

a relativa ao rendimento total de 8.536,35; e se a inspecção não se fez no prazo legal, é certo que as reclamações se apresentaram no prazo do artigo 3.º, não podendo ser imediatas aos sinistros de Janeiro, porque só se admitem em Junho.

O Ministro das Finanças ainda acrescentou as razões que motivaram o despacho recorrido, e o douto agente do Ministério Público interpôs o parecer de que os autos demonstram a existência de prejuízos que justificam anulação de imposto;

Juntou ainda o recorrente uma certidão passada na secretaria de finanças do concelho de Vila Franca de Xira, mostrando que não lhe fôra intimado o despacho recorrido, nem se lhe dera conhecimento oficial dêle;

Tudo ponderado, e não se suscitando dúvidas sobre a competência do tribunal e legitimidade das partes, nem se provando que por intimação, publicação, ou por outro modo tivesse o recorrente, em época anterior à interposição do recurso, conhecimento do despacho recorrido, originariamente exarado no processo apenso:

Considerando que do processo consta irrecusavelmente a existência de prejuízos nos prédios do recorrente por sinistro ocasionado pelas cheias do rio Tejo nos invernos de 1910 e 1911, e mais duma vez se refere a elas a correspondência oficial com a Direcção Geral da Agricultura, instando pela comparência dum agrónomo no concelho de Vila Franca por estarem sem andamento processos de anulação de colectas, e não ser justo que os contribuintes se conservem nessa situação, que muito os prejudica;

Considerando que esses prejuízos resultantes de cheias do rio constituem perda fortuita das que desobrigavam o rendeiro do pagamento da renda, segundo a ordenação do livro 4.º, título 27.º, princípio, e portanto determinam anulação da colecta predial correspondente, nos termos do artigo 1.º do decreto de 25 de Agosto de 1903, observados nos artigos 3.º e seguintes, que mandam requerer a anulação no mês de Junho, proceder imediatamente à inspecção directa aos prédios por intermédio da comissão especial, que fixará a importância efectiva do rendimento perdido, resolver as anulações pela junta de matrizes no prazo de dez dias, em harmonia com o parecer da comissão, e examinar todo o processo pela Direcção Geral para verificar se foram cumpridas as disposições legais e lançar-lhe o seu despacho de aprovação achando-o conforme;

Considerando que todas aquelas disposições se cumpriram, exceptuando a relativa ao prazo da inspecção directa, que não estava a cargo do recorrente, e a da aprovação final do processo, injustificadamente negada, porque em Fevereiro de 1913 não podiam os vogais da comissão satisfazer inteiramente ao preceituado no artigo 7.º do decreto em relação à produção dos prédios em 1910 e 1911, mas observaram esse artigo no possível, e fixaram em harmonia com o objecto das reclamações, mencionando nas relações que lhes foram presentes, e rubricaram, a importância efectiva do rendimento que reputaram perdido, devendo entender-se, como a entendeu a junta, a anulação autorizada nos autos de conformidade com as relações rubricadas e com o pedido do recorrente, a quem não cabe responsabilidade pela ilegal morosidade das estações oficiais na organização e serviço da comissão avaliadora:

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Finanças, conformando-me com a referida consulta, nos termos do artigo 43.º do regulamento de 25 de Novembro de 1886, conceder provimento ao recurso, para ficarem aprovadas as anulações deliberadas pela Junta de matrizes.

O Ministro das Finanças assim o faça imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 21 de Julho de 1914.— *Manuel de Arriaga*— *António dos Santos Lucas*.

## MINISTÉRIO DA MARINHA

### Direcção Geral da Marinha

#### 2.ª Repartição

#### LEI N.º 254

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

#### Reorganização geral do serviço e pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes

Artigo 1.º Haverá uma corporação de pilotos em cada um dos portos constantes do mapa A, com o pessoal nele mencionado.

Art. 2.º Além d'este pessoal haverá nas corporações, e pagos por elas, o número de tripulantes necessários para as embarcações das corporações, sendo o seu número fixado por elas com a prévia sanção dos capitães dos portos.

Art. 3.º Todas as embarcações mercantes nacionais ou estrangeiras devem tomar piloto, tanto para entrarem como para saírem as barras ou portos, e se por qualquer circunstância o não fizerem, não sendo por caso de força maior, não ficam isentos do pagamento das respectivas taxas de pilotagem; porém, para navegarem em rios, no interior dos portos ou para mudança de local, é indispensável terem piloto a bordo.

§ 1.º Exceptuam-se da disposição d'este artigo as embarcações nacionais de tráfego local, pesca, costeiros e de pequena cabotagem, bem como quaisquer outras embarcações nacionais ou estrangeiras que, por lei especial, estejam isentas d'esse pagamento.

§ 2.º Nos portos artificiais e nas docas fechadas a pilotagem é obrigatória e feita em conformidade com os respectivos regulamentos.

Art. 4.º Os navios de guerra nacionais e estrangeiros podem ou não tomar piloto, e sómente quando o tomarem ficam obrigados ao pagamento da verba de pilotagem, que será feito pelas tabelas estabelecidas, a não ser para entrarem ou saírem de docas fechadas, em que devem meter piloto.

Art. 5.º As taxas de pilotagem de entrada ou saída das barras referidas à tonelagem líquida dos navios constantes dos passaportes ou documentos que suas vezes fizerem, incluindo o trabalho de amarrar ou fundear e suspender, são as que constam do mapa B.

§ único. As embarcações nacionais não isentas do pagamento das taxas de pilotagem pagarão 75 por cento das taxas indicadas nas tabelas B e C.

Art. 6.º No serviço de pilotagem dentro dos portos para mudança de amarração, fundeadouro, acostagem, quer a terra quer a navios ou pontões, ou para entrada nas docas, cobrar-se hão as taxas referidas à tonelagem líquida que constam do mapa C. No serviço de noite pagarão mais 50 por cento destas taxas, considerando-se como serviço feito de noite o executado depois de uma hora do pôr do sol até uma hora antes do seu nascimento.

Art. 7.º Se o navio que demandar a barra ou porto tiver de sofrer quarentena, o piloto fica sujeito ao mesmo impedimento, cujo período poderá passar a bordo do mesmo navio ou num lazareto, segundo as circunstâncias, percebendo pelo navio, no primeiro caso, além da alimentação em 2.ª classe nos paquetes e em classe equivalente nos outros navios, a importância de 1\$ diário, que reverterá para o cofre da corporação; e no segundo caso a impor-

tância de 2\$, que igualmente reverterá a favor do mesmo cofre, sendo por êste paga a despesa no Lazareto feita com a sua alimentação.

Art. 8.º Quando um piloto, por causa de força maior, tenha de seguir no navio que pilotou de saída, terá a bordo alojamento e alimentação de segunda classe. Terá também, por conta do navio, direito à passagem de regresso na mesma classe e ao subsídio diário de 1\$20, durante a ausência do pôrto em que o navio o recebeu em terra, aguardando o regresso terá ainda direito a conveniente hospedagem.

§ único. O subsídio diário de 1\$20 reverte para o cofre da corporação.

Art. 9.º Quando o serviço, dos especificados no regulamento de pilotagem, para que tenha sido requisitado um piloto, se não comece a efectuar três horas depois da hora estabelecida, terá o piloto direito a receber 1\$ como indemnização, que dará entrada no cofre dos pilotos.

Art. 10.º Quando um piloto fôr requisitado para qualquer serviço a bordo dentro do pôrto ou rio, não especificado no regulamento do serviço de pilotagem, receberá por cada dia 25 por cento das taxas de pilotagem, que dará entrada no cofre da corporação, não podendo esta paga exceder 3\$ nem ser inferior a 1\$20 diários.

Art. 11.º Fica o Governo autorizado a elaborar um novo regulamento dos serviços de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes com todas as alterações ao regulamento em vigor, que a prática tenha aconselhado como convenientes e fixando o material novo a adquirir, compatível com o rendimento das taxas a que se referem os artigos 5.º e 6.º

Art. 12.º Nas capitánias de Lisboa, Pôrto, Setúbal e Vila Rial de Santo António uma parte do rendimento proveniente da adopção das taxas a que se referem os artigos 5.º e 6.º será destinada a constituir um fundo especial para a conservação, reparação e aquisição de material e será depositada na Caixa Geral de Depósitos em conta especial.

Art. 13.º O material novo para as barras de Lisboa e Pôrto será adquirido por meio dum empréstimo contraído pela corporação dos pilotos, na Caixa Geral de Depósitos ou em qualquer outro estabelecimento bancário, quando aquela o não faça, não podendo o mesmo exceder a importância para encargo da qual bastem os 18 por cento depositados, nos termos do artigo 14.º

§ único. O material novo para as outras capitánias e suas delegações será adquirido por meio de empréstimos especiais feitos na Caixa Geral de Depósitos ou em qualquer outro estabelecimento bancário, quando aquela o não faça, em harmonia com os rendimentos inerentes às ditas capitánias e delegações.

Art. 14.º Para os juros e amortização dos empréstimos a efectuar serão, mensalmente, depositados na Caixa Geral de Depósitos, 18 por cento da receita bruta das taxas do pôrto, e logo que êsses empréstimos estejam saldados, será feito o depósito de 10 por cento da mesma receita, como fundo de reserva destinado à aquisição de material que as corporações de pilotos possam precisar.

Art. 15.º Os depósitos a efectuar na Caixa Geral de Depósitos, destinados ao fundo especial de que trata o artigo 12.º, nas capitánias de Setúbal e Vila Rial de Santo António, serão estabelecidos no novo regulamento do serviço de pilotagem.

Art. 16.º Fica o Governo autorizado a alterar a tabela do mapa B, quando a experiência prove haver necessidade de o fazer.

Art. 17.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro da Marinha a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 21 de Julho de 1914.—*Manuel de Arriaga*—*Augusto Eduardo Neuparth*.

## MAPA A

## Quadro do pessoal das corporações de pilotos

<b>Lisboa :</b>	<b>Esposende :</b>
1 Pilôto-mor.	1 Pilôto.
1 Sota pilôto-mor.	<b>Vila do Conde :</b>
5 Cabos pilotos.	1 Pilôto.
42 Pilotos efectivos.	<b>Aveiro :</b>
12 Pilotos provisórios.	1 Cabo pilôto-chefe.
<b>S. Martinho :</b>	2 Pilotos.
2 Pilotos.	<b>Figueira da Foz :</b>
<b>Setúbal :</b>	1 Cabo pilôto-chefe.
1 Pilôto-mor.	2 Pilotos.
2 Cabos pilotos.	<b>Faro e Olhão :</b>
8 Pilotos efectivos.	1 Pilôto-mor.
3 Pilotos provisórios.	1 Cabo pilôto.
<b>Sines :</b>	3 Pilotos efectivos.
1 Pilôto.	1 Pilôto provisório.
<b>Vila Nova de Milfontes :</b>	<b>Vila Nova de Portimão :</b>
2 Pilotos.	1 Cabo pilôto-chefe.
<b>Pôrto e Leixões :</b>	2 Pilotos efectivos.
1 Pilôto-mor.	<b>Tavira :</b>
1 Sota pilôto-mor.	1 Pilôto.
2 Cabos pilotos.	<b>Vila Rial de Santo António :</b>
24 Pilotos efectivos.	1 Pilôto-mor.
4 Pilotos provisórios.	1 Cabo pilôto.
<b>Caminha :</b>	6 Pilotos efectivos.
2 Pilotos.	1 Pilôto provisório.
<b>Viana do Castelo :</b>	<b>Angra do Heroísmo :</b>
1 Cabo pilôto-chefe.	1 Cabo pilôto.
2 Pilotos efectivos.	1 Pilôto efectivo.
1 Pilôto provisório.	1 Pilôto provisório.

## MAPA B

## Tabela das taxas de pilotagem a que se refere a artigo 3.º

Tonelagem		Escudos	Tonelagem		Escudos
Até	40 . . .	1,20	3:501 a	3:750 . . .	23,50
41 a	60 . . .	1,80	3:751 »	4:000 . . .	24,00
61 »	80 . . .	2,40	4:001 »	4:250 . . .	24,50
81 »	100 . . .	3,00	4:251 »	4:500 . . .	25,00
101 »	120 . . .	3,60	4:501 »	4:750 . . .	25,50
121 »	140 . . .	4,20	4:751 »	5:000 . . .	26,00
141 »	160 . . .	4,80	5:001 »	5:250 . . .	26,50
161 »	180 . . .	5,40	5:251 »	5:500 . . .	27,00
181 »	200 . . .	6,00	5:501 »	5:750 . . .	27,50
201 »	220 . . .	6,60	5:751 »	6:000 . . .	28,00
221 »	240 . . .	7,20	6:001 »	6:250 . . .	28,50
241 »	260 . . .	7,60	6:251 »	6:500 . . .	29,00
261 »	300 . . .	8,00	6:501 »	6:750 . . .	29,50
301 »	350 . . .	8,50	6:751 »	7:000 . . .	30,00
351 »	400 . . .	9,00	7:001 »	7:250 . . .	30,50
401 »	450 . . .	9,50	7:251 »	7:500 . . .	31,00
451 »	500 . . .	10,00	7:501 »	7:750 . . .	31,50
501 »	550 . . .	10,50	7:751 »	8:000 . . .	32,00
551 »	600 . . .	11,00	8:001 »	8:500 . . .	32,50
601 »	650 . . .	11,50	8:501 »	9:000 . . .	33,00
651 »	700 . . .	12,00	9:001 »	9:500 . . .	33,50
701 a	750 . . .	12,50	9:501 »	10:000 . . .	34,00
751 »	800 . . .	13,00	10:001 »	10:500 . . .	34,50
801 »	850 . . .	13,50	10:501 »	11:000 . . .	35,00
851 »	900 . . .	14,00	11:001 »	11:500 . . .	35,50
901 »	950 . . .	14,50	11:501 »	12:000 . . .	36,00
951 »	1:000 . . .	15,00	12:001 »	12:500 . . .	36,50
1:001 »	1:100 . . .	15,50	12:501 »	13:000 . . .	37,00
1:101 »	1:200 . . .	16,00	13:001 »	13:500 . . .	37,50
1:201 »	1:300 . . .	16,50	13:501 »	14:000 . . .	38,00
1:301 »	1:400 . . .	17,00	14:001 »	14:500 . . .	38,50
1:401 »	1:500 . . .	17,50	14:501 »	15:000 . . .	39,00
1:501 »	1:600 . . .	18,00	15:001 »	15:500 . . .	39,50
1:601 »	1:700 . . .	18,50	15:501 »	16:000 . . .	40,00
1:701 »	1:800 . . .	19,00	16:001 »	16:500 . . .	40,50
1:801 »	1:900 . . .	19,50	16:501 »	17:000 . . .	41,00
1:901 »	2:000 . . .	20,00	17:001 »	17:500 . . .	41,50
2:001 »	2:250 . . .	20,50	17:501 »	18:000 . . .	42,00
2:251 »	2:500 . . .	21,00	18:001 »	18:500 . . .	42,50
2:501 »	2:750 . . .	21,50	18:501 »	19:000 . . .	43,00
2:751 »	3:000 . . .	22,00	19:001 »	19:500 . . .	43,50
3:001 »	3:250 . . .	22,50	19:501 »	20:000 . . .	44,00
3:251 »	3:500 . . .	23,00			

## MAPA C

Tabela das taxas de pilotagem, dentro dos portos,  
a que se refere o artigo 4.º

Tonelagem	Escudos	Tonelagem	Escudos
Até 200 . . .	1,20	3:001 a 5:000 . . .	3,30
201 a 500 . . .	1,80	5:001 » 7:000 . . .	3,60
501 » 1:000 . . .	2,40	7:001 » 10:000 . . .	4,00
1:001 » 3:000 . . .	3,00	Sup. <sup>or</sup> » 10:000 . . .	5,00

Paços do Governo da República, em 21 de Julho de

1914.—O Ministro da Marinha, *Eduardo Augusto Neuparth*.

Repartição do Gabinete

Rectificação

No decreto n.º 659, de 20 do corrente, publicado no *Diário do Governo* n.º 121, I série, de 20 de Julho de 1914, na 2.ª linha do § 2.º do artigo 329.º, onde se lê: «um mês de vencimentos», deve ler-se: «um mês dos vencimentos».

Repartição do Gabinete do Ministro da Marinha, em 20 de Julho de 1914.—O Chefe do Gabinete, *Alberto da Costa*, capitão-tenente.