha publicará as instruções indispensáveis para execução e interpretação do regulamento, contendo também as regras do Anexo I da Convenção Internacional sôbre linhas de carga, assinada em Londres aos 5 de Julho de 1930.

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 fôrça 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 Govêrno da República, em 28 de Março de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Daniel Rodrigues de Sousa — Aníbal de Mesquita Guimarãis — César de Sousa Mendes do Amaral e Abranches — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

Regulamento das linhas de carga máxima

TÍTULO I

Generalidades

Artigo 1.º Todos os barcos não exceptuados pelo artigo 2.º do decreto n.º 22:361, de 28 de Março de 1933, devem ter marcadas no costado as linhas de carga máxima correspondentes a um certificado, em vigor, existente a bordo.

Art. 2.º Com o presente regulamento são publicados os modelos dos certificados internacionais das linhas de carga máxima dos barcos e os certificados das linhas de água carregada.

Art. 3.º Em anexo, são descritas as zonas e regiões periódicas, com um mapa-múndi, servindo de norma aos capitãis, para o uso das diversas linhas de carga, e às autoridades que têm de exercer a fiscalização sôbre os limites de carregamento dos barcos.

Art. 4.º Para execução dêste regulamento serão publicadas pelo Ministério da Marinha as instruções julgadas indispensáveis.

§ único. As instruções para determinação das linhas de carga máxima conterão as regras do Anexo I à Convenção Internacional sôbre linhas de carga (1930).

Art. 5.º Serão empregados indistintamente os termos «barcos», «navios» e «embarcações».

TÍTULO II

Determinação das linhas de carga máxima Certificados

Art. 6.º A determinação das linhas de carga máxima pode ser feita pela capitania do pôrto ou por uma sociedade de classificação reconhecida pelo Govêrno da República, devendo neste último caso ser submetida à aprovação da Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante. O certificado correspondente deve ser sempre requerido à capitania do pôrto e só será válido depois de conter as assinaturas do engenheiro construtor naval que procedeu à vistoria e do inspector das construções navais mercantes. Se as linhas de carga são determinadas por uma sociedade de classificação, deve o certificado conter a assinatura de um dos seus directores técnicos e o sêlo ou carimbo da sociedade e a assinatura do inspector das construções navais mercantes com o sêlo ou carimbo da Direcção Geral da Marinha.

Art. 7.º O requerimento a solicitar o certificado deve indicar o nome e tipo do barco, número oficial, nome e sede da firma proprietária, pôrto de registo, tonelagem bruta e serviço a que se destina.

§ único. Se a determinação das linhas de carga foi feita por uma sociedade de classificação, e os cálculos aprovados pela Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante deve juntar-se ao requerimento o impresso do certificado, do modêlo oficial, devidamente preenchido, com sêlo branco da mesma sociedade sôbre a assinatura de um dos seus directores.

Linhas de carga determinadas pelas capitanias dos portos

Art. 8.º Para as linhas de carga máxima poderem ser determinadas pela capitania do pôrto, por intermédio dos serviços técnicos da Direcção da Marinha Mercante, devem ser entregues pelo proprietário as informações e os desenhos indispensáveis aos cálculos a fazer nos termos do presente regulamento e respectivas instruções.

Art. 9.º Para a passagem ou renovação de um certificado deve haver vistoria prévia com o fim de se justificar:

a) Que o material e mão de obra de todas as partes