

Monteiro — Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação — Sebastião Garcia Ramires — Rafael da Silva Neves Duque.

### 6.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

#### Decreto-lei n.º 24:927

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

Artigo 1.º O disposto no artigo 13.º do decreto-lei n.º 24:124, de 30 de Junho de 1934, não é aplicável à verba de 2:000.000\$ inscrita na alínea a) do n.º 1) do artigo 262.º, capítulo 11.º «Intendência do Arsenal do Alfeite», do orçamento do Ministério da Marinha para o ano económico de 1934-1935.

Art. 2.º Fica a 6.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública autorizada a mandar satisfazer, em conta da verba a que se refere o artigo 1.º deste decreto, as importâncias que lhe forem requisitadas até à totalidade da mesma verba.

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

Paços do Governo da República, 10 de Janeiro de 1935. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Henrique Linhares de Lima — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação — Sebastião Garcia Ramires — Rafael da Silva Neves Duque.

#### Decreto-lei n.º 24:928

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

Artigo único. A rubrica orçamental «Um grupo electrogéneo», constante da alínea a) do n.º 2) do artigo 57.º, capítulo 5.º, do orçamento do Ministério da Marinha para o ano económico de 1934-1935, passa a ter a seguinte redacção: «Máquinas, aparelhos, instrumentos e utensílios».

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

Paços do Governo da República, 10 de Janeiro de 1935. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Henrique Linhares de Lima — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação — Sebastião Garcia Ramires — Rafael da Silva Neves Duque.

#### Decreto-lei n.º 24:929

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

Artigo 1.º É excluída da aplicação do disposto no artigo 13.º do decreto-lei n.º 24:124, de 30 de Junho de 1934, a verba inscrita na alínea b) do artigo 36.º do capítulo 6.º do orçamento do Ministério dos Negócios Estrangeiros decretado para o corrente ano económico

de 1934-1935 e destinada a «Despesas com a manutenção da Casa de Portugal em Paris».

Art. 2.º Este decreto entra imediatamente em vigor. Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 10 de Janeiro de 1935. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Henrique Linhares de Lima — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação — Sebastião Garcia Ramires — Rafael da Silva Neves Duque.

#### Decreto n.º 24:930

Com fundamento no disposto no § 1.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, e no artigo 37.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É transferida a quantia de 200.000\$ da verba de 2:980.000\$ inscrita no capítulo 8.º, artigo 167.º «Material de consumo corrente», n.º 1) «Material para os depósitos fornecerem aos navios, serviço de submersíveis, etc.», do orçamento do Ministério da Marinha para o ano económico de 1934-1935, a fim de se reforçar com a referida quantia a verba de 250.000\$ inscrita no n.º 6) do mesmo capítulo, artigo e orçamento, sob a rubrica «Equipamento».

Este decreto foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, nos termos da parte final do artigo 37.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

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

Paços do Governo da República, 10 de Janeiro de 1935. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar.

### Direcção Geral da Marinha

#### Direcção da Marinha Mercante

#### 1.ª Repartição

#### 5.ª Secção

#### Decreto-lei n.º 24:931

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

Artigo 1.º É aprovado e mandado pôr em execução o regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes que faz parte integrante do presente decreto com força de lei e baixar assinado pelo Ministro da Marinha.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições do regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes, aprovado e mandado pôr provisoriamente em execução pelo decreto n.º 11:111, de 19 de Setembro de 1925.

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

Paços do Governo da República, 10 de Janeiro de 1935. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Henrique Linhares de Lima — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação — Sebastião Garcia Ramires — Rafael da Silva Neves Duque.

Regulamento geral dos serviços de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes

PARTE I

Disposições gerais

CAPÍTULO I

Da corporação dos pilotos

Art. 1.º A corporação dos pilotos é constituída pelo pessoal do serviço de pilotagem de todos os portos e barras, subdividindo-se em tantas corporações locais quantos forem os portos e barras onde o seu número permita a constituição de uma corporação local.

§ 1.º O pessoal do serviço de pilotagem compreende:

Pilotos-mores;  
Sota pilotos-mores;  
Cabos pilotos;  
Pilotos efectivos;  
Pilotos provisórios;  
Escrivães;  
Ajudantes de escrevães.

§ 2.º Além do pessoal indicado no parágrafo anterior haverá nas corporações locais de pilotos os tripulantes necessários para as embarcações e os escriturários, sendo o seu número fixado pelos capitães dos portos.

Art. 2.º Os pilotos ou as corporações locais de pilotos estão sob as ordens imediatas dos capitães dos portos ou dos delegados marítimos.

Art. 3.º Os pilotos consideram-se isentos de todos os encargos públicos pessoais, tanto judiciais como administrativos ou municipais, e do serviço militar que ainda lhes competir, passando para as tropas territoriais.

§ único. As intimações judiciais, administrativas e policiaes aos pilotos serão feitas por intermédio dos capitães dos portos ou dos delegados marítimos.

Art. 4.º Todo o pessoal do serviço de pilotagem é obrigado a ter diploma de funções públicas.

CAPÍTULO II

Admissão dos pilotos, escrevães e ajudantes

Art. 5.º Quando se der alguma vacatura de piloto, abrir-se-á concurso, anunciado no *Diário do Governo* e em editais afixados nas capitánias dos portos e estações de pilotos.

Art. 6.º Os candidatos apresentam na capitania do pórto onde se tiver dado a vacatura, dentro do prazo de trinta dias a contar da data do anúncio, os seus requerimentos, instruídos com os seguintes documentos:

1.º Cédula marítima e qualquer outro documento que prove não só terem estado inscritos, como também exercido a profissão marítima durante cinco anos pelo menos, ou caderneta militar que ateste terem servido na armada durante o mesmo número de anos, devendo destes documentos constar que o candidato teve bom comportamento e que não tem menos de vinte e cinco anos de idade nem mais de trinta e cinco;

2.º Documento em que provem ter satisfeito aos preceitos da lei do recrutamento;

3.º Certificado do competente registo criminal, por onde se mostrem livres de culpas, datado de não mais de três meses de antecedência;

4.º Certificado de bom comportamento passado pela autoridade administrativa ou policial da residência do candidato, datado nas condições do número anterior;

5.º Carta de exame do 2.º grau de instrução primária ou de exame de admissão aos liceus ou documento passado por qualquer estabelecimento militar considerado por lei equivalente àquelas cartas de exame.

§ único. Os concorrentes com carta de oficial da marinha mercante são dispensados de apresentar os documentos a que se refere o n.º 5.º

Art. 7.º São condições de preferência, pela sua ordem de seqüência:

a) Ser capitão da marinha mercante;  
b) Ser piloto da marinha mercante;  
c) Ter sido arrais ou tripulante das embarcações dos pilotos da barra e pórto de que são candidatos, tendo acompanhado os pilotos nas entradas e saídas durante pelo menos quatro anos;

d) Contar cinco anos de prática como mestre de cabotagem ou como arrais de barcos de pesca do alto que entram e saem a barra do pórto a que são candidatos;

e) Haver servido na armada, pertencendo à especialidade de manobra, artilharia ou torpedos do corpo de marinheiros;

f) Ter conhecimento de línguas estrangeiras e prática de navegação e de portos importantes.

§ único. Para que se possa ajuizar das respectivas condições de preferência terão os candidatos que apresentar qualquer dos seguintes documentos:

1.º Carta de capitão ou piloto da marinha mercante;

2.º Documento passado pelo chefe da corporação e visado pelo capitão do pórto atestando que o candidato satisfaz ao expresso na alínea c);

3.º Documento da capitania do pórto que prove que o candidato satisfaz ao expresso na alínea d).

Art. 8.º Quando não apareçam concorrentes a pilotos que satisfaçam aos limites de idade prescritos no artigo 6.º, n.º 1.º, abrir-se-á um novo concurso, em que será alterada a condição respeitante à idade, cujos limites serão alargados, ficando entre vinte e dois e trinta e cinco anos de idade, mas estabelecendo como condição de preferência, a seguir à da alínea d) do artigo 7.º, a maior proximidade da idade fixada no n.º 1.º do artigo 6.º

Art. 9.º Os candidatos serão mandados submeter à inspecção de uma junta de saúde militar, com o fim de se avaliar a sua aptidão para o serviço, junta a que serão apresentados os atestados exigidos pelo artigo 6.º do decreto n.º 15:518, de 29 de Maio de 1928.

§ 1.º Para os pilotos, escrevães e ajudantes dos portos do Departamento Marítimo do Centro a junta de inspecção será a de saúde naval.

§ 2.º Nas localidades em que não haja junta de saúde naval ou militar será pela Direcção Geral da Marinha determinada a junta e local onde deva reunir.

Art. 10.º Os candidatos aprovados na inspecção a que se refere o artigo antecedente serão submetidos a exame prático, feito sempre a bordo de um navio.

§ único. As provas deste exame versam sobre:

1.º Conhecimento da costa adjacente, montes, relevos, baixos, escolhos, canais, faróis, marcas, fundos, fundeadouros, ventos, correntes e outras circunstâncias do litoral e do pórto, rio ou ria e barra em que o candidato pretenda servir como piloto;

2.º Manobra e governo de embarcações, tanto de vela como de vapor com qualquer número de hélices; conhecimento dos rumos da agulha magnéticos e verdadeiros e marcações pela agulha; meteorologia local e uso dos principais instrumentos meteorológicos; trabalhos de acostar e desacostar, amarrar e desamarrar de muralhas, pontes, embarcações ou bóias; fundear e amarrar a dois ferros e calcular espaços nos ancoradouros para ancorar; navegação nos rios e rias; navegar dentro do pórto para regulação de agulhas ou ex-

periência de máquinas; colocar amarrações fixas; pôr ou tirar a bóia na amarração; rocegar amarras e ferros; tirar voltas às amarras; encalhar ou desencalhar nas praias; regras para evitar abalroamentos; trabalhar com o Código Internacional de Sinais; conhecimento do homógrafo e alfabeto Morse.

Art. 11.º O júri de exames será nomeado pelo chefe do departamento marítimo, quando no continente, e pela Direcção Geral da Marinha, quando tenha que funcionar em alguns dos portos das ilhas adjacentes. É composto, no continente, pelo capitão do pôrto da localidade, por um oficial de marinha da área do departamento, competindo a presidência ao mais antigo destes oficiais, e pelos dois membros mais graduados da corporação, servindo de secretário, sem voto, o escrivão da capitania, não devendo fazer parte do júri parentes dos candidatos.

§ 1.º Nos portos em que o capitão do pôrto não seja oficial de marinha será êle substituído por um adjunto do departamento ou por outro capitão de pôrto.

§ 2.º Nas ilhas adjacentes o júri será composto pelo capitão do pôrto e pelo seu adjunto ou, na falta dêste, por outro capitão de pôrto ou oficial de marinha em serviço nas ilhas, fazendo parte também dêse júri os dois membros mais graduados da corporação, como vogais, e o escrivão da capitania, como secretário, sem voto.

§ 3.º Nos portos em que haja patrão-mor poderá êste fazer também parte do júri.

§ 4.º Nos portos onde haja pequeno número de pilotos o júri será composto de dois oficiais de marinha, do chefe da corporação ou piloto mais graduado e do escrivão da capitania, que servirá de secretário, sem voto.

Art. 12.º O júri, tendo examinado os candidatos, procederá à sua classificação por valores, em escala até 20, e depois, em igualdade de valores, atenderá às preferências do artigo 7.º

§ único. Os chefes dos departamentos e os capitães dos portos das ilhas adjacentes enviarão o processo do concurso à Direcção Geral da Marinha.

Art. 13.º Nos portos em que o piloto deva acumular as suas funções com as de cabo de mar a nomeação de piloto só poderá recair em individuo também idóneo para o lugar de cabo de mar.

Art. 14.º Os candidatos aprovados serão, pela ordem da sua classificação, nomeados para preencher as vagas existentes, por provisão da Direcção Geral da Marinha.

§ único. Os candidatos aprovados no concurso e que excedam às vagas a preencher são providos nas primeiras vagas que sucessivamente se derem durante um ano, desde que à data do provimento estejam dentro dos limites de idade fixados pelo n.º 1.º do artigo 6.º

Art. 15.º Os candidatos que tiverem ficado reprovados no exame só poderão ser admitidos a novo concurso provando terem praticado seis meses, pelo menos, no serviço a que se destinam.

§ único. Os candidatos reprovados duas vezes não podem ser admitidos a novo exame.

Art. 16.º Os escrivães e ajudantes poderão ser escolhidos, por eleição, de entre os pilotos da respectiva corporação ou admitidos por concurso documental, sendo condição de preferência, em igualdade de habilitações, ser inscrito marítimo.

§ 1.º O concurso será aberto nas condições do artigo 5.º dêste regulamento, devendo os candidatos apresentar o seu requerimento e toda a documentação na capitania do pôrto respectivo no prazo de trinta dias a contar da data da publicação do respectivo aviso no *Diário do Governo*.

§ 2.º O júri para êste concurso será composto pelo

capitão do pôrto da localidade, por um oficial de marinha da área do departamento e pelo chefe da corporação local.

§ 3.º Na eleição para escrivão pode ela recair no ajudante, se já o houver, assim como a eleição para ajudante de escrivão pode recair no escriturário assalariado, se estiverem qualquer dêles nas condições legais.

§ 4.º O piloto que fôr nomeado para qualquer destes cargos de escrituração deixará de ser contado no respectivo quadro se o capitão do pôrto julgar que êle não pode acumular o serviço de escrituração com o de pilotagem.

§ 5.º Em Lisboa e Pôrto os cargos de escrivão e de ajudante nunca poderão ser desempenhados por escriturários da capitania, e, quando a eleição tenha recaído em um piloto, deixa êste imediatamente de ser contado no respectivo quadro dos pilotos.

§ 6.º Nos portos de Aveiro e Faro—Olhão a eleição para escrivão só pode recair, com acumulação de serviço, em qualquer dos membros da corporação.

Art. 17.º O chefe da corporação dos pilotos, depois de feita a eleição, apresentará a proposta ao capitão do pôrto, que a fará subir pela vias competentes à Direcção Geral da Marinha.

### CAPÍTULO III

#### Do acesso às diferentes classes

Art. 18.º A vaga de piloto-mor é preenchida pelo sota piloto-mor, sendo condição indispensável o saber ler e escrever correntemente.

§ único. Nas corporações onde não haja sota piloto-mor a vaga de piloto-mor será preenchida pelo cabo piloto, se houver só um, ou por concurso entre os cabos pilotos, caso haja mais que um cabo piloto.

Art. 19.º A vaga de sota piloto-mor será preenchida pelo cabo piloto, se houver só um, ou por concurso entre os cabos pilotos, se houver mais que um, sendo condição indispensável o saber ler e escrever correntemente.

Art. 20.º As vacaturas de cabos pilotos serão preenchidas por concurso entre os pilotos com mais de cinco anos de serviço como pilotos efectivos, sendo condição indispensável o saber ler e escrever correntemente.

§ único. Nas corporações onde por lotação há só um cabo piloto êste lugar será provido por concurso aberto entre os pilotos efectivos dessa corporação independentemente do seu tempo de serviço como piloto.

Art. 21.º Os concursos para preenchimento das vacaturas são documentais, anunciados com a antecipação de, pelo menos, trinta dias, sendo obrigatória a apresentação da nota de assentamentos e facultativa a de qualquer outro documento que interesse ao concorrente.

§ único. O chefe do departamento, no continente, ou a Direcção Geral da Marinha, para os portos insulares, nomeiam o júri, que será constituído pelos dois oficiais citados no artigo 11.º e pelo chefe da corporação de pilotos da localidade, se o houver, procedendo-se pela maneira indicada nesse mesmo artigo e seus parágrafos.

Art. 22.º As nomeações dêste pessoal serão feitas por maneira inteiramente igual à estabelecida no artigo 14.º

Art. 23.º Nos concursos para preenchimento de vacaturas de piloto-mor, sota piloto-mor ou cabo piloto são condições de preferência, pela ordem que segue: a aptidão profissional, o bom comportamento, a antiguidade e o conhecimento de línguas estrangeiras.

§ único. Requerendo admissão para sota piloto-mor ou cabo-piloto respectivamente mais de um cabo piloto ou mais de um piloto, todos os concorrentes serão classificados em mérito absoluto e relativo, atendendo-se

às suas aptidões especiais para os cargos a que concorrem e que podem vir a desempenhar por substituição.

Nestas aptidões entram a instrução elementar indispensável e o bom comportamento.

Em igualdade de circunstâncias são condições de preferência a antiguidade e seguidamente o conhecimento das línguas estrangeiras.

a) Caso o director geral da marinha tenha motivos ponderosos para não concordar com a classificação do concurso, anulá-lo-á e nomeará novo júri.

Art. 24.º Os pilotos provisórios fazem tirocínio durante seis meses, sob a vigilância e responsabilidade dos cabos e dos pilotos efectivos.

§ 1.º Findo o referido prazo, se tiverem boas informações, confirmadas pelo chefe da corporação, passam a fazer serviço sob sua responsabilidade.

§ 2.º Quando essas informações lhes forem desfavoráveis e o capitão do pôrto as dê por confirmadas, serão demitidos.

Art. 25.º Os pilotos provisórios que durante dois anos tenham mostrado a necessária aptidão física e profissional, acompanhada de bom comportamento, serão nomeados, por provisão da Direcção Geral da Marinha, pilotos efectivos e ingressarão nesta classe de harmonia com a classificação obtida.

§ 1.º Os pilotos provisórios que passados dois anos não possuam ainda a necessária aptidão física e profissional podem, se tiverem bom comportamento e se a autoridade marítima assim o entender, continuar em provisórios por mais seis meses.

§ 2.º Os pilotos provisórios que passados dois anos de serviço e o período de tolerância do parágrafo anterior não tenham manifestado a necessária aptidão física e profissional ou bom comportamento serão demitidos, sob proposta do capitão do pôrto, baseado nas informações do chefe da corporação ou em queixas fundamentadas e devidamente confirmadas que contra os mesmos pilotos tenham sido apresentadas nas repartições marítimas.

Art. 26.º Na impossibilidade de se obterem as informações a que se referem os dois artigos anteriores serão elas supridas por informações da respectiva autoridade marítima.

#### CAPITULO IV

##### Do serviço dos pilotos

###### Pilôto-mor

Art. 27.º O pilôto-mor é chefe da corporação local e, como tal, cumpre-lhe dirigir e vigiar todos os serviços de pilotagem, em harmonia com as disposições deste regulamento e ordens que receber do capitão do pôrto ou do delegado marítimo.

Art. 28.º Compete especialmente ao pilôto-mor:

1.º Instruir todos os seus subordinados sobre os deveres dos seus encargos e sobre a execução das ordens especiais do capitão do pôrto;

2.º Resolver, por deliberação própria e sob a sua responsabilidade, qualquer assunto da especialidade que exija decisão imediata;

3.º Consultar os seus subordinados nos casos em que se apresentem dúvidas sobre o serviço de pilotagem, especialmente sobre as barras darem ou não prática, em consequência do estado do tempo e mar, e sobre a oportunidade para a entrada ou saída de uma ou mais embarcações, mandando lavrar acta de consulta, em que fique bem explícita a opinião unânime ou da maioria;

4.º Sondar com frequência a barra e a parte do pôrto em que os pilotos exerçam a pilotagem, especialmente depois de cheias, temporais, maresias e grandes marés, e sempre depois das grandes invernias, entregando ao

capitão do pôrto um mapa indicativo das sondagens executadas e as circunstâncias em que foram feitas. Nestes serviços far-se-á acompanhar por um turno de pilotos, sem prejuízo para o serviço de pilotagem;

5.º Tomar conhecimento de qualquer ocorrência na costa, barra e pôrto, com relação a faróis, marcas, bóias, etc., assim como de todos os acontecimentos marítimos que possam interessar à navegação da barra, pôrto e rio, dando de tudo parte ao capitão do pôrto;

6.º Tomar conhecimento de todas as ocorrências que se derem com o pessoal e o material e providenciar conforme as circunstâncias exigirem, dando depois parte ao capitão do pôrto;

7.º Detalhar o pessoal, tanto quanto possível, de harmonia com as suas aptidões físicas e profissionais;

8.º Atender a todas as reclamações, queixas ou pedidos dos seus subordinados, não só em assuntos de interesse pessoal, como em todos os que disserem respeito à corporação, comércio e navegação;

9.º Entregar diàriamente ao capitão do pôrto um mapa das embarcações entradas e saídas no dia anterior (modelo D);

10.º Assinar as cédulas (modelo A) passadas para pagamento das taxas de pilotagem a que se refere o artigo 112.º

###### Sota pilôto-mor

Art. 29.º O sota pilôto-mor é o sub-chefe da corporação e, como tal, cumpre-lhe substituir o pilôto-mor nos seus impedimentos.

Art. 30.º Compete especialmente ao sota pilôto-mor:

1.º Coadjuvar o pilôto-mor em todos os serviços;

2.º Propor ao pilôto-mor todas as alterações ou modificações que para melhorar o serviço devam ser feitas no detalhe do pessoal;

3.º Participar ao pilôto-mor todas as ocorrências extraordinárias nos serviços a seu cargo;

4.º Participar todos os factos que interessem ao serviço da corporação ou ao comércio e navegação.

###### Cabos pilotos

Art. 31.º Nas corporações em que o chefe seja cabo pilôto tem este as atribuições e competência do pilôto-mor.

Art. 32.º O cabo pilôto concorre com os demais pilotos nos serviços de pilotagem de entrada e saída, trabalhos nos rios ou quaisquer outros serviços sempre que o capitão do pôrto o determine.

Art. 33.º Os cabos pilotos são em regra os chefes das secções de pilotos em que não esteja o pilôto-mor ou o sota pilôto-mor.

Art. 34.º Compete especialmente ao cabo pilôto:

1.º Cumprir e fazer cumprir todas as ordens que tiver recebido dos seus chefes e sobre o serviço de que fôr encarregado;

2.º Desempenhar as funções de mestre nas embarcações que a corporação mantenha fora da barra;

3.º Dirigir os pilotos da secção de que fôr encarregado e dar-lhes, quanto possível, a instrução prática de que eles careçam;

4.º Participar à autoridade marítima ou ao chefe da corporação todas as ocorrências extraordinárias que interessem à corporação, ao comércio e à navegação da barra, pôrto ou rio.

###### Pilotos efectivos e provisórios com mais de seis meses de serviço

Art. 35.º Os pilotos são os encarregados do serviço de pilotagem e, subsidiariamente, os delegados das autoridades marítimas sanitária, policial e aduaneira.

Nas entradas exercem todas estas funções até que cheguem a bordo os representantes directos das ditas autoridades.

Nas saídas, não largarão sem se terem feito as competentes visitas ao navio, e, feitas elas, tornam a exercer as mesmas funções policial e aduaneira, até que desembarquem fora da barra.

Art. 36.º Compete aos pilotos:

1.º Pilotar as embarcações na entrada e na saída da barra e em todos os movimentos ou trabalhos que façam no pôrto ou rio;

2.º Acompanhar o piloto-mor, ou quem o substituir, nas sondagens da barra ou pôrto, com o fim de se inteirarem de todas as alterações;

3.º Fornecer indicações meteorológicas conforme o boletim do dia, sôbre a previsão do tempo, às embarcações que saírem do pôrto;

4.º Participar superiormente qualquer ocorrência extraordinária que se tenha produzido na costa, barra, pôrto, marcas, bóias, faróis, etc., que interesse à corporação, ao comércio e navegação.

Art. 37.º Os serviços de pilotagem de uma embarcação começam, quanto à sua entrada, desde que o piloto entre a bordo e terminam quando a embarcação concluir a manobra de fundear ou amarrar dentro do pôrto; quanto à saída, desde que a embarcação começa a suspender ou a desamarrar e duram até que ela se ache fora do pôrto ou barra.

§ único. O serviço de pilotagem dentro dos portos e rios conta-se desde a hora a que o piloto se apresente a bordo e termina logo que os trabalhos se concluem e o piloto seja dispensado.

Art. 38.º Nas pilotagens é obrigação do piloto, logo que suba para a embarcação, informar-se de:

1.º Água que demanda o navio;

2.º Se êle governa bem e se todos os aparelhos de governo estão prontos a funcionar rapidamente;

3.º Se tem os prumos safos e tudo disposto para prumar;

4.º Se tem as necessárias âncoras e amarras e se estão safas e merecem confiança;

5.º Se tem as agulhas compensadas ou se acusam desvios e quais;

6.º Todas as demais particularidades que interessem ao bom desempenho da pilotagem; e

a) Sendo embarcação de vela:

7.º Se vira bem por davante e em roda;

8.º De quanta gente dispõe para a manobra;

9.º Se agüenta sem risco a maior fôrça de vela;

b) Sendo embarcação a vapor:

10.º Se as máquinas e apito de alarme funcionam bem;

11.º O número de hélices que tem;

12.º Na marcha para ré, para que bordo desvia a pôpa;

13.º Qual a sua velocidade;

Mais em geral:

14.º Exigir que a embarcação tenha içada a bandeira da sua nacionalidade e, nas entradas, ice no tope da proa a bandeira indicativa de que está incomunicável até que chegue a visita de saúde;

15.º Impedir qualquer comunicação com a embarcação e que esta receba ou desembarque passageiros, carga, encomendas, cartas, papéis ou outros objectos, por insignificantes que sejam, dando parte de qualquer comunicação havida por causa de fôrça maior;

16.º Dirigir a navegação, nas entradas, da melhor forma para receber a visita sanitária;

17.º Prestar, aos delegados da sanidade marítima, da fiscalização aduaneira e da polícia marítima, todos os esclarecimentos que forem solicitados e comunicar-lhes quaisquer contravenções que tenha havido;

18.º Dar todos os esclarecimentos que forem pedidos pelas fortalezas, semáforos, navios de guerra e autori-

dades, sempre que seja possível fazê-lo sem desvio da atenção a prestar à navegação da embarcação;

19.º Informar, nas entradas, o capitão da embarcação das formalidades que tem a cumprir para a execução do regulamento do pôrto e entregar-lhe os exemplares do regulamento que a capitania do pôrto tiver determinado.

§ único. O piloto reclamará do capitão todas as providências que julgar necessárias para remediar as faltas ou deficiências que encontre ou de que a bordo o informem e não deixará nunca de diligenciar pilotar a embarcação e trazê-la para dentro do pôrto até a colocar em segurança.

Art. 39.º Nos portos em que haja grandes correntes de água e as embarcações se não possam agüentar a pairar por muito tempo, à espera da autoridade sanitária, não são elas obrigadas a fundear no local onde se efectua a visita de saúde, nem tampouco a voltar a êste local depois de o terem passado na sua marcha para o fundeadouro.

§ único. Aos pilotos compete nestes casos a maior vigilância para que a embarcação não tenha comunicação alguma até à visita de saúde.

Art. 40.º Ao piloto compete dirigir a navegação da barra e do pôrto e a manobra de fundear ou amarrar, bem como a de desamarrar e suspender, tendo sempre em atenção as circunstâncias do vento, corrente de água, revessas, proximidades de outras embarcações, embarcações naufragadas, recifes, pedras, etc., não fundeando, em regra, nas proximidades dêsses perigos.

§ único. Nos casos em que as embarcações tenham de fundear, amarrar ou acostar perto de perigos o piloto, antes de sair de bordo, instruirá bem o capitão acêrca das condições em que a embarcação fica e dos cuidados que êle deve ter para que não suceda qualquer sinistro.

Art. 41.º Aos pilotos é expressamente proibido fundear as embarcações que pilotarem nas proximidades de cabos submarinos.

Art. 42.º A responsabilidade da execução das manobras pertence exclusivamente à guarnição da embarcação.

Art. 43.º O piloto deve ser muito cauteloso em dirigir a navegação, especialmente nas proximidades dos ancoradouros ou de outras embarcações, prevenindo e dispondo tudo para que a manobra se faça de modo que a embarcação possa rapidamente sustar a marcha ou ancorar sem risco de sofrer ou causar avarias.

Art. 44.º A responsabilidade das indemnizações por avarias de abalroação cabe inteiramente à embarcação que as causar, tenha ou não piloto a bordo e seja a pilotagem obrigatória ou não (artigo 5.º da Convenção de Bruxelas de 23 de Setembro de 1910).

Art. 45.º Em caso de avaria por culpa dos pilotos, por motivo de manobras erradas que êles façam e de que resultem prejuízos, pode a êsses pilotos ser aplicada qualquer das penalidades: demissão ou suspensão e perda de proventos, revertendo estes a favor das despesas gerais das corporações.

Art. 46.º Quando nas circunstâncias previstas no artigo antecedente o capitão do pôrto entender que ao piloto responsável pela avaria ocorrida deva ser imposta pena mais grave excedente à sua competência, assim o comunicará superiormente, remetendo o respectivo processo.

§ 1.º Nos casos em que o chefe do departamento, ao receber a comunicação acima referida, se não julgue igualmente com competência para aplicar a devida penalidade idêntico procedimento tomará para com a Direcção Geral da Marinha.

§ 2.º A autoridade que em última instância receber a comunicação e o processo lavrará a sentença ou man-

dará convocar o conselho de disciplina para o respectivo julgamento.

Art. 47.º O limite máximo da perda de proventos estabelecida no artigo 46.º é de um ano, não podendo contudo ser descontados menos de 25 nem mais de 30 por cento dos proventos em cada distribuição.

§ único. O cálculo para a perda de proventos é sempre baseado sobre o total dos proventos do ano anterior.

Art. 48.º Nenhum piloto deixará de cumprir o serviço de que tenha sido encarregado e não sairá de bordo sem o ter concluído, salvo por ordem superior ou depois de ser substituído por outro piloto para isso nomeado ou ainda no caso previsto no artigo seguinte.

Art. 49.º Quando qualquer piloto vir que o comandante, capitão ou mestre da embarcação, em vez de seguir as suas indicações, insiste em se afastar delas ou em mandar qualquer manobra inconveniente, deixará de dirigir a navegação, declarando, em presença de testemunhas, havendo-as, que cessam as suas atribuições, e descerá do tombadilho, ponte ou catavento, retirando-se, logo que possa, para terra, onde dará parte do ocorrido.

§ único. O piloto que não proceder em harmonia com o estabelecido neste artigo é disciplinarmente responsável por qualquer acidente ou avaria recebida ou produzida pela embarcação.

Art. 50.º Em ocasião de nevoeiro denso que encubra a terra ou as marcas deverá o piloto, sempre que tiver possibilidade de o fazer, mandar fundear; na impossibilidade de o fazer, pairará ou retrocederá, conforme julgar mais conveniente.

Art. 51.º No caso de evidente risco de encalhe, varação ou naufrágio o piloto empregará todos os meios ao seu alcance para evitar o sinistro; e, quando o não consiga, envidará todos os esforços para salvar a gente que estiver a bordo, a embarcação e a carga.

§ único. Quando se derem tais sinistros, deve ser participado, logo que possível, a ocorrência ao capitão do pôrto ou ao delegado marítimo.

Art. 52.º Logo que em terra haja notícia de perigo ou sinistro de qualquer embarcação, a corporação de pilotos fará apressar e expedir com urgência as embarcações de que possa dispor para prestar o devido socorro.

Art. 53.º Os pilotos e os tripulantes das embarcações ao serviço não poderão recusar-se nunca a prestar o possível socorro aos sinistros marítimos.

Art. 54.º Os pilotos podem, mediante requisição aprovada pelo capitão do pôrto, ir a outros portos buscar embarcações que se destinem aos portos a que os pilotos pertencem, correndo todas as despesas de transporte e alimentação por conta da embarcação requisitante.

#### Escrivães e ajudantes

Art. 55.º Compete aos escrivães:

1.º Secretariar a comissão administrativa da corporação;

2.º Arrecadar as receitas pertencentes à corporação;

3.º Escriturar e ter em dia todos os livros da corporação.

a) Os ajudantes dos escrivães auxiliam o serviço dos mesmos.

#### CAPITULO V

##### Sinais

Art. 56.º As indicações que seja necessário dar, de terra para o mar, relativas a circunstâncias da barra ou pôrto, far-se-ão por meio de sinais, em mastros para isso apropriados, instalados em locais determinados, ou também nas embarcações de serviço de pilotagem,

em harmonia com o disposto no presente capítulo. Esses sinais são os seguintes:

1.º Bandeira encarnada significa barra ou pôrto franco para a embarcação que o demanda;

2.º Bandeira encarnada, seguida de um ou dois galhardetes numéricos do Código Internacional de Sinais, significa barra ou pôrto acessível às embarcações com calado em pés indicado pelos galhardetes;

3.º Bandeira branca significa «que espere»;

4.º Bandeira branca, içada e arreada repetidas vezes ou acompanhada de tiros, significa que a embarcação se deve fazer ao largo. A continuidade do movimento da bandeira ou a seqüência de tiros indica a urgência de puxar quanto antes para o mar;

5.º A bandeira de pilotos diz «espere piloto»;

6.º Quando seja necessário indicar que a embarcação deve guinar para um ou outro bordo ou continuar no rumo em que navega, usar-se-ão os seguintes sinais:

Um balão preto, içado em mastro ou vêrga, indica que a embarcação deve guinar para E.B.;

Dois balões, que deve guinar para B.B.;

Três balões, que deve andar «assim»;

7.º A bandeira encarnada, juntamente com a branca, indica que as embarcações devem pairar em posição conveniente, esperando novo sinal;

8.º Bandeira encarnada, acompanhada de tiro de peça ou içada e arreada repetidas vezes, chama com instância a embarcação ou embarcações para a barra;

9.º Um cilindro preto, de dia, e um farol vermelho entre dois verdes, de noite, indicam estar a barra ou pôrto fechado;

10.º O galhardete de reconhecimento do Código Internacional de Sinais servirá, da mesma forma, para reconhecer todos os sinais feitos segundo estas indicações.

Art. 57.º As embarcações farão uso do Código Internacional de Sinais para todas as comunicações, e da mesma maneira se procederá de terra para o mar nas comunicações não previstas no artigo anterior.

Art. 58.º As embarcações dispensadas da obrigação de possuir o Código Internacional de Sinais que demandem as barras ou portos e queiram indicar o seu calado de água em metros ou pés farão os sinais correspondentes aos mencionados no artigo 56.º que se referem ao calado, e, se empregarem bandeira e galhardete, não içarão nenhum dos distintivos.

#### CAPITULO VI

##### Disposições relativas às embarcações de pilotos

Art. 59.º As corporações de pilotos devem ter as embarcações e aprestos que os capitães dos portos julguem indispensáveis. Quando não puderem adquirir de pronto o material, contrairão empréstimo para a sua compra ou obtê-lo-ão por aluguel.

Art. 60.º As embarcações de pilotos serão tripuladas pelos próprios pilotos ou por gente assalariada, segundo as conveniências do serviço e as condições locais.

Art. 61.º As embarcações de pilotos serão pintadas de preto, tendo a palavra «Pilotos» escrita a tinta branca no costado, em ambos os bordos, desde a linha de água até à borda.

Terão, além disto, sendo de vela, a letra P, a tinta preta, nas velas mestras, ocupando toda a altura destas, da risadura ao gurutil, de modo que a letra se veja dos dois bordos, na mesma vela ou em velas diferentes; e, quando movidas por motor mecânico e tendo chaminé, a mesma letra P, pintada a branco, em ambos os bordos das chaminés, que devem ser pintadas a preto.

No tope do mastro mais alto içarão durante o dia uma bandeira branca orlada de azul, tendo a orla um

décimo do comprimento da tralha e estando a meio da bandeira a letra P, em preto. Idêntico sinal deve ser içado à proa das embarcações menores que conduzam piloto de ou para alguma embarcação.

Art. 62.º Os sinais para embarcações de pilotos se reconhecerem durante a noite são os determinados na regra para evitar abalroamentos.

Art. 63.º As embarcações de pilotos conservar-se-ão fora dos portos permanente ou temporariamente, conforme os capitães dos portos o determinarem.

Art. 64.º As embarcações de pilotos devem apenas ter com a embarcação que entre ou saia a barra as comunicações indispensáveis para dar e receber piloto ou para entregar ordens. Se por causa de força maior forem obrigadas a ter outras, participá-las-ão ao capitão do pôrto.

## CAPITULO VII

### Recompensas

Art. 65.º As recompensas ao pessoal dos pilotos são as seguintes:

1.º Elogios na presença de todo o pessoal da corporação;

2.º Licença sem perda de proventos até trinta dias;

3.º Louvores em ordem do capitão do pôrto ou do chefe do departamento ou em portarias;

4.º Especiais — pecuniárias ou honoríficas.

Art. 66.º A competência para as recompensas é a seguinte:

#### Director geral da marinha

1.º Conceder licenças sem perda de proventos até trinta dias;

2.º Louvores e confirmação de louvores, que serão publicados em ordem especial, coleccionados em livro próprio existente na Direcção da Marinha Mercante;

3.º Prémios pecuniários até ao máximo de 1.000\$, que sairão do fundo de reserva das respectivas corporações a que os premiados pertencerem;

4.º Prémios honoríficos, por propostas ao Ministro, para serem publicados em decreto ou portaria ou seguirem seus termos, no caso de condecorações.

#### Chefes dos departamentos e capitães dos portos das ilhas adjacentes

1.º Elogios;

2.º Conceder licença sem perda de proventos até quinze dias;

3.º Louvor em ordem.

#### Capitães dos portos e delegados marítimos, quando oficiais de marinha

1.º Elogios;

2.º Conceder licença sem perda de proventos até oito dias;

3.º Louvor em ordem.

#### Delegados marítimos, quando não forem oficiais de marinha

1.º Elogios;

2.º Conceder licença sem perda de proventos até quatro dias.

§ único. As licenças de recompensa concedida nos termos do presente capítulo não são consideradas para a concessão das que trata o capítulo IX.

## CAPITULO VIII

### Transgressões e penalidades

Art. 67.º Os pilotos que transgredirem as disposições dêste regulamento incorrerão nas penas disciplinares de:

1.º Repreensão em ordem;

2.º Perda de proventos;

3.º Suspensão;

4.º Prisão;

5.º Demissão.

§ 1.º Estas penas poderão também ser aplicadas aos pilotos que cometerem faltas que, embora não previstas neste regulamento, sejam consideradas pela autoridade marítima como contrárias à disciplina, ordem, bom nome do pôrto ou da corporação.

§ 2.º Qualquer membro da corporação sofrendo a pena da perda de proventos continua prestando serviço efectivo.

Art. 68.º Os pilotos que cometerem faltas graves responderão em conselho de disciplina, que poderá propor qualquer pena até o máximo da competência do director geral da marinha.

Art. 69.º Os conselhos de disciplina serão constituídos pela seguinte forma:

a) Dois oficiais da classe de marinha, servindo de presidente o mais graduado ou mais antigo;

b) Um membro da corporação respectiva mais graduado que o acusado;

c) O escrivão da corporação, que servirá de secretário, sem voto.

§ 1.º Os oficiais da classe de marinha serão:

1.º Na sede do departamento, dois oficiais adjuntos;

2.º Nas demais capitánias dos departamentos, um adjunto do departamento e o capitão do pôrto, se este não fôr parte no processo; sendo-o, deverá substituí-lo o seu adjunto, e, não havendo adjunto, um outro capitão do pôrto ou um outro adjunto do departamento, procedimento que haverá também quando o capitão do pôrto não seja da classe de marinha;

3.º Nas capitánias dos portos das ilhas adjacentes, o capitão do pôrto respectivo e outro capitão de pôrto insular. Se o primeiro fôr parte no processo ou se algum dêles ou ambos não forem da classe de marinha, a Direcção Geral da Marinha providenciará no sentido de se nomearem os necessários oficiais da classe de marinha para compor o conselho.

§ 2.º Sempre que a corporação de pilotos não tenha escrivão próprio, servirá de escrivão do conselho de disciplina um escriturário da capitania.

Art. 70.º A nomeação e convocação dos conselhos de disciplina pertence:

No continente, ao chefe do departamento;

Nas ilhas adjacentes, ao director geral da marinha.

Art. 71.º O processo constará dos seguintes documentos:

1.º Participação do facto, contendo o rol das testemunhas;

2.º Auto de averiguações;

3.º Nomeação do conselho;

4.º Nota de assentamentos do acusado;

5.º Opinião do conselho, contendo a proposta relativa à penalidade a aplicar ao delinquentes.

§ 1.º O conselho, para sua elucidação, poderá ouvir todas as pessoas que julgar conveniente, bem como proceder a quaisquer diligências que entender necessárias.

§ 2.º No continente o processo concluído será remetido ao chefe do departamento, que aplicará a penalidade, se estiver no limite da sua competência, indicada no artigo 8.º, e, no caso contrário, fá-lo-á subir até à Direcção Geral da Marinha para ser presente ao director geral e este resolver.

§ 3.º Nas ilhas adjacentes o processo é sempre remetido à Direcção Geral da Marinha para definitiva resolução por parte do director geral.

Art. 72.º A importância da perda de proventos não pode ser descontada por menos de 25 nem por mais de 30 por cento dos proventos mensais, e reverterá por inteiro para as despesas gerais.

Art. 73.º A pena de suspensão de exercício importa perda de 75 por cento dos proventos, que reverte para as despesas gerais.

Art. 74.º A pena de prisão cumpre-se a bordo de um navio de guerra ou numa unidade militar, sempre que possível, onde o piloto será considerado com a categoria de sargento, tendo homenagem no navio ou estabelecimento.

Art. 75.º As penas impostas aos pilotos por êste regulamento são sem prejuízo de outras que lhes sejam applicáveis pela legislação penal ordinária.

Art. 76.º O piloto que fôr demittido por castigo não mais poderá ser admitido em qualquer corporação de pilotos.

Art. 77.º O piloto condenado por sentença dos tribunais ordinários em pena superior a noventa dias de prisão deixará de ter direito a qualquer provento durante êsse espaço de tempo, e, se a pena ultrapassar cento e oitenta dias, será demittido.

Art. 78.º O piloto que fôr preso por suspeita de qualquer crime comum ou que estiver cumprindo sentença até noventa dias de prisão imposta pelos tribunais ordinários ou preso por correcção imposta pelas disposições dêste regulamento só recebe, a título de alimentação, 50 por cento dos proventos que lhe pertenceriam na actividade. No primeiro caso, havendo absolvição, o piloto receberá a parte que lhe havia sido descontada, a qual deve ter ficado no cofre. Havendo porém condenação, e nos outros dois casos, êsses 50 por cento reverterão para as despesas gerais.

Art. 79.º São faltas sempre puníveis, directamente pelas autoridades marítimas ou por intermédio do conselho de disciplina, conforme a gravidade:

1.ª A embriaguez, quer em serviço, quer fora do serviço;

2.ª A não comparência na estação de pilotos ou a bordo da embarcação de serviço, ou a ausência sem a respectiva licença, nas ocasiões em que lhe competir estar presente;

3.ª A não comparência, a tempo e horas, ao serviço para que esteja detalhado;

4.ª O abandono de serviço;

5.ª Pilotar, fundear ou amarrar de forma indevida;

6.ª Falta do respeito devido ou atenção com o pessoal de bordo e os passageiros nas embarcações que pilotar;

7.ª Falta de correcção, seriedade ou compostura;

8.ª Exigir ou pedir aos proprietários, consignatários, capitães, tripulantes ou passageiros qualquer gratificação;

9.ª Transgredir as ordens dos seus superiores;

10.ª Se, encarregado de estação ou embarcação, mandar fazer serviço a qualquer piloto que esteja embriagado.

§ único. A embriaguez será sempre considerada circunstância agravante.

Art. 80.º A competência para a applicação das penas disciplinares é a seguinte:

#### Director geral da marinha

1.º Perda de proventos até um ano nas penas a applicar nos termos dos artigos 46.º e 47.º e até trinta dias nos outros casos;

2.º Suspensão até cento e oitenta dias;

3.º Prisão até noventa dias;

4.º Demissão.

#### Chefes dos departamentos marítimos e capitães dos portos insulares, quando officiaes de marinha

1.º Perda de proventos até quinze dias;

2.º Suspensão até noventa dias;

3.º Prisão até trinta dias.

#### Capitães dos portos e delegados marítimos, sendo officiaes de marinha

1.º Repreensão;

2.º Perda de proventos até dez dias;

3.º Suspensão até oito dias;

4.º Prisão até cinco dias.

#### Capitães dos portos e delegados marítimos, quando não forem officiaes de marinha

1.º Repreensão;

2.º Perda de proventos até cinco dias;

3.º Suspensão até três dias.

§ único. Quando a autoridade marítima julgar que a pena a applicar excede a sua competência, deverá remeter o processo à autoridade superior.

## CAPITULO IX

### Licenças

Art. 81.º Ao pessoal de pilotos que tenha bom comportamento e boas informações podem ser concedidas, em cada ano civil, sem prejuízo de serviço, as seguintes licenças:

a) Até trinta dias, com todos os proventos;

b) De mais de trinta dias até quarenta e cinco, com 50 por cento dos proventos nos últimos quinze dias;

c) De mais de quarenta e cinco dias até sessenta, com 25 por cento dos proventos nos últimos trinta dias.

§ 1.º Os descontos a que se referem as alíneas b) e c) são applicados logo que o licenciado tenha gozado respectivamente trinta ou quarenta e cinco dias seguidos ou interpolados.

§ 2.º Todas as licenças superiores a trinta dias concedidas nos termos dêste artigo e ainda aquelas que forem arbitradas pela Junta de Saúde Naval ou qualquer outra junta médica ficam sujeitas ao pagamento de emolumentos, estabelecidos pelo decreto n.º 9:605, de 19 de Abril de 1924, e do selo respectivo, sendo de 60\$ até trinta dias e mais 30\$ por cada trinta dias a mais ou fracção, além do selo da tabela em vigor.

Art. 82.º As licenças desde que passem de sessenta dias serão concedidas sem direito a quaisquer proventos e serão descontadas no tempo do serviço, não podendo exceder cento e oitenta dias em cada ano civil.

Art. 83.º Quando as licenças forem concedidas ao piloto-mor, sota piloto-mor, cabos pilotos, escrivão, ajudantes de escrivão e escriturários, aqueles que os substituírem recebem, pelo fundo das despesas gerais, a diferença entre os seus proventos e os dos substituídos.

§ único. Os cabos pilotos só serão substituídos quando na efectividade do serviço houver menos de três.

Art. 84.º Aos pilotos provisórios com mais de seis meses que tenham boas informações podem ser concedidos durante todo o seu tempo de provisórios, sem prejuízo do serviço, dez dias de licença com todos os proventos, não tendo direito a mais nenhuma licença.

Art. 85.º A não ser em casos muito excepcionais, não se podem conceder licenças ao mesmo tempo ao piloto-mor e sota piloto-mor.

Art. 86.º As licenças são todas lançadas no livro respectivo.

§ 1.º Em regra, todas as licenças devem ser sufficientemente intervaladas.

§ 2.º As licenças concedidas como recompensas, a que se refere o artigo 65.º, não são contadas para os limites estabelecidos nos artigos 81.º e 82.º e não lhes é applicável o parágrafo anterior, não deixando todavia de se lançar no livro respectivo.

Art. 87.º A competência para as licenças é a seguinte:

A Direcção Geral da Marinha — para as licenças superiores a trinta dias.

Os chefes dos departamentos e capitães dos portos insulares, quando oficiais de marinha — para as licenças até trinta dias.

Os capitães dos portos e delegados marítimos, quando oficiais de marinha — para as licenças até quinze dias.

Os capitães dos portos e delegados marítimos, quando não forem oficiais de marinha — para as licenças até oito dias.

Os chefes das corporações — para as licenças até vinte e quatro horas e que somem até ao máximo de oito dias em cada ano civil.

## CAPÍTULO X

### Uniforme do pessoal dos pilotos

Art. 88.º Os uniformes do piloto-mor, sota piloto-mor e escrivão são de molde igual ao dos sargentos ajudantes da armada, e o dos cabos pilotos, pilotos e ajudantes de escrivão ao dos sargentos — com o emblema e distintivos aqui determinados.

§ 1.º Os distintivos são os seguintes:

Piloto-mor. — Três estrêlas bordadas a ouro sôbre pano azul ferrete, dispostas na manga direita, em diagonal e distantes entre si de 0<sup>m</sup>,03, ficando a primeira à distância de 0<sup>m</sup>,5 do canhão;

Sota piloto-mor. — Duas estrêlas bordadas a ouro sôbre pano azul ferrete, colocadas nas posições correspondentes às duas primeiras do distintivo do piloto-mor;

Cabo piloto. — Uma estrêla bordada a ouro sôbre pano azul ferrete, colocada na posição correspondente à segunda estrêla 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;

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

§ 2.º O emblema do boné é, para todos, formado por duas âncoras cruzadas, cercadas de palmas e encimadas por uma esfera armilar, tudo bordado a ouro sôbre pano azul ferrete.

§ 3.º O pessoal de pilotos que fôr funcionário de repartição marítima usa o uniforme que lhe pertence nessa repartição.

§ 4.º Durante o tempo quente é obrigatório, em serviço e fora dêle, o uso da capa branca no boné, e permitido, em serviço, o uniforme de cotim cinzento.

§ 5.º Durante o inverno ou quando as circunstâncias o exijam poderão todos usar impermeáveis, suetes e botas altas ou polainas.

Art. 89.º Os uniformes são obrigatórios em todos os actos de serviço.

## CAPÍTULO XI

### Administração das corporações dos pilotos

Art. 90.º Para gerir os fundos arrecadados pelas corporações de pilotos haverá uma comissão administrativa composta do sub-chefe da corporação, que servirá de presidente, e dois pilotos efectivos, eleitos, sendo secretariada pelo escrivão, que terá voto quando fôr piloto da corporação, ainda que fora do quadro.

§ 1.º Nas corporações em que haja mais de vinte pilotos terá a comissão administrativa mais dois vogais pilotos, eleitos como os outros.

§ 2.º Nas corporações em que não haja pessoal suficiente pode presidir à comissão administrativa o chefe, e nos portos em que não seja possível constituir a comissão a gerência pertence aos pilotos efectivos, pela forma que a respectiva autoridade marítima entender estabelecido.

§ 3.º Os vogais eleitos da comissão administrativa exercem as suas funções durante o ano civil, procedendo-se à eleição no mês de Dezembro.

§ 4.º A eleição não pode recair, em regra, por mais de dois anos sucessivos no mesmo piloto.

§ 5.º A eleição é feita pelos pilotos efectivos, e nenhum que esteja ao serviço poderá eximir-se a votar.

Art. 91.º Em cada uma das corporações devem existir os seguintes livros, todos numerados e rubricados pelo capitão do pôrto ou seu delegado:

1.º De ordens dadas pela autoridade marítima respectiva;

2.º De matrícula do pessoal (modelo B), para os assentamentos de cada um, e em cujas notas biográficas se registam: licenças, prémios, louvores, castigos e todas as demais indicações de circunstâncias relativas à vida oficial. Este livro terá, no fim, páginas destinadas a escriturar os louvores ou censuras que disserem respeito à corporação;

3.º De termos diversos;

4.º De consultas, para registo das havidas entre os pilotos sôbre a barra dar ou não praticabilidade, em geral, ou a qualquer embarcação e sôbre outros assuntos respeitantes à pilotagem em que os pilotos julguem conveniente ser ouvidos em conselho;

5.º De actas da comissão administrativa;

6.º De receita geral da conta de caixa e de saída geral, para as duas contas da corporação;

7.º De conta de caixa do fundo de reserva, para escrituração das receitas em crédito na Caixa Geral de Depósitos e das despesas feitas com a aquisição de material e as grandes reparações;

8.º De conta de caixa das quantias destinadas às despesas gerais, incluindo os honorários do pessoal encorporado e os pagamentos ao pessoal assalariado;

9.º De receita e despesa de material;

10.º De registo de entradas e saídas e de serviços no pôrto e rios;

11.º De registo diário da cobrança de taxas de pilotagem;

12.º De registo de licenças e impedimentos.

§ 1.º Nos portos em que não haja corporação constituída o capitão do pôrto determinará, dos livros mencionados neste artigo, aqueles que os pilotos devem ter.

§ 2.º Nestes portos a gerência dos fundos dos pilotos será inteiramente regulada por determinações do capitão do pôrto, aprovadas pelo chefe do departamento e pela Direcção Geral da Marinha.

Art. 92.º A comissão administrativa tem o encargo de zelar os interesses económicos da corporação e é responsável para com ela por todos os actos da sua gerência, devendo, sempre que haja qualquer assunto importante ou que envolva despesa superior a 500\$, lavrar acta, que será apresentada à autoridade marítima, para esta se pronunciar, aprovando ou não.

§ único. Nenhum membro da comissão administrativa poderá eximir-se a dar o seu voto sôbre os assuntos de que se tratar.

Art. 93.º Sempre que o capitão do pôrto entender que qualquer deliberação tomada pela comissão administrativa de uma corporação de pilotos da área da sua jurisdição é inconveniente ou prejudicial aos interesses da mesma corporação, poderá determinar que ela não tenha execução ou mesmo dissolver essa comissão, segundo as circunstâncias, mandando proceder

imediatamente a nova eleição, e podendo neste caso nomear presidente da nova comissão um cabo ou piloto efectivo, se julgar isso indispensável para a boa ordem e regularidade do serviço.

Art. 94.º Quando um térço, pelo menos, da corporação de pilotos entender que deve ser exonerado algum ou alguns ou todos os membros da comissão administrativa, fará a sua proposta ao capitão do pôrto, devidamente fundamentada e assinada, e o capitão do pôrto, averiguando as razões expostas, mandará ou não substituir aqueles membros.

Art. 95.º Constituem receitas das corporações de pilotos:

- 1.º Taxas de pilotagem;
- 2.º Produto da venda de embarcações e outros artigos que já não convenham ao serviço;
- 3.º Produto de achados, feitas as deduções legais;
- 4.º Produto de reboques e de aluguel de embarcações e material;
- 5.º Produto dos descontos effectuados por motivo de licenças ou doença;
- 6.º Produto das multas applicadas ao pessoal;
- 7.º Juros das quantias em depósito;
- 8.º Indemnizações das companhias de seguros por accidentes de trabalho, quando as corporações de pilotos paguem aos sinistrados;
- 9.º Restituição de quaisquer abonos recebidos e não vencidos;
- 10.º Ofertas e legados;
- 11.º Imprevistos.

§ único. As receitas de cada corporação serão arrecadadas em cofre especial, de que são claviculários o presidente, o escrivão e o mais antigo dos vogais da comissão administrativa. Os claviculários são solidariamente responsáveis pelos fundos recolhidos, e, sempre que se tratar de divisão das receitas, devem elles estar presentes, dando-se por essa ocasião balanço ao cofre e lavrando a correspondente acta. O cofre será pertença da corporação e achar-se-á na sede da mesma ou na capitania ou delegação, conforme fôr uso ou o capitão do pôrto determinar.

Art. 96.º Constituem despesas:

- 1.º Vencimentos ao pessoal encorporado (activo, serviços moderados e aposentados);
- 2.º Pagamento ao pessoal assalariado;
- 3.º Rações ao pessoal encorporado em serviço fora das sedes;
- 4.º Transportes de pessoal;
- 5.º Aquisição e custeio do material, laboração, conservação, grandes e pequenas reparações;
- 6.º Seguros do pessoal e do material;
- 7.º Aquisição e alugueis de material de pilotagem e de casas para habitação ou para depósito de material;
- 8.º Expediente;
- 9.º Restituição de pilotagens indevidamente recebidas;
- 10.º Imprevistos.

Art. 97.º As corporações de pilotos constituirão um fundo especial denominado Fundo de reserva, destinado à aquisição e grandes reparações de material, bem como à aquisição e reparações de imóveis destinados à instalação do pessoal ou abrigo de material, fundo que será depositado na Caixa Geral de Depósitos.

§ único. Ao fundo de reserva se recorrerá para o fim indicado no artigo 115.º e sempre que as despesas gerais necessitem de refôrço.

Art. 98.º O apuramento do rendimento das taxas de pilotagem faz-se nos dias 15 e último de cada mês e divide-se em três partes: uma para despesas de vencimentos do pessoal (activo, serviços moderados e apo-

sentados), outra para despesas gerais e a terceira para o fundo de reserva.

Art. 99.º A divisão acima referida é feita da seguinte forma; em Lisboa: 50 por cento para as despesas do pessoal, 25 por cento para as despesas gerais e 25 por cento para o fundo de reserva; nas demais corporações: 60 por cento para despesas do pessoal, 20 por cento para as despesas gerais e 20 por cento para o fundo de reserva.

Art. 100.º Os pagamentos ao pessoal e os depósitos para o fundo de reserva são feitos nos dias seguintes ao do apuramento do rendimento.

§ único. O pagamento dos honorários ao pessoal será feito em fôlhas (modelo C).

Art. 101.º Quando da parte destinada a honorários houver sobras, entrarão estas para o fundo de reserva ou para as despesas gerais, conforme a deliberação da comissão administrativa, homologada pelo capitão do pôrto.

Art. 102.º A conta documentada das receitas e despesas de numerário e de material, devidamente assinada, será, em relação a cada mês, apresentada ao capitão do pôrto, até ao oitavo dia do mês seguinte, para êste a visar, se achar conforme, ou para a fazer rectificar. Estas contas arquivam-se na corporação.

Art. 103.º Até ao dia 10 de cada mês serão afixadas, na estação principal e nas parciais das corporações, cópias devidamente autenticadas das contas do mês anterior.

Art. 104.º Todo o material dos serviços de pilotagem pertence à respectiva corporação e não é divisível pelos componentes da mesma.

Art. 105.º As corporações de pilotos podem alugar as suas embarcações ou qualquer outro artigo do seu material para serviços dentro e fora da barra, conforme tabelas aprovadas pelo capitão do pôrto, inclusive para os reboques julgados necessários ou indispensáveis.

Art. 106.º O material que fôr julgado inútil é vendido e o seu produto entra no fundo de reserva.

## CAPÍTULO XII

### Taxas de pilotagem

Art. 107.º As taxas de pilotagem são referidas à tonelagem bruta constante dos papéis de bordo e estão expressas nas tabelas A, AA, B e C anexas a êste regulamento.

§ único. Em casos de dúvida e nos de embarcações de países com os quais não há acôrdo acêrca de reconhecimento recíproco das regras de arqueação, pode a corporação de pilotos exigir que o capitão obtenha da capitania do pôrto certificado oficial da tonelagem bruta, a considerar no cálculo da quantia que a embarcação tem de pagar pelo serviço de pilotagem.

Art. 108.º As verbas da tabela A incluem o serviço da navegação, desde o exterior da barra até ao ancoradouro no pôrto e ainda o fundear, amarrar a dois ferros ou a bóias, às embarcações que entrem, e, *vice versa*, às embarcações que saem.

Art. 109.º Nos portos em que o trabalho de piloto consiste apenas em indicar o local onde se deve fundear é êsse trabalho remunerado segundo a tabela AA.

Art. 110.º As embarcações que, por qualquer circunstância, tenham de entrar ou sair dos portos à espia pagam, além da verba estabelecida no n.º 2.º da tabela C, mais 50 por cento da tabela A, por cada dia, ou fracção, que durar a operação.

Art. 111.º A pilotagem de noite é remunerada pelas verbas das tabelas A ou AA respectivamente acrescidas de 50 por cento.

§ único. Considera-se pilotagem de noite a que começa ou termina entre meia hora depois de pôr o sol e meia hora antes do seu nascimento.

Art. 112.º Para a cobrança a realizar, das embarcações que entrem e saiam dos portos, pelas diversas taxas estabelecidas nas tabelas A, AA e C d'este regulamento, usar-se-ão as cédulas (modelo A), assinadas pelo chefe da corporação dos pilotos e visadas pelo capitão do pôrto.

§ único. Estas cédulas são numeradas seguidamente e em cada ano civil é renovada a numeração.

### CAPITULO XIII

#### Dos proventos

Art. 113.º Os proventos do pessoal dos pilotos encorparados são os seguintes:

#### *No activo:*

Pilôto-mor. — Um quinhão e quinhentos milésimos;

Sota pilôto-mor. — Um quinhão e trezentos e setenta e cinco milésimos;

Cabo pilôto exercendo cargo de chefe. — Um quinhão e trezentos e setenta e cinco milésimos;

Cabo pilôto. — Um quinhão e duzentos e cinquenta milésimos;

Pilôto efectivo. — Um quinhão;

Pilôto provisório com mais de seis meses de serviço. — Setecentos e cinquenta milésimos de quinhão;

Pilôto provisório com menos de seis meses de serviço. — Quinhentos milésimos de quinhão;

Escrivão em Lisboa e Pôrto, sendo pilôto. — Um quinhão e duzentos e cinquenta milésimos; não sendo, um quinhão;

Escrivão nos outros portos, acumulando com o serviço de pilôto. — Um quinhão e cento e vinte e cinco milésimos; e, não acumulando, um quinhão;

Escrivão acumulando com o cargo de escriturário da capitania. — O seu vencimento como escriturário e mais duzentos e cinquenta milésimos de quinhão; não sendo pilôto nem escriturário da capitania, quinhentos milésimos de quinhão;

Ajudante de escrivão, sendo pilôto. — Um quinhão; não o sendo, setecentos e cinquenta milésimos de quinhão.

#### *Em serviços moderados:*

Cabo pilôto. — Um quinhão e cento e vinte e cinco milésimos de quinhão;

Pilôto. — Oitocentos e setenta e cinco milésimos de quinhão.

Art. 114.º O quinhão mensal nunca pode exceder 60 por cento dos vencimentos fixos do capitão do pôrto ou do delegado marítimo com a respectiva melhoria acrescida da média mensal dos emolumentos pelas mesmas autoridades percebidos no ano anterior.

§ 1.º Os vencimentos fixos do capitão do pôrto ou do delegado marítimo, para efeitos do presente artigo, são sôlido e gratificação de comissão relativos às patentes estabelecidas no mapa anexo ao decreto n.º 19:401, de 2 de Março de 1931, como de lotação da respectiva capitania do pôrto.

§ 2.º O máximo do quinhão mensal será fixado, em conformidade com o exposto, até 10 de Janeiro de cada ano, pelo respectivo capitão do pôrto.

§ 3.º Quando os pilotos accumularem as suas funções com as de cabo de mar, a soma dos proventos que poderão receber pelos dois cargos nunca excederá a totali-

dade dos vencimentos fixos da autoridade marítima e respectiva melhoria, acrescida da média mensal dos emolumentos pela mesma autoridade percebidos no ano anterior.

Art. 115.º Quando o quinhão mensal não chegar a atingir 100\$ em Lisboa e Pôrto-Leixões, 80\$ em Setúbal e Vila Real de Santo António e 60\$ nos demais portos, sairá das despesas gerais o preciso para o quinhão dos pilotos que não sejam cabos de mar igualar essas quantias; e se as despesas gerais não puderem comportar o encargo, recorrer-se-á ao fundo de reserva, até onde êle possa chegar.

§ 1.º As quantias enumeradas no presente artigo aplicar-se-á o coeficiente 10.

§ 2.º Quando em algumas das corporações locais o fundo de reserva não comporte disponibilidade suficiente para o cumprimento do disposto neste artigo, recorrer-se-á ao fundo para êsse fim existente na secção administrativa das corporações de pilotos, criada pelo capítulo XIX do presente regulamento.

Art. 116.º As rações a que se refere o n.º 3.º do artigo 96.º são:

1.º De 10\$, a abonar nos casos seguintes:

a) Ao pilôto embarcado fora do pôrto por assim lhe pertencer por escala;

b) Ao pilôto embarcado dentro do pôrto por ordem da autoridade marítima.

2.º Quantia igual à ração a dinheiro de uma praça da armada, permanecendo o pilôto em terra fora da área da sede da corporação.

§ único. Os abonos indicados no presente artigo só se efectivam quando a permanência do pilôto fôr igual ou superior a seis horas, tendo em atenção que o embarque do pilôto, desde a sua saída da respectiva estação terrestre ou flutuante até entrar na embarcação que vai pilotar, não é considerado para o pagamento d'este abono.

### CAPITULO XIV

#### Impedimentos e incapacidades

Art. 117.º O pessoal que por doença devidamente comprovada deixar de prestar serviço durante mais de trinta dias consecutivos ou quarenta e cinco interpolados, dentro de cada ano civil, será mandado apresentar à Junta de Saúde Naval, sofrendo 20 por cento de desconto dos seus proventos a partir do trigésimo dia do impedimento, inclusive, excepto no caso de doença proveniente de desastre em serviço, em que o desconto só começará a efectuar-se quando o impedimento fôr além de cento e oitenta dias.

§ 1.º O pessoal que, por opinião da junta de saúde, confirmada pelo director geral da marinha, passar à situação de licença para tratamento desconta 25 por cento dos seus proventos durante todo o tempo da licença.

§ 2.º O pessoal que durante cento e oitenta dias, seguidos ou interpolados, no decorrer de um ano se conservar na situação de licença para tratamento passa à inactividade temporária.

§ 3.º O pessoal na situação de inactividade temporária desconta nos primeiros cento e oitenta dias 50 por cento dos proventos e 75 por cento nos seguintes.

§ 4.º O pessoal que estiver na inactividade temporária só pode voltar ao serviço quando a junta de saúde o dê por apto.

§ 5.º O pessoal que atingir trezentos e sessenta dias na inactividade será aposentado, se a isso tiver direito, e será demitido no caso contrário.

§ 6.º O pessoal que em qualquer ocasião fôr dado por incapaz para todo o serviço será aposentado ou demitido, conforme tiver ou não direito à aposentação.

§ 7.º Quando o pessoal impedido nos termos dos parágrafos anteriores fôr o piloto-mor, sota piloto-mor, cabo piloto, escrivão ou ajudante de escrivão, aqueles que os substituírem recebem, pelas despesas gerais, as diferenças entre os seus proventos e os dos substituídos.

§ 8.º Os cabos pilotos só serão substituídos quando na efectividade do serviço houver menos de três.

Art. 118.º O pessoal que, por opinião da junta de saúde, fôr dado por incapaz do serviço activo será empregado em serviço moderado, não podendo permanecer porém nesta situação por mais de cinco anos, findos os quais será aposentado, se a isso tiver direito, e demitido em caso contrário.

§ 1.º Na situação de serviços moderados só pode haver cabos pilotos ou pilotos com o mínimo de dez anos de serviço, e ainda sob a condição de que a corporação tenha, por cada um destes, mais de oito membros prontos para todo o serviço. De contrário, será esse pessoal aposentado ou demitido, conforme tenha ou não tempo para a aposentação.

§ 2.º Os cabos pilotos e pilotos em serviço moderado não dão vaga. Continuam a ser contados nos respectivos quadros durante todo o tempo que se conservarem nesta situação, mas sem direito a acesso.

Art. 119.º Os serviços em que devem ser empregados os cabos pilotos e pilotos na situação de serviços moderados são os constantes da tabela B, podendo porém ser alterados pelo capitão do pôrto, sob proposta do piloto-mor.

Art. 120.º Os descontos efectuados ao pessoal dos pilotos por efeito da aplicação do preceituado neste capítulo devem dar entrada como receita nas despesas gerais.

§ único. As deduções que nos termos do artigo 113.º sofrem nos proventos os cabos e pilotos, quando empregados em serviços moderados, não são consideradas como descontos para os efeitos deste artigo.

## CAPITULO XV

### Aposentações

Art. 121.º A aposentação para o pessoal dos pilotos é a seguinte:

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.

§ único. A percentagem dos proventos da aposentação é contada sempre sobre os que o aposentado receberia se estivesse no activo.

Art. 122.º Para os efeitos da aposentação o tempo de serviço moderado é contado por 50 por cento e o de inactividade temporária não é contado.

Art. 123.º O pessoal que se inutilizar em serviço é aposentado e pela seguinte forma:

Quando tiver completado quinze anos de serviço — como pertencendo ao período de tempo seguinte àquele que êle conta;

Quando não tiver completado os quinze anos de serviço — como se contasse esse tempo.

Art. 124.º A aposentação é obrigatória:

Aos sessenta e sete anos de idade — para os pilotos-mores, sotas pilotos-mores, escrivães e ajudantes de escrivães;

Aos sessenta e cinco anos de idade — para os cabos pilotos e pilotos.

§ único. Para os pilotos que acumulem o cargo com o de cabo de mar a aposentação só é obrigatória aos setenta anos de idade. Os pilotos nas condições expressas neste parágrafo não têm direito a qualquer vencimento de aposentação como pilotos.

Art. 125.º Os escrivães que forem escriturários das capitánias podem optar pela sua aposentação como pertencendo ao pessoal de pilotos ou ao pessoal das capitánias.

Art. 126.º Para efeitos de aposentação é contado ao pessoal com mais de quinze anos de encorporado todo o tempo de serviço efectivo anteriormente prestado ao Estado, quer como militar, quer como civil, encorporado nas corporações de pilotos, e ainda o prestado como tripulante das embarcações das respectivas corporações.

§ único. É mantido, para efeitos da contagem de tempo para a aposentação do pessoal de pilotos, o estabelecido no artigo 10.º do decreto n.º 2:375, de 8 de Maio de 1916, que manda que o tempo que os auxiliares de defesa marítima servirem na armada lhes seja contado pelo dôbro como tempo de serviço militar efectivo.

## CAPITULO XVI

### Disposições relativas aos chefes dos departamentos e capitães dos portos das ilhas adjacentes

Art. 127.º Aos chefes dos departamentos marítimos e aos capitães dos portos das ilhas adjacentes compete, além do que lhes está determinado em outros artigos deste regulamento, mais o seguinte:

1.º Propor à Direcção Geral da Marinha tudo que possa concorrer para melhorar o serviço de pilotagem e cuja resolução exceda as suas atribuições;

2.º Propor à Direcção Geral da Marinha que seja concedida recompensa especial a qualquer piloto que tenha praticado serviços relevantes ou actos de subido valor;

3.º Examinar ou mandar examinar por um dos adjuntos, quando o julgue conveniente, as contas, a escrituração e o material dos pilotos;

4.º Enviar até ao dia 8 de cada mês à Direcção Geral da Marinha os balancetes da conta de caixa;

5.º Enviar à Direcção Geral da Marinha os diplomas do pessoal das corporações falecido ou demitido;

6.º Enviar à Direcção Geral da Marinha mapas de alterações do pessoal das corporações;

7.º Enviar trimestralmente à Direcção Geral da Marinha mapas das observações e sondagens feitas pelos pilotos nas barras e portos.

## CAPITULO XVII

### Disposições relativas aos capitães dos portos e delegados marítimos

Art. 128.º Aos capitães dos portos compete, na conformidade das disposições deste regulamento:

1.º Providenciar por forma que as disposições do presente regulamento sejam cumpridas rigorosamente, assistindo, sempre que o julguem necessário, às reuniões da comissão administrativa, assumindo a sua presidência e apondo o seu veto a qualquer deliberação que julguem inconveniente ou prejudicial aos interesses da corporação. Nas capitánias de Lisboa e Pôrto haverá sempre um adjunto encarregado da fiscalização da respectiva corporação de pilotos, em que o capitão do pôrto poderá delegar todas as suas atribuições;

2.º Exercer imediata vigilância no serviço de pilotagem e dar as ordens convenientes por intermédio do chefe dos pilotos;

3.º Ter sempre conhecimento de todo o pessoal e material dos pilotos;

4.º Aprovar, estando de acôrdo, as tripulações propostas pela corporação para as suas embarcações;

5.º Propor ao chefe do departamento marítimo tudo que concorra para melhorar o serviço de pilotagem e cuja resolução exceda as suas atribuições;

6.º Em cada semestre, e sempre que o julgar conveniente, inspecionar o pessoal e o material e examinar quanto disser respeito à administração e à escrituração e todos os meses verificar as contas da corporação e visá-las;

7.º Enviar até ao dia 5 de cada mês ao chefe do departamento marítimo o balancete da conta de caixa;

8.º Enviar trimestralmente ao chefe do departamento marítimo os diplomas do pessoal das corporações falecido ou demitido;

9.º Enviar trimestralmente ao chefe do departamento marítimo o mapa das observações e sondagens feitas nas barras e portos.

Art. 129.º Os delegados marítimos, quando forem oficiais de marinha, têm competência igual à dos capitães dos portos. Não sendo oficiais de marinha, têm a competência consignada no artigo 2.º, no § único do artigo 3.º, artigo 27.º, n.º 6.º do artigo 28.º, artigos 54.º, 63.º e 91.º, § único do artigo 95.º e artigos 101.º, 102.º e 112.º e de propor ao capitão do pôrto nos casos previstos no § único do artigo 51.º e nos artigos 59.º e 63.º, no § 2.º do artigo 90.º, nos §§ 1.º e 2.º do artigo 91.º, artigos 93.º e 94.º, n.º 3.º do artigo 95.º e no artigo 105.º

## CAPÍTULO XVIII

### Disposições relativas a quaisquer embarcações que demandem ou tenham de sair a barra dos portos e rios

Art. 130.º Todas as embarcações nacionais ou estrangeiras são obrigadas a tomar piloto tanto para entrar como para sair as barras e portos do continente e ilhas adjacentes, bem como para navegar no interior dos mesmos portos e nos rios ou para mudança de local. Se por qualquer circunstância o não fizerem, não sendo por caso de força maior devidamente justificado, não ficam isentas do pagamento das respectivas taxas de pilotagem, salvo as restrições expressas nos artigos 131.º e 132.º

§ único. É proibida a entrada ou saída de navios nacionais ou estrangeiros sem piloto nos portos artificiais, e o que entrar sem piloto, além do pagamento da taxa e multa a que se refere o artigo 145.º d'êste decreto, é obrigado a sair antes de efectuar operação de qualquer espécie no pôrto.

Art. 131.º São isentos do pagamento da taxa de pilotagem, quando não tomem piloto, os navios de guerra, as embarcações nacionais de tráfego local, de navegação costeira, de pesca do alto e costeira e as nacionais e estrangeiras de recreio ou encarregadas de missões científicas ou beneméritas de carácter internacional.

§ único. A isenção de que trata o presente artigo só é applicável aos navios de guerra estrangeiros havendo reciprocidade.

Art. 132.º São isentas do pagamento da taxa de pilotagem, tomem ou não piloto, as embarcações nacionais ou estrangeiras que desembarquem naufragos, tripulantes ou passageiros em perigo de vida ou que precisem de ser socorridos em virtude de desastre sofrido a bordo — e apenas se demorem no pôrto o tempo indispensável para o respectivo desembarque, não fazendo qualquer outra operação ou serviço.

§ único. Continuam isentas do pagamento da taxa de pilotagem as embarcações espanholas até 80 toneladas de arqueação, emquanto nos portos espanhóis forem concedidas iguais vantagens às embarcações portuguesas das mesmas tonelagens.

Art. 133.º As embarcações que tenham de mudar de fundeadouro ou de lugar de acostagem por determinação das autoridades que superintendem nos locais dos fundeadouros ou de acostagem serão dispensadas de pagar qualquer taxa de pilotagem por motivo dessas mudanças, ainda que para as fazer tenham metido piloto.

Art. 134.º Sempre que num pôrto se esteja procedendo a obras, é obrigatória a pilotagem quando se pretender efectuar qualquer movimento que possa conter com essas obras, excepção feita das embarcações de tráfego local, de pesca local, de pesca costeira e as de navegação costeira registadas na repartição marítima a que respeitar o pôrto em obras.

Art. 135.º O imposto de pilotagem é reduzido a 50 por cento:

a) Para os navios de guerra e embarcações de recreio, quando tomem piloto;

b) Para as embarcações exclusivamente de turismo e excursão;

c) Para as embarcações que arribem aos portos unicamente para meter carvão, mantimentos ou aguada, sem fazer qualquer outra operação comercial;

d) Para as embarcações arribadas por caso de força maior e que não façam quaisquer operações comerciais.

§ único. No caso de navios de guerra estrangeiros, a redução de 50 por cento a que se refere a alínea a) do presente artigo só será applicável havendo reciprocidade.

Art. 136.º As verbas da tabela B do presente regulamento relativas ao serviço de amarrar e desamarrar aos cais da Administração do Pôrto de Lisboa são, depois de applicados os coeficientes constantes das notas da mesma tabela, reduzidas de 50 por cento quando digam respeito a embarcações de passageiros pertencentes a linhas de carreiras regulares com o pôrto de Lisboa.

Art. 137.º As embarcações obrigadas por êste diploma à taxa de pilotagem, que entrarem ou saírem a barra sem piloto a bordo, guiando-se pela navegação que fizer outra embarcação que siga na frente levando piloto, não ficam isentas do pagamento da respectiva taxa, ainda que por motivo de força maior lhes não tenha sido fornecido piloto.

Art. 138.º Quando duas embarcações entrarem a barra ou pôrto, uma rebocando outra, são ambas obrigadas a meter piloto.

§ único. Esta disposição é applicável a todas as embarcações, com excepção dos navios de guerra, dos rebocadores locais, das embarcações de tráfego local e das nacionais de pesca e navegação costeira.

Art. 139.º Assumem completa e inteira responsabilidade da navegação e suas consequências, na entrada ou saída da barra ou pôrto, os capitães ou mestres que não tomarem piloto ou não atendam às indicações d'êste.

Art. 140.º Sempre que qualquer embarcação peça piloto, ser-lhe-á enviado com a maior brevidade possível, empregando-se para êste fim todos os meios ao alcance. Quando porém, por circunstância de tempo, não se possa assim proceder, far-se-ão sinais para a embarcação se aproximar do barco de pilotos, ou outros sinais que se julgar mais convenientes segundo as circunstâncias, ficando as embarcações sempre obrigadas ao pagamento da taxa de pilotagem, exceptuando o caso de não poderem seguir êsses sinais por correrem risco.

Art. 141.º Nenhuma embarcação poderá servir-se, para ser pilotada, de indivíduo que, embora habilitado

e com certificado de aprovação de exame para piloto prático, não esteja incorporado.

§ único. No caso porém de força maior comprovada, em que a corporação não tenha podido fornecer piloto, o capitão ou mestre pagará ao indivíduo que pilotar a embarcação a quantia que tiver ajustado e, na falta de ajuste, pela tabela das taxas de pilotagem.

Art. 142.º A falta de pagamento de qualquer das verbas indicadas neste regulamento é razão suficiente para a autoridade marítima se opor à saída da embarcação, negando-lhe o respectivo desembarço e requisitando a intervenção do respectivo cônsul quando seja estrangeira.

Art. 143.º O capitão ou mestre da embarcação que entre num pôrto deverá ter o maior cuidado em que não haja comunicação de espécie alguma com outra embarcação antes das visitas sanitária e fiscal, seguindo a tal respeito as indicações do piloto.

Art. 144.º Nenhuma embarcação, salvo qualquer circunstância anormal que a isso a obrigue, poderá parar, desde que entra a barra ou pôrto até ancorar, senão para receber as visitas sanitária e fiscal.

Art. 145.º As embarcações que, sem motivo de força maior absolutamente comprovada, deixarem de tomar piloto, devendo-o fazer, serão autuadas pela autoridade marítima, que lhes aplicará pela primeira vez multa de 250\$ a 30.000\$, conforme a gravidade das circunstâncias e a tonelagem, e a dobrar sucessivamente nas reincidências, e não se dispensando em nenhum caso o pagamento das taxas de entrada e da pilotagem.

§ único. As multas aplicadas em conformidade com o disposto no presente artigo constituem receita do Tesouro Público.

Art. 146.º As isenções a que se referem os artigos 131.º a 133.º do presente diploma dizem respeito unicamente às verbas das tabelas A e AA.

Art. 147.º A todas as embarcações que recebam piloto, sejam ou não obrigadas ao pagamento da taxa de pilotagem, compete o pagamento dos tripulantes da embarcação que conduza ou receba de bordo o piloto, e o do aluguel da mesma embarcação quando os referidos pessoal e material sejam eventualmente contratados pelas corporações que os não podem ter permanentes.

§ único. As taxas a cobrar nos termos do presente artigo e ainda pelos reboques dados pelas mesmas embarcações serão fixadas anualmente pelo capitão do pôrto, semelhantemente ao que dispõe o artigo 105.º do presente regulamento.

## CAPÍTULO XIX

### Da secção administrativa das corporações dos pilotos

Art. 148.º Na Direcção Geral da Marinha, Direcção da Marinha Mercante, haverá uma secção denominada secção administrativa da corporação de pilotos, composta do chefe da 1.ª Repartição desta Direcção e do oficial de administração naval secretário do conselho administrativo da Direcção Geral da Marinha.

Art. 149.º Compete à secção a que se refere o artigo anterior a administração das quantias com que os fundos de reserva das corporações locais com saldo devem contribuir para auxiliar as corporações deficitárias, nos termos dos artigos seguintes.

Art. 150.º O auxílio a que se refere o artigo anterior será concedido para fazer face exclusivamente às seguintes despesas:

a) Integral pagamento dos quinhões mínimos a que se refere o artigo 114.º ao pessoal incorporado (activo, serviços moderados e aposentado);

b) Pagamento das despesas feitas pelas corporações

locais deficitárias que, não dispondo de material e pessoal, tenham de alugar embarcações para serviço de sondagens e estudos das barras e canais de acesso.

Art. 151.º As repartições marítimas em cuja área haja corporação local de pilotos sem fundo de reserva disponível nem proventos que cheguem para o integral pagamento das quantias a que se refere o artigo anterior enviarão ao respectivo chefe do departamento, até ao dia 5 de cada mês, juntamente com o duplicado do balancete da conta de caixa do mês anterior, e, não havendo movimento no cofre, com uma declaração do saldo existente ou da não existência de qualquer saldo, uma requisição discriminada das quantias de que necessitam para o integral pagamento relativo ao mês anterior.

Art. 152.º Os departamentos marítimos elaborarão e enviarão à Direcção Geral da Marinha, Direcção da Marinha Mercante, até ao dia 8 de cada mês, devidamente informada, uma requisição discriminando, por capitánias e delegações, as verbas necessárias para os pagamentos a que se refere o artigo anterior.

Art. 153.º A secção administrativa das corporações de pilotos enviarão as corporações locais de pilotos 10 por cento das quantias que no mês anterior tenham, nos termos regulamentares, destinado a fundo de reserva. A remessa será feita nos primeiros oito dias do mês, por meio de um cheque à ordem da referida secção, e as quantias são imediatamente depositadas na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência.

Art. 154.º A secção administrativa da corporação de pilotos, recebidas as requisições de que trata o artigo 150.º, submetê-las-á, por intermédio do director da marinha mercante, a despacho do director geral da marinha, e, para as autorizadas, requisitará da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência os necessários cheques para, por transferência, serem pagas às autoridades marítimas de que dependem as corporações locais de pilotos deficitárias as quantias superiormente julgadas necessárias.

Art. 155.º As autoridades marítimas requisitantes, recebidas as quantias provenientes dos cheques referidos no artigo anterior, comunicam a recepção.

Art. 156.º As capitánias insulares, quando na sua área exista qualquer corporação local de pilotos deficitária, procederão como ficou indicado no artigo 150.º para os departamentos marítimos.

## PARTE II

### Disposições especiais para cada um dos portos do continente e ilhas adjacentes

#### CAPÍTULO XX

##### Departamento Marítimo do Norte

###### Caminha

Art. 157.º Há dois pilotos, que acumulam estas funções com as de cabo de mar.

Art. 158.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro em frente da vila, quando feita seguidamente, sem ter de fundear dentro do rio.

###### Viana do Castelo

Art. 159.º Há um cabo piloto, que desempenha as funções de chefe, e três pilotos.

Art. 160.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro no rio ou dentro das docas.

**Esposende**

Art. 161.º Há um piloto, que acumula estas funções com as de cabo de mar.

Art. 162.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro dentro do pôrto, quando feito seguidamente.

Art. 163.º Os serviços de pilotagem às embarcações que saíam dos estaleiros de Fão para o pôrto são remunerados pela tabela B, com mais 50 por cento por cada dia de trabalho, percentagem que atingirá também a sobretaxa da noite.

**Villa do Conde**

Art. 164.º Há um piloto, que acumula estas funções com as de cabo de mar.

Art. 165.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro dentro do pôrto, quando feito seguidamente.

**Pôrto e Leixões**

Art. 166.º Há uma corporação local de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 piloto-mor;
- 2 sota pilotos-mores;
- 2 cabos pilotos;
- 28 pilotos;
- 1 escrivão.

Art. 167.º A pilotagem do pôrto da cidade do Pôrto compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e a ponte de D. Luiz. A de Leixões o percurso entre uma distância não superior a 2 milhas da entrada e o interior do pôrto ou docas.

Art. 168.º A corporação divide-se em duas secções: a primeira, com sede na Foz, dirigida pelo piloto-mor; a segunda, com sede em Leixões, dirigida por um dos sota pilotos-mores nomeados por concurso. De cada uma destas secções fará parte permanentemente um cabo piloto.

§ 1.º O sota piloto-mor nomeado para Leixões fica sendo permanentemente o chefe da secção dêste pôrto e não pode concorrer ao cargo de piloto-mor. Quando a nomeação do piloto-mor recair em sota piloto-mor de menor antiguidade nessa categoria que o sota piloto-mor chefe da secção de Leixões, os vencimentos dêste, no efectivo ou na reforma, passam a ser os de piloto-mor.

§ 2.º O sota piloto-mor chefe da secção de Leixões, além dos deveres que lhe competem pelo artigo 30.º do presente regulamento em relação ao pôrto de Leixões, tem também as atribuições do artigo 28.º até ao n.º 9.º, inclusive, referentes ao mesmo pôrto de Leixões.

§ 3.º As duas secções estão dentro dos respectivos portos, prontas a sair quando fôr necessário e as condições de tempo e mar o permitam.

§ 4.º A acção disciplinar sobre os componentes das secções da corporação de pilotos Pôrto-Leixões compete ao capitão do pôrto em cuja área tiver sede qualquer das referidas secções.

§ 5.º (transitório). Ao actual sota piloto-mor é dado o direito de opção para ficar na Foz ou ir dirigir o serviço de Leixões.

Art. 169.º Compete à secção da Foz a pilotagem de entrada no Douro das embarcações que venham do mar, a sua completa amarração, os trabalhos dentro do rio, a pilotagem até fora da barra ou até ao pôrto de Leixões e competente amarração neste pôrto.

Art. 170.º A secção de Leixões pertencem a pilotagem de entrada e saída dêste pôrto e os serviços dentro

dêle e também a de entrada no Douro e serviços neste rio até completa amarração, quando não forem pilotos da secção da Foz buscar as embarcações a Leixões.

Art. 171.º Os serviços da corporação que não estejam determinados no presente regulamento como permanentes serão feitos por escala.

Art. 172.º A secção de Leixões terá um terço, pelo menos, do número de pilotos existentes na corporação.

§ 1.º Em Leixões, além do cabo, cinco pilotos são permanentes, e os pilotos restantes destacam da Foz às quinzenas.

§ 2.º Os pilotos permanentes de que trata o parágrafo anterior serão, de preferência, voluntários, e, não havendo voluntários, serão sorteados entre os pilotos mais aptos para trabalhar em Leixões.

§ 3.º Se, depois de um ano de serviço privativo em Leixões, o piloto revelar pouca aptidão, o capitão do pôrto proporá a sua substituição, justificando a proposta, que será aprovada ou não pelo chefe do Departamento.

Art. 173.º Nas entradas e saídas do rio Douro o piloto-mor ou sota piloto-mor, ou quem suas vezes fizer, assistirá numa embarcação, sempre que o mar o permita, ao movimento da barra, colocando-se em posição conveniente para, sob sua responsabilidade, indicar, por sinais convencionados, o que julgar conveniente para o bom êxito do serviço dos pilotos que conduzem as embarcações.

§ 1.º O piloto encarregado de pilotar a embarcação obedecerá pontualmente ao que assim lhe fôr indicoado até passar a barra e Cabedelo. Depois assumirá de novo a direcção e responsabilidade da embarcação até que fique convenientemente amarrada.

§ 2.º Quando entrarem ou saírem embarcações da barra do Douro sem poder, por causa das circunstâncias do mar, estar no seu pôsto a embarcação indicada no corpo dêste artigo, serão feitos sinais, em local previamente convencionado, para a navegação se efectuar nas condições precisas.

Art. 174.º Nenhuma embarcação pode meter à barra do Douro sem que isso lhe seja indicado.

Art. 175.º As embarcações que no rio Douro desamarrem para sair, e por motivo de força maior o não possam fazer, pagam um serviço de desamarrear, pela tabela B.

Art. 176.º As embarcações que entrarem em Leixões tam somente para meter piloto ou receber a visita de saúde com o fim de seguir para o rio Douro, desde que naquele pôrto se demorem apenas o tempo indispensável para êsse serviço, nunca mais de duas horas, salvo motivo estranho à vontade da embarcação, ficam isentas do pagamento da taxa de pilotagem em Leixões.

Art. 177.º Com relação ao pôrto artificial de Leixões a corporação de pilotos dará inteiro cumprimento às disposições regulamentares e especiais daquele pôrto e às dêste regulamento que não vão porventura em opposição àquelas.

Art. 178.º As secções da Foz e de Leixões farão consulta conjunta ou separadamente, conforme as circunstâncias o ditarem, e comunicá-las-ão reciprocamente.

§ único. Para êste efeito a secção de Leixões terá também um livro de consultas.

Art. 179.º Da comissão administrativa da corporação dos pilotos da barra do Pôrto e pôrto artificial de Leixões farão parte os dois sota pilotos-mores, sendo presidida pelo mais antigo. O sota piloto em serviço em Leixões poderá delegar as funções de claviculário noutro vogal da comissão administrativa.

Art. 180.º Ao capitão do pôrto de Leixões deverão ser enviadas cópias das actas da comissão administrativa, para efeitos da doutrina dos artigos 92.º e 93.º do presente regulamento, sempre que as mesmas actas

tratam de assuntos referentes a êsse pôrto, não devendo o mesmo capitão do pôrto tomar qualquer das resoluções que constem dêstes artigos, mas somente fazer as propostas que entender ao chefe do Departamento Marítimo do Norte.

#### Aveiro

Art. 181.º Há uma corporação local de pilotos, com sede no Forte da Barra, constante do seguinte pessoal:

- 1 cabo pilôto;
- 2 pilotos.

§ 1.º (provisório). O pilôto que actualmente excede o quadro continua prestando serviço como adido, mantendo-se-lhe todos os seus direitos e regalias.

§ 2.º Um dos pilotos da corporação acumula o cargo com as funções de escrivão.

Art. 182.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla do banco de fora e o ancoradouro da Gafanha, quando êste seja feito seguidamente, sem ter de fundear dentro da ria.

#### Figueira da Foz

Art. 183.º Há dois pilotos.

Art. 184.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla do banco de fora e a doca ou os ancoradouros próximos dela.

§ único. As embarcações que sigam para fundeadouros diferentes dos acima indicados ou dêles venham pagam mais um serviço pela tabela B.

### CAPITULO XXI

#### Departamento Marítimo do Centro

##### S. Martinho

Art. 185.º Há dois pilotos, que acumulam estas funções com as de cabo de mar.

##### Lisboa

Art. 186.º Há uma corporação local de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 pilôto-mor;
- 1 sota pilôto-mor;
- 5 cabos pilôtos;
- 54 pilotos;
- 1 escrivão;
- 1 ajudante de escrivão.

Art. 187.º Um vapor da corporação deve permanecer sempre fora da barra, a navegar, perto da Cabeça do Pato, desde uma hora antes do nascer do sol até uma hora depois do ocaso, sempre que as condições de tempo e mar o permitam, e fundeando durante a noite em Cascais, de modo que aviste o cabo Raso.

Art. 188.º A corporação divide-se em três secções: a primeira, em Lisboa, dirigida pelo pilôto-mor; a segunda, no Bom Sucesso, dirigida pelo sota pilôto-mor; a terceira, a bordo do vapor fora da barra, dirigida por um cabo pilôto.

Art. 189.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e os ancoradouros de Lisboa, nos termos do artigo 108.º

Art. 190.º Os serviços de pilotagem desde os ancoradouros de Lisboa até ao Barreiro, Póvoa e Vila Franca de Xira, ou *vice versa*, são remunerados por 50 por cento da verba da tabela A.

##### Sezimbra

Art. 191.º Há um pilôto, que acumula estas funções com as de cabo de mar.

Art. 192.º A pilotagem da baía de Sezimbra consiste em indicar às embarcações o local onde devem fundear.

#### Setúbal

Art. 193.º Há uma corporação local de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 pilôto-mor;
- 2 cabos pilotos;
- 12 pilotos;
- 1 escrivão.

Art. 194.º A corporação divide-se em duas secções: a primeira, em Setúbal, dirigida pelo pilôto-mor; a segunda, na embarcação fora da barra, dirigida por um dos cabos pilotos. À primeira competem as pilotagens de saída e serviços no rio; à segunda as pilotagens de entrada.

Art. 195.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora, onde comumente há duas bóias a assinalá-la, e os ancoradouros da cidade até à Pedra Furada.

#### Sines

Art. 196.º Há um pilôto, que acumula estas funções com as de cabo de mar.

Art. 197.º A pilotagem da baía de Sines consiste em indicar às embarcações o local onde devem fundear.

Art. 198.º No abrigo da Calheta as entradas e as saídas são de pilotagem obrigada para as operações comerciais e pagam um serviço da tabela B.

#### Vila Nova de Milfontes

Art. 199.º Há dois pilotos, que acumulam estas funções com as de cabo de mar.

Art. 200.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e os ancoradouros da vila, quando feito seguidamente.

### CAPITULO XXII

#### Departamento Marítimo do Sul

##### Portimão

Art. 201.º Há um cabo pilôto e dois pilotos.

Art. 202.º O pessoal permanecerá onde o capitão do pôrto julgue mais conveniente para o serviço.

Art. 203.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla de fora dos bancos e os ancoradouros da cidade até à ponte, quando feito seguidamente.

##### Faro e Olhão

Art. 204.º Há uma corporação local de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 pilôto-mor;
- 1 cabo pilôto;
- 4 pilotos.

§ único. Um dos pilotos da corporação acumula o cargo com as funções de escrivão.

Art. 205.º O pessoal permanecerá onde o capitão do pôrto de Faro julgue mais conveniente para o serviço.

Art. 206.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e os ancoradouros na Praça Larga.

§ único. As embarcações que seguirem para as rias

de Faro ou de Olhão ou delas venham pagam mais um serviço pela tabela B.

#### Tavira

Art. 207.º Há um piloto, que acumula estas funções com as de cabo de mar.

#### Vila Real de Santo António

Art. 208.º Há uma corporação local de pilotos, constante do seguinte pessoal:

- 1 piloto-mor;
- 1 cabo piloto.
- 7 pilotos;
- 1 escrivão.

Art. 209.º O pessoal permanecerá onde o capitão do porto julgue mais conveniente para o serviço.

Art. 210.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla do banco de fora e os ancoradouros da vila.

Art. 211.º A corporação compete a pilotagem no rio Guadiana até ao Pomarão.

§ único. O piloto que pilotar ao Pomarão permanecerá a bordo até que a embarcação regresse a Vila Real de Santo António.

### CAPITULO XXIII

#### Capitanias dos portos das ilhas adjacentes

##### Madeira

##### Funchal

Art. 212.º Há um cabo piloto e um ou dois pilotos, conforme as necessidades do serviço.

Art. 213.º Enquanto não estiver concluído o porto artificial, a pilotagem consiste em indicar o local onde as embarcações devem fundear.

##### Açores

##### Angra do Heroísmo

Art. 214.º Há um piloto.

§ único (transitório). Quando o actual piloto deixar de prestar serviço, o cargo será exercido cumulativamente por um cabo de mar.

Art. 215.º A pilotagem neste porto consiste em indicar o local onde as embarcações devem fundear.

##### Horta

Art. 216.º O pessoal de pilotagem e os respectivos serviços são os constantes das leis e regulamentos especiais que vigoram neste porto, sendo a pilotagem sempre obrigatória.

##### Ponta Delgada

Art. 217.º O pessoal de pilotagem e os respectivos serviços são os constantes das leis e regulamentos especiais que vigoram neste porto, sendo a pilotagem sempre obrigatória.

##### Outros portos

Art. 218.º Nos outros portos poderá haver um ou dois pilotos em cada um, acumulando estas funções com as de cabo de mar, quando o capitão do porto o julgue necessário e fôr superiormente aprovado.

Art. 219.º A pilotagem nestes portos consiste em indicar o local onde as embarcações devem fundear.

### PARTE III

#### Disposições diversas

#### CAPITULO XXIV

Art. 220.º As disposições do presente regulamento que alterem as do anterior regulamento geral dos serviços de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes entram em vigor no dia 1 do mês seguinte àquele em que forem publicadas no *Diário do Governo*.

Art. 221.º Ao pessoal de pilotos incorporado que não tenha mudado de situação ou classe depois do regulamento geral dos serviços de pilotagem de 20 de Agosto de 1914 mantêm-se os mesmos proventos e subsídios especiais que estejam auferindo, atendendo-se simplesmente a que o total dos vencimentos não ultrapasse o limite máximo fixado no artigo 114.º

Art. 222.º As autoridades judiciais, militares, fiscais, policiais, administrativas, sanitárias e consulares, cada uma na parte que lhes possa pertencer, têm por dever legal dar e fazer dar a devida execução ao presente regulamento.

Ministério da Marinha, 10 de Janeiro de 1935. — O Ministro da Marinha, *Aníbal de Mesquita Guimaraes*.

Modêlo A (artigo 112.º)

Número de registo ...

Visto.

O Capitão do porto,

...

Recebemos de ... a quantia abaixo mencionada pelos serviços de pilotagem a bordo d .. (a), ... toneladas brutas, e de que é capitão o Sr. ...

#### Cobrança

Tabela A — Pilotagem de entrada . . . . .	...\$...
Tabela A — Idem de saída . . . . .	...\$...
Tabela B — Por serviço no rio no dia . . . . .	...\$...
Por serviço no rio na noite de . . . . .	...\$...
Pilotagem de ... para . . . . .	...\$...
Idem de ... para . . . . .	...\$...
N.º 1 — Permanência de piloto a bordo, etc. . . . .	...\$...
N.º 2 — Serviços que excedam três horas, etc. . . . .	...\$...
N.º 3 — Piloto em terra às ordens, etc. . . . .	...\$...
N.º 4 — Idem sujeito à revisão médica . . . . .	...\$...
Tabela C — N.º 5 — Idem em viagem . . . . .	...\$...
N.º 6 — Idem de quarentena . . . . .	...\$...
N.º 7 — Idem para serviço não efectuado, etc. . . . .	...\$...
N.º 8 — Transmissão de ordens, etc. . . . .	...\$...
N.º 9 — Arrear ou rondar cabos a uma embarcação, etc. . . . .	...\$...
Por ... recibos além do original, impressos e selos . . . . .	...\$...
Importância total . . . . .	...\$...

... de ... de 19...

O Chefe da Corporação,

...

(a) Qualidade, nome e nacionalidade.

(Verso)

Talão do talão :

Nome dos pilotos que fizeram os serviços ...  
 Entrada ...  
 Saída ...  
 Serviços no rio de dia ...  
 Serviços no rio de noite ...  
 Impedimentos da tabela C ...

Visto.

O Capitão do porto,

...

Número de registo...

Corporação de pilotos

Recebemos de ... a quantia abaixo mencionada pelos serviços de pilotagem a bordo d... (a) ..., de ... toneladas, e de que é capitão o Sr. ...

Cobrança

Tabela A — Pilotagem de entrada . . . . .	...
Tabela A — Idem de saída . . . . .	...
Por serviço no rio no dia . . . . .	...
Tabela B — Por serviço no rio na noite de . . . . .	...
Pilotagem de ... para ... . . . . .	...
Idem de ... para ... . . . . .	...
N.º 1 — Permanência de piloto a bordo, etc. . . . .	...
N.º 2 — Serviços que excedam três horas, etc. . . . .	...
N.º 3 — Piloto em terra, às ordens, etc. . . . .	...
Tabela C — N.º 4 — Idem sujeito à revisão médica . . . . .	...
N.º 5 — Idem em viagem . . . . .	...
N.º 6 — Idem de quarentena . . . . .	...
N.º 7 — Idem por serviço não efectuado, etc. . . . .	...
N.º 8 — Transmissão de ordens, etc. . . . .	...
N.º 9 — Arrear ou rondar cabos a uma embarcação, etc. . . . .	...
Por ... recibos além do original, impressos e selos . . . . .	...
Importância total . . . . .	...

... de ... de 19...

O Chefe da Corporação,

(a) Qualidade, nome e nacionalidade.

(Verso do modelo A)

Lado do recibo:

Em conformidade com o regulamento geral de pilotagem, aprovado pelo decreto-lei n.º 24:931, de 10 de Janeiro de 1935, os pagamentos dos serviços de pilotagem são os constantes das tabelas A, AA, B e C.

Seguem-se as cópias dos artigos 107.º, 108.º, 109.º, 110.º, 111.º, 112.º e o n.º 4.º das observações gerais e todas as mais indicações que em especial se refram ao porto respectivo.

Seguem-se as tabelas A, AA, B e C e suas observações.

Modelo B (do artigo 91.º)

N.º ...

Nome ...  
Naturalidade ...  
Data do nascimento ...  
Filiação ...  
Estado ...

Datas			Notas biográficas
Dia	Mês	Ano	

Taxas de pilotagem

TABELA A

Tonelagem bruta:	
Até 100 . . . . .	2\$70
101 a 200 . . . . .	4\$50
201 a 300 . . . . .	6\$30
301 a 400 . . . . .	8\$10
401 a 500 . . . . .	9\$90

501 a 750 . . . . .	11\$70
751 a 1:000 . . . . .	13\$50
1:001 a 1:250 . . . . .	15\$30
1:251 a 1:500 . . . . .	17\$10
1:501 a 1:750 . . . . .	18\$90
1:751 a 2:000 . . . . .	20\$70
2:001 a 2:500 . . . . .	22\$50
2:501 a 3:000 . . . . .	24\$30
3:001 a 3:500 . . . . .	26\$10
3:501 a 4:000 . . . . .	27\$90
4:001 a 4:500 . . . . .	29\$70
4:501 a 5:000 . . . . .	31\$50
Cada 1:000 toneladas ou fracção . . . . .	50

TABELA AA

Tonelagem bruta:

Até 500 . . . . .	2\$00
501 a 2:000 . . . . .	2\$50
2:001 a 4:000 . . . . .	3\$00
4:001 a 6:000 . . . . .	3\$50
6:001 a 10:000 . . . . .	4\$00
Por cada 5:000 toneladas a mais ou fracção . . . . .	525

Esta tabela aplica-se quando o serviço dos pilotos se limite a indicar o fundeadouro.

TABELA B

Tonelagem bruta:

Até 500 . . . . .	2\$70
501 a 1:000 . . . . .	4\$50
1:001 a 2:000 . . . . .	6\$30
2:001 a 3:500 . . . . .	8\$10
3:501 a 5:000 . . . . .	9\$90
Cada 1:000 toneladas ou fracção a mais . . . . .	590

Notas

Os serviços compreendidos por esta tabela são os seguintes:

- 1.º Amarrar ou desamarrar de muralhas, pontes, pontões ou outras embarcações.
- 2.º Mudança de ancoradouro.
- 3.º Navegação nos portos e rios depois de concluída a pilotagem de entrada.
- 4.º Regulação de agulhas.
- 5.º Experiência de máquinas navegando.
- 6.º Colocação de amarrações fixas com ou sem bóias.
- 7.º Rocega de amarras ou ferros.
- 8.º Tirar voltas às amarras.
- 9.º Entrar ou sair das docas, incluindo o amarrar ou desamarrar das respectivas muralhas.
- 10.º Entrar ou sair de diques ou planos inclinados.
- 11.º Encalhar ou desenchar nas praias.

TABELA C

1.º Permanência do piloto a bordo, fora da barra quando requisitado para pilotar embarcações que não possam entrar por qualquer motivo e dentro do porto quando requisitado pelas próprias ou mandado pela capitania por motivo de mau tempo, cada dia ou fracção . . . . .	2\$25
2.º Qualquer serviço de pilotagem que exceda três horas, contadas daquela para que o piloto foi requisitado, por cada dia ou fracção . . . . .	1\$35
3.º Piloto em terra às ordens de uma embarcação sem fazer serviço, por cada dia ou fracção . . . . .	1\$35
4.º Piloto retirado do serviço da corporação, por estar sujeito à revisão médica, por cada dia . . . . .	1\$35
5.º Piloto em viagem, por cada dia . . . . .	2\$25
6.º Piloto de quarentena, a bordo ou em terra, por cada dia . . . . .	2\$25
7.º Piloto requisitado para serviço que não chegou a efectuar-se por motivo da embarcação . . . . .	1\$35
8.º Transmissão de ordens a embarcação no mar, quando não chegarem a entrar . . . . .	9\$00
9.º Arrear ou rondar cabos a uma embarcação para manobra de outra que esteja por dentro ou por fora desta, a pagar pela que obriga a manobra, até 2:000 toneladas . . . . .	2\$00
Superior a 2:000 toneladas . . . . .	3\$00

Observações a todas as tabelas

I. O piloto permanecendo a bordo ou em viagem tem direito a alojamento e alimentação em 2.ª classe.

II. Sempre que circunstâncias de tempo, mar, maré, regime de portos e rios, etc., exijam pessoal especial e estranho às corporações de pilotos, as despesas com esse pessoal serão pagas pelas embarcações pilotadas.

As respectivas contas têm de ir ao visto do capitão do porto.

III. As despesas de quarentena dos pilotos ficam a cargo das embarcações.

IV. As verbas a cobrar segundo estas tabelas são multiplicadas pelo coeficiente 24,44 quando respeitem a embarcações, nacionais ou estrangeiras, fazendo tráfego não reservado à bandeira nacional, que devam pagar taxa de pilotagem, e pelo coeficiente 10 no caso de embarcações fazendo tráfego reservado à bandeira nacional.

V. Para embarcações de carreiras regulares conduzindo passageiros para o porto de Lisboa, que amarrem ao cais deste porto, há a redução de 50 por cento nas taxas de acostagem (Tabela B).

VI. Nos portos de Ponta Delgada e Horta as taxas de pilotagem são:

a) No caso de embarcações nacionais e estrangeiras fazendo tráfego não reservado à bandeira nacional — as que constam da lei n.º 1:052, de 9 de Setembro de 1920, multiplicadas pelo coeficiente 24,44;

b) No caso de embarcações nacionais fazendo tráfego reservado à bandeira nacional, que devam pagar a taxa de pilotagem — as que constam da mesma lei de 9 de Setembro de 1920 e regulamento aprovado pelo decreto de 30 de Dezembro de 1913 (na parte não revogada pela lei n.º 1:052) com redução de 75 por cento.

Modêlo C (do § único do artigo 100.º)

(Rosto)

Visto.

O Capitão do porto,

Despesas gerais — Documento n.º ...  
 Corporação de pilotos ...  
 ... quinzena do mês de ... de 19...  
 Relação dos provimentos pagos ao pessoal incorporado.

(Centro)

Classes	Nomes	Proventos	Descontos	Recobimento líquido	Observações	Rubricas

(Costas)

Importa esta relação na quantia de ... \$..., que certificamos ter sido paga ao pessoal nela mencionado.

Corporação de pilotos de ...  
 Em ... de ... de 19...

Os Claviculários:

...  
 ...  
 ...

Modêlo D (n.º 9.º do artigo 29.º)

Mapa da navegação entrada e saída em ... de ... de 19...

Qualidade da embarcação	Nacionalidade	Nome	Tonelagem bruta	Procedência ou destino	Ocorrências extraordinárias

O Chefe da Corporação,

...

**Decreto-lei n.º 24:932**

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

Artigo único. É reforçada com a quantia de 27.000\$ a verba de 10.000\$ inscrita no orçamento do Ministério da Marinha para o ano económico de 1934-1935, no capítulo 8.º «Intendência do Arsenal da Marinha — Direcção dos Depósitos de Marinha», artigo 169.º «Despesas de comunicações», n.º 2) «Transportes em carros eléctricos e serviço de transportes de mantimentos e material em fragatas, etc.», devendo anular-se igual quantia na verba de 8.000.000\$ inscrita no mesmo capítulo e orçamento, artigo 167.º «Material de consumo corrente», n.º 2) «Combustíveis diversos, incluindo o seu transporte e direitos alfandegários, gasolina, lenha, etc.».

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

Paços do Governo da República, 10 de Janeiro de 1935. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Henrique Linhares de Lima — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caetano da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação — Sebastião Garcia Ramires — Rafael da Silva Neves Duque.

Para os devidos efeitos se declara que S. Ex.ª o Ministro da Marinha autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência de verba no orçamento do Ministério da Marinha do ano económico de 1934-1935:

Por despacho de 7 de Janeiro de 1935:

**CAPÍTULO 6.º**

**Direcção Geral da Marinha**

**Departamentos marítimos**

Artigo 78.º — Remunerações certas ao pessoal em exercício:

Do n.º 1) «Pessoal dos quadros aprovados por lei», para o n.º 5) «Previsão para pagamento de diuturnidades e promoções por diuturnidades que possam ser concedidas durante o ano ao pessoal dos departamentos» . . . . . 7.000\$00

6.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 8 de Janeiro de 1935. — Pelo Director de Serviços, Eugénio Pereira.

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PUBLICAS E COMUNICAÇÕES**

**Decreto-lei n.º 24:933**

Em princípios do ano findo resolveu o Governo incluir no seu programa de realizações a construção do Estádio de Lisboa, dando assim satisfação a uma velha e justa aspiração da mocidade das escolas, oficinas e escritórios da capital do País.

Para que tudo fosse feito em obediência a uma orientação bem definida, começou o Governo por nomear,