



# DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — \$40

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

ASSINATURAS		
As 3 séries . . .	Ano 50\$	Semestre . . . . . 28\$00
A 1.ª série . . .	30\$	» . . . . . 18\$00
A 2.ª série . . .	20\$	» . . . . . 14\$00
A 3.ª série . . .	15\$	» . . . . . 10\$00

Avulso: Número de duas páginas \$15;  
de mais de duas páginas \$08 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado), é de \$60 a linha, acrescido de \$01(5) de selo por cada um. Exceção fazem-se os casos previstos nos §§ 1.º e 2.º do artigo 3.º da lei n.º 1.048, publicada no *Diário do Governo* n.º 169, 1.ª série, 31-viii-1920.

## SUMÁRIO

### Ministério do Comércio e Comunicações:

**Regulamento da Exploração Comercial do Pôrto de Lisboa,** aprovado pelo Conselho de Administração em sessões de 17 de Maio de 1919, 24 de Junho e 28 de Outubro de 1920 e 5 de Maio de 1921.

### Ministério do Trabalho:

**Rectificações às portarias n.ºs 2:812 e 2:813,** publicadas no *Diário do Governo* n.º 133, de 1 de Julho de 1921, concedendo vários subsídios da verba destinada no orçamento à crise de trabalho.

## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

### Administração do pôrto de Lisboa

Para conhecimento do público, publica-se o Regulamento da Exploração Comercial do pôrto de Lisboa, aprovado pelo Conselho de Administração do mesmo pôrto, com as alterações pelo mesmo Conselho aprovadas em suas sessões de 24 de Junho e 28 de Outubro de 1920, e 5 de Maio de 1921, em harmonia com o disposto no n.º 6.º do n.º 4.º da base 3.ª da carta de lei de 11 de Março de 1907, e na alínea *h*) do artigo 4.º do regulamento do mesmo Conselho, aprovado pelo decreto n.º 2:980, de 6 de Fevereiro de 1917.

Lisboa, 11 de Junho de 1921.—O Presidente do Conselho de Administração do pôrto de Lisboa, *J. P. Castanheira das Neves*.

### Regulamento da Exploração Comercial do pôrto de Lisboa

Aprovado pelo Conselho de Administração do pôrto de Lisboa em sessões de 17 de Maio de 1919, 24 de Junho e 28 de Outubro de 1920 e 5 de Maio de 1921

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

Artigo 1.º A exploração do pôrto de Lisboa abrange toda a área da margem direita do Tejo desde a Torre de Belém até 3:500 metros (Poço do Bispo), a montante da extremidade oriental do cais actualmente construído em Santa Apolónia, compreendendo todas as docas e acostadouros existentes ou que venham a existir entre estes dois pontos, e os terraplenos correspondentes.

Art. 2.º A Administração do pôrto de Lisboa tem, dentro dos limites acima indicados, o direito exclusivo de percepção do produto das tarifas aplicáveis a todos os

serviços do seu tráfego comercial, acostagem das embarcações, cargas e descargas para ou dos cais, transportes de mercadorias nas vias férreas estabelecidas nos seus terrenos, armazéns, estacionamento, manipulações e operações diversas, embarque e desembarque de passageiros e bagagens, fornecimento de água a navios, uso dos guindastes ou de quaisquer outros aparelhos, de luz eléctrica, das suas docas de reparação, plano inclinado e carreiras de construção naval, laboração das suas oficinas, arrendamento de armazéns e de terrenos disponíveis.

§ 1.º Também, mediante a percepção das respectivas taxas, a exploração do pôrto de Lisboa abrange a execução, dentro ou fora da área acima indicada, de reboques, esgotamentos, transporte de passageiros e de malas postais, uso da cábrea flutuante ou de quaisquer outros aparelhos que venha a pôr ao serviço do pôrto.

§ 2.º Pelo estacionamento dos navios que entrarem no pôrto, tem a Administração do pôrto de Lisboa o direito exclusivo da cobrança duma taxa proporcional à tonagem de arqueação.

Art. 3.º Parte dos cais e dos respectivos terraplenos é destinada às mercadorias sob o regime de armazéns ou depósitos gerais, vulgarmente designados por «entrepósitos», e nela o serviço será, como regra, executado todo pela Administração do pôrto, com o seu pessoal e aparelhos.

§ único. A Administração do pôrto de Lisboa poderá emitir *warrants* sobre as mercadorias armazenadas neste regime e proceder a leilão das mesmas, quando tenham excedido o prazo da armazenagem.

Art. 4.º Nos cais livres, isto é, na parte dos cais não afecta a recintos sujeitos ao regime de armazéns ou depósitos gerais (entrepósitos), os serviços serão, em geral, executados pelos donos ou consignatários das mercadorias, pelas quais a Administração do pôrto cobrará os respectivos direitos de cais, mas a Administração poderá — para os efeitos das operações de carga e descarga de mercadorias, seu transporte e outras operações de tráfego — fornecer, além dos aparelhos de guindar e outros de que disponha, o pessoal necessário para os serviços que haja a executar, cobrando as taxas determinadas no regulamento tarifário que esteja em vigor.

Art. 5.º Os serviços da alfândega exercem-se em delegações ou postos de despacho distribuídos pela área do pôrto e especialmente junto dos entrepostos, exercendo-se o serviço de verificação nos entrepostos quando a alfândega o julgue conveniente.

Art. 6.º O serviço da exploração do pôrto é completamente alheio ao serviço aduaneiro, não sendo, portanto, intermediária entre o público e a alfândega no despacho de mercadorias.

Art. 7.º O pessoal da Administração do pôrto usará distintivos especiais a fim de torná-lo conhecido dos indivíduos ou entidades com quem tenha de estar em contacto.

Art. 8.º O policiamento do pórto, na parte que se relaciona com o serviço marítimo e compreendendo as embarcações acostadas ou estacionando nas docas, pertence à capitania do pórto, que o exerce por meio dos cabos do mar ao serviço da Administração do pórto, ou por outros, de acórdo com as disposições do regulamento geral das capitánias e Código Penal e Disciplinar.

Na parte terrestre será elle feito por agentes especiais sob as ordens directas da Direcção do pórto, embora possam pertencer aos serviços da policia cívica ou militar à qual tenham sido requisitados.

§ único. O policiamento a que se refere este artigo será feito sem prejuizo da interferência das autoridades aduaneiras e fiscaes nos assuntos que sejam da competência destas autoridades, sendo nestes casos observadas as prescrições regulamentares respectivas e devendo os seus agentes, os cabos do mar e os empregados da exploração auxiliarem-se mutuamente quando as circunstâncias o exigjam.

Art. 9.º Os cabos do mar em serviço na exploração receberão da capitania as ordens de carácter geral que esta, de acórdo com a Direcção do pórto, entenda dever dar-lhes, podendo, todavia esta, em casos urgentes ou para pequenos serviços, entender-se directamente com os referidos cabos.

## CAPÍTULO II

### Disposições relativas a navios e à sua carga e descarga

#### PARTE I

##### Des navios

Art. 10.º Os navios, logo que estejam desembarcados da visita sanitária, poderão acostar aos cais mediante prévia licença solicitada nos termos do artigo 11.º, e aí amarrar nos locais que lhes tenham sido indicados, sem dependência da visita fiscal, a qual, neste caso, se realiza junto ao cais, não podendo, antes desta formalidade, proceder-se a embarque ou desembarque de passageiros ou carga, e observando-se sempre as disposições regulamentares da capitania do pórto e da alfândega.

Art. 11.º O consignatário, armador ou capitão do navio que deseje fazê-lo acostar aos cais solicitará, previamente, licença para a acostagem à Administração do pórto de Lisboa, em impresso por esta fornecido, e em que indicará:

- a) Nome, nacionalidade, classe (a vapor ou à vela), comprimento, calado, tonelagem bruta e líquida do navio;
- b) Cais a que deseja acostar;
- c) Operação ou operações a realizar;
- d) Natureza da mercadoria a carregar ou a descarregar;
- e) Número de toneladas que deseja descarregar para terra.

§ 1.º Não sendo possível, na ocasião de se fazer o pedido de licença, satisfazer exactamente ao indicado nas alíneas d) e e), fica o signatário do pedido obrigado a satisfazê-lo no prazo de três dias, a contar da data da acostagem do navio.

§ 2.º As embarcações de vela ou a vapor que fizerem o serviço de pesca e as do movimento de mercadorias no pórto, solicitarão à Administração do pórto, mediante o pagamento da respectiva taxa, um cartão de licença anual que lhes dará direito à acostagem em qualquer cais e à entrada nas docas durante o ano, entendendo-se, porém, que o direito de acostagem aos cais subsiste somente quando tais embarcações estejam executando operações de carga ou descarga.

§ 3.º Não será permitida, pela Administração do pór-

to, a acostagem a qualquer embarcação que a pretenda fazer sem que esteja munida das licenças a que, conforme os casos, se refere o presente artigo, as quais não isentam da concessão de licença pela capitania do pórto e pela alfândega, nem do pagamento das taxas indicadas no regulamento do imposto do sêlo.

§ 4.º A taxa de acostagem é devida desde o instante em que a embarcação tiver acostado.

Art. 12.º O serviço de exploração fixará os locais de acostagem das diferentes embarcações conforme a natureza da mercadoria a carregar ou a descarregar, comprimento do navio, seu calado de água, ou quaisquer outras indicações que entenda conveniente atender.

Art. 12.º-A. Os navios, quer a vapor quer à vela, que tenham de proceder a operações de carga ou descarga, terão preferência nas acostagens sobre as fragatas ou batelões mesmo que aquelas ou estes tenham de executar idênticas operações.

Art. 13.º Os capitães ou mestres das embarcações deverão, com os meios de bordo, ou com outros de que entendam dever lançar mão, mudar de lugar a embarcação, nos cais ou nas docas, sempre que, nesse sentido, recebam instruções dos empregados da Administração do pórto, encarregados do serviço de acostagens.

Igualmente os mestres ou arrais de quaisquer embarcações munidas de licença anual são obrigados a acatar as indicações que lhe forem dadas pelo pessoal da Administração do pórto, relativamente à sua situação e posição, quer nos cais quer nas docas.

Art. 14.º Quando aos cais se consorve atracada qualquer embarcação depois de ter findado as suas operações de carga ou descarga, e a sua permanência ali prejudique a atracação de qualquer outra embarcação que tenha de executar operações comerciais, poderá aquela ser mandada sair para o largo, sendo de sua conta o serviço de reboque, havendo-o.

Art. 15.º Toda a embarcação que, sem motivo claramente justificado, não proceda à sua carga ou descarga de uma maneira continua, poderá ser mandada fundear ao largo por sua conta, para dar lugar a outra ou outras que, porventura, estejam esperando lugar para atracar.

Art. 16.º Não será concedida licença de acostagem para reparação a qualquer embarcação que não disponha de meios para poder fundear ao largo caso seja mandada largar do cais, ou que não prove ter às ordens, no Tejo, uma bóia a que nesse caso possa amarrar, sendo de sua conta as despesas de reboque que fôr necessário fazer.

Art. 17.º Os navios acostados só poderão fazer amarrações nos cabeços, sendo os arganéis colocados ao longo das muralhas reservadas a pequenas embarcações.

Art. 18.º Os capitães de navios não poderão recusar-se a receber espias, nem a largar ou folgar amarras, sempre que isso se torne necessário para facilitar a atracação, desatracação ou deslocamento doutros navios.

Art. 19.º Salvo caso de necessidade absoluta e urgente, não é permitido a qualquer embarcação largar ferro nos canais de passagem para os cais ou para as docas.

Art. 20.º Durante a permanência dos navios nas docas ou enquanto estiverem atracados aos cais, não lhes será permitido largar as amarras que tiverem recebido doutro navio, sem prévio aviso, a não ser em caso de força maior.

Art. 21.º Os capitães ou mestres das embarcações são obrigados a conformarem-se com as indicações dos pilotos ou da Administração do pórto referentes ao modo de acostar e de amarrar as mesmas, devendo os cabos ou correntes, com que a amarração fôr feita, serem arredondos ou afrouxados conforme o movimento das marés por forma a que não exerçam demasiada tracção nos cabeços nem demasiada pressão na aresta do cais.

§ único. No caso de as amarrações aos cais serem feitas com correntes ou cabos metálicos, aquelas ou estes serão convenientemente forrados por forma a evitar a deterioração das arestas do coroamento dos cais.

Art. 22.º É proibida a qualquer pessoa estranha às tripulações dos navios largar as amarras sem para isso ter recebido ordem dos empregados competentes da Administração do porto.

Art. 23.º Todo o capitão, mestre ou vigia de embarcação acostada aos cais ou permanecendo nas docas é obrigado, em caso de necessidade e quando isso lhe seja ordenado, a reforçar as amarras e a tomar quaisquer outras medidas que lhe sejam indicadas pela Administração.

Art. 24.º Sobre âncoras perdidas ou achadas, observar-se há o que dispõe o Regulamento Geral das Capitania no seu capítulo 1.º do título 5.º, competindo à capitania do porto comunicar à Administração a existência de qualquer âncora perdida e registada e que se encontre perto dos cais ou nas docas que a esta Administração pertencem.

§ único. A Administração do porto de Lisboa é a entidade que procede à rocega de todas as âncoras e amarras largadas por mão junto aos cais ou dentro das docas, quando os navios a que pertencem as não levantem em curto prazo e elas causem prejuízo ao tráfego dos cais e docas.

Art. 25.º Nenhum navio poderá entrar ou permanecer nas docas ou estar acostado aos cais sem ter metido dentro os ferros, paus de bujarrona e giba, e sem ter pôsto os paus de surriola prolongados, as escadas exteriores desarmadas e as embarcações viradas para o interior.

Art. 26.º Os navios atracados aos cais ou permanecendo dentro das docas terão sempre o pessoal necessário para os fazer manobrar logo que isso lhes seja ordenado.

No caso de ser necessário fazer qualquer manobra e de não haver a bordo gente suficiente para a executar, o serviço de exploração providenciará fornecendo o pessoal necessário, ficando, no entanto, a manobra à responsabilidade absoluta do navio.

§ 1.º O salário deste pessoal será pago pelo capitão, consignatário ou proprietário do navio, para o que, pela Administração do porto, lhe será apresentada a respectiva factura.

§ 2.º Exceptuam-se das disposições deste artigo, na parte relativa ao pessoal que deve haver a bordo, os navios desarmados, que deverão ter, pelo menos, um guarda permanente a bordo.

Art. 27.º Os navios serão responsáveis pelas avarias que possam causar às obras do porto ou ao material da Administração, quer este lhe tenha sido alugado (como defensas, pranchas, etc.), quer não, excepto em caso de força maior, reconhecido como tal pela capitania do porto.

Art. 28.º É proibido às embarcações acostadas aos cais ou permanecendo nas docas lançar quaisquer objectos ou detritos quer para a água, quer para os cais e respectivos terraplenos.

§ único. Os restos de carvão ou outros desperdícios deverão ser transportados para os locais designados pela capitania do porto.

Art. 29.º Os capitães ou mestres das embarcações atracadas aos cais não poderão depositar sobre estes, cabos, rédes ou quaisquer outros objectos que impeçam a livre circulação.

Art. 30.º Todos os dias, depois de findo o serviço que a embarcação estiver executando no cais, terá esta de retirar as escadas, pranchas ou quaisquer objectos móveis que tiverem servido ao embarque ou desembarque, quando lhe pertencam, arrumando-os por forma a não embarçarem a circulação.

Art. 31.º Não é permitido às embarcações ocuparem fundeadouros que impeçam a livre entrada nas docas.

Art. 32.º É proibida a conservação, a bordo de qualquer embarcação acostada ou permanecendo nas docas, de pólvora ou de qualquer outra substância explosiva.

As embarcações contendo qualquer substância facilmente inflamável não poderão permanecer dentro das docas, mas unicamente poderão atracar aos cais exteriores e por forma que, em caso de sinistro, possam facilmente ser postas ao largo.

Art. 33.º Os capitães ou mestres das embarcações atracadas ou permanecendo nas docas deverão tomar todas as precauções necessárias para evitar a possibilidade de incêndios a bordo.

Caso este se dê, o capitão ou mestre tratará imediatamente de se pôr ao largo ou, sendo isso impossível, de fazer rapidamente, de se afastar das embarcações próximas, prevenindo imediatamente o serviço de exploração e a capitania do porto.

## PARTE II

### Da carga e descarga dos navios

Art. 34.º A carga e descarga de mercadorias, quer se trate de navios fundeados ao largo, quer de navios acostados, poderá ter lugar sem dependência da visita fiscal, em harmonia com as disposições aduaneiras em vigor, havendo, porém, essa dependência quando se trate de desembarque de passageiros.

§ 1.º A carga e a descarga ou o embarque e o desembarque de passageiros poderão ter lugar simultaneamente.

§ 2.º Durante as operações a que se refere este artigo, as mercadorias, qualquer que seja o seu destino, estão sob a vigilância da alfândega.

Art. 35.º Os capitães ou consignatários dos navios que transportem carga para os entrepostos apresentarão na delegação aduaneira junto a estes o manifesto da dita carga, tendo de entregar imediatamente a seguir à acostagem uma cópia do mesmo manifesto no escritório da Administração do porto situado no recinto dos referidos entrepostos.

## CAPÍTULO III

### Disposições relativas às mercadorias

#### PARTE I

##### Nos cais livres

Art. 36.º As mercadorias embarcadas ou desembarcadas nos cais livres, isto é, fora dos recintos de entrepostos ou destinados a depósitos ou armazéns gerais, serão despachadas, segundo a sua natureza, no próprio local ou nas delegações aduaneiras que estiverem mais próximas.

Art. 37.º Para as mercadorias a embarcar serão antecipadamente preenchidas todas as formalidades aduaneiras, não podendo a Administração do porto de Lisboa, quando encarregada do seu embarque, fazê-lo sem que essas formalidades tenham sido preenchidas.

Art. 38.º As mercadorias em trânsito ou quando assim mais convier por algum outro motivo, poderão, da ou para a embarcação, ser directamente descarregadas ou carregadas para ou de vagões ou outros veículos, com assistência de fiscalização e cumpridas as formalidades aduaneiras.

§ único. Os consignatários das mercadorias prevenirão, com a devida antecedência, o Serviço de Exploração, do número de vagões de que necessitam ou que esperam carregados, a fim de não ser demorada a descarga ou a carga da embarcação.

Art. 39.º A Administração do porto de Lisboa alugará ao comércio, para abrigo e guarda de mercadorias que se utilizem dos cais livres, os telheiros e armazéns que nestes possua e a tal fim sejam destinados, sendo o seu dono ou consignatário responsável pela reparação das avarias que possam ocasionar aos referidos telheiros e armazéns, ou pela despesa que a Administração do porto de Lisboa fizer com esta reparação quando elle a não queira executar.

Igualmente a Administração do porto de Lisboa poderá fazer depósito de mercadorias, que se utilizem dos cais livres, nos terrenos descobertos que a tal fim possa destinar e que cederá ao comércio ou por área fixa e aluguel por períodos determinados, ou mediante o pagamento da taxa de estacionamento aplicada à superfície ocupada pela mercadoria.

§ 1.º Tanto num caso como noutro, isto é, quer se trate de telheiros ou armazéns, quer de terrenos descobertos, a Administração do porto de Lisboa não se encarrega da vigilância das mercadorias neles depositadas, nem assume responsabilidade alguma pelas perdas e avarias que possam sobrevir às referidas mercadorias.

§ 2.º No caso de aluguel de terreno, poderá ser permitido ao alugador a vedação desse terreno ou a execução nele de qualquer construção, mediante o pedido da respectiva licença e aprovação, pela Administração do porto, do projecto da obra a executar, o que não isenta de ser igualmente solicitada a devida licença a alfândega.

Art. 40.º Nos telheiros ou armazéns pertencentes à Administração do porto de Lisboa e ocupados por particulares, ou nos armazéns por estes construídos em terrenos àquela alugados, é proibido depositar mercadorias explosivas.

§ 1.º Os depositantes serão responsáveis, não só perante a Administração do porto de Lisboa como perante terceiros, dos prejuízos que possam resultar da falta de observância do disposto no presente artigo.

§ 2.º A Administração do porto de Lisboa poderá mandar remover, de conta dos seus donos ou consignatários, as mercadorias a que se refere o presente artigo para os locais que forem a estas destinados.

Art. 41.º A medição da superfície ocupada pelas mercadorias em estacionamento nos terraplenos dos cais será feita por metros quadrados, contando-se os espaços vazios e desprezando-se as fracções de metro, e será feita contraditoriamente se o interessado se fizer representar.

Art. 42.º Sempre que assim o julgue conveniente, a Administração do porto de Lisboa poderá não permitir que qualquer mercadoria seja retirada dos cais ou depósitos sem que previamente lhe sejam pagas todas as taxas ou despesas que, pela mesma, tiver de cobrar.

Art. 43.º Sempre que assim o julgue conveniente, a Administração do porto de Lisboa poderá exigir que as taxas de tráfego e doutros serviços por ela prestados sejam pagas imediatamente nos escritórios dos cais.

Art. 44.º Os aluguéis de terrenos ou armazéns e o estacionamento de mercadorias em terrenos descobertos serão pagos mensal e adiantadamente, sendo sempre feitos com a condição implícita de ficar a Administração do porto de Lisboa autorizada a pedir a venda, em hasta pública, das mercadorias necessárias para o pagamento da importância devida quando o locatário faltar ao pagamento da mensalidade.

§ único. Nestas operações seguir-se hão as formalidades fiscaes estabelecidas com referência às vendas das mercadorias demoradas nas estações de caminhos de ferro.

Art. 45.º As mercadorias nocivas ou incómodas não poderão estacionar nos cais ou seus terraplenos nem ser conservadas em depósitos nestes existentes, procedendo a Administração do porto de Lisboa à sua remo-

ção por conta do respectivo dono ou consignatário imediatamente depois da descarga, quando elle o não faça.

Art. 46.º Não será permitida a permanência de mercadorias sobre os cais e respectiva faixa calçada senão pelo tempo que seja estritamente indispensável para se executarem as operações da sua carga ou descarga.

Art. 47.º Os veículos destinados ao transporte de mercadorias não poderão estacionar nos cais senão durante o tempo estritamente necessário para executar o serviço a que se destinam.

Art. 48.º Todo aquele que, para a carga, descarga ou depósito de mercadorias, ou para qualquer outro fim, tiver sido autorizado a fazer qualquer instalação nos cais ou seus terraplenos terá, quando as retirar, de reparar à sua custa qualquer estrago ou avaria a que tenha dado lugar, repondo tudo no estado primitivo.

Art. 49.º Para a execução de todos os serviços de tráfego nos cais livres é sempre permitido o emprego por conta dos donos ou consignatários das mercadorias a trafegar, de pessoal estranho ao serviço da Administração do porto de Lisboa, sem a percepção de qualquer taxa por parte desta com relação aos serviços executados por esse pessoal.

§ único. Exceptuam-se das disposições do presente artigo os serviços que a Administração do porto de Lisboa se encarrega de fazer à *forfait*, tais como os que dizem respeito à exportação de toros de pinho, cargas ou descargas directas de vagões para navios ou vice-versa, etc.

Art. 50.º Quando o dono ou consignatário da mercadoria assim o deseje, a Administração do porto de Lisboa fornecerá os homens e capatazes precisos para qualquer serviço, mediante prévia requisição apresentada ao Serviço de Exploração e pagamento subsequente pelos preços da tabela respectiva.

Essa requisição será feita de véspera quando o número de homens necessários seja superior a cinco, podendo as relativas a cinco ou menos homens ser feitas no próprio dia, mas não se obrigando a Administração do porto a satisfazê-las senão quando isso não prejudique os seus serviços, pois no caso contrário ficarão para ser satisfeitas no dia seguinte.

§ 1.º Conforme o número de homens requisitados, serão nomeados capatazes, pagos pelos requisitantes, nas seguintes condições:

Para 10 a 20 homens . . . . .	1 capataz
Para 21 a 45 homens . . . . .	2 capatazes
Para 46 a 60 homens . . . . .	3 capatazes

§ 2.º O pessoal trabalhará durante as horas e com os descansos fixados no horário que esteja em vigor nos serviços da Administração, sendo, porém, permitido que, a pedido do requisitante, trabalhe durante o tempo destinado às refeições, sendo nesse caso pagas pelo dito requisitante as horas que assim o pessoal trabalhar a mais.

§ 3.º O pessoal será facturado à hora desde o início até a conclusão do serviço, incluindo as horas destinadas às refeições.

§ 4.º Será de conta do requisitante o pagamento do pessoal durante o tempo em que, porventura, elle esteja inactivo por qualquer motivo que não seja da responsabilidade da Administração do porto de Lisboa.

## PARTE II

Nos «entrepostos» ou recintos destinados a depósitos ou armazéns gerais

Art. 51.º Nos recintos cercados de vedações especiais e vulgarmente conhecidos pela designação de entrepostos, as mercadorias estarão sob o regime de armazéns ou depósitos gerais, conforme definido no Regulamento

Aduaneiro, isto é, considerar-se hão para todos os effectos como se estivessem sob regime livre, e só pagarão direitos alfandegários quando passarem d'este para outro regime.

§ único. Nestes armazéns serão guardadas mercadorias nacionais ou estrangeiras, nos termos da legislação respectiva.

Art. 52.º Nos entrepostos compete exclusivamente à Administração do porto de Lisboa todo o serviço de embarque e desembarque de mercadorias, bem como todas as demais operações de tráfego e armazenagem de que as mesmas mercadorias possam carecer, para o que a Administração fornecerá todo o pessoal e material necessários.

§ 1.º Sempre que excepcionalmente e por alguma razão especial a Direcção do porto permita, nos recintos a que se refere o presente artigo e a pedido dos donos ou consignatários, a intervenção de pessoal estranho à Administração para a execução de quaisquer serviços, serão cobradas dos referidos donos ou consignatários e por cada individuo assim admitido as taxas para este caso indicadas no regulamento tarifário que estiver em vigor.

§ 2.º Das disposições do presente artigo e seu § 1.º são exceptuadas as descargas de navios com carregamentos completos de madeira, para as quais será admitida, sem pagamento de taxa especial, a intervenção de pessoal estranho à Administração para effectuar os serviços de descarga, arrumação e tráfego de saída.

Art. 53.º Com relação às mercadorias recebidas nos entrepostos, a Administração do porto de Lisboa não será responsável pelas avarias que elas experimentem resultantes da sua própria natureza, do seu modo de acondicionamento ou de enfardamento, ou de qualquer caso de força maior, nem ainda pelos estragos causados por animais daninhos.

Igualmente a Administração do porto de Lisboa não será responsável pelas faltas de peso que à saída da mercadoria possa ser encontrada, a não ser quando à entrada no entreposto e por se notar qualquer indício ou vestígio de arrombamento ou de violação tenha pela Administração do porto de Lisboa sido feita a pesagem e a selagem do volume, ou que essa pesagem tenha sido feita a pedido do dono ou consignatário, mediante pagamento da respectiva taxa.

§ único. De todas as avarias, indícios de arrombamento ou de violação e pesos achados nestes casos, organizará a Administração as respectivas notas de reserva a fim de definir as suas responsabilidades, pedendo, quando assim o entender e unicamente a título de prestar auxílio ao comércio, enviar cópias das mesmas notas aos consignatários das mercadorias.

Art. 54.º O seguro contra o risco de incêndio das mercadorias existentes nos entrepostos é unicamente de conta dos seus respectivos donos ou consignatários.

Art. 55.º A emissão de *warrants* e dos respectivos conhecimentos de depósito sobre as mercadorias existentes nos entrepostos é regulada por «instruções» especiais relativas a esse serviço.

Art. 56.º As mercadorias em trânsito ou quando assim mais convier por algum outro motivo poderão, de ou para a embarcação acostada aos cais, ser directamente descarregadas ou carregadas para ou de vagões ou outros veículos, com assistência da fiscalização e cumpridas as formalidades aduaneiras.

§ único. Os consignatários da mercadoria apresentarão nos escritórios dos entrepostos, com a devida antecedência, requisição do número de vagões de que necessitam para transporte das mercadorias a sair ou nota dos que esperam carregados.

Art. 57.º Nos entrepostos destinados a mercadoria estrangeira, o embarque de mercadoria vinda de fora do

entreposto fica dependente de, pela alfândega, ser autorizada a entrada dessa mercadoria.

Art. 58.º A entrega das mercadorias existentes nos entrepostos será feita mediante a apresentação do respectivo documento de posse (conhecimento ou pertence) devidamente legalizado.

Art. 59.º O prazo de armazenagem das mercadorias recebidas nos entrepostos será contado a partir do dia em que tiver terminado a descarga da embarcação quando a duração dessa descarga não for superior a cinco dias, e do começo do sexto dia quando aquela duração for maior.

Art. 60.º O pessoal da administração empregado na execução de «serviços acessórios» a requisição dos consignatários das mercadorias existentes nos entrepostos será facturado pelos preços da tabela respectiva e em harmonia com o disposto nos §§ 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do artigo 50.º

Art. 61.º Quando assim for requisitado de véspera pelos interessados, e não haja inconveniente para o serviço da Administração, poderá proceder-se nos entrepostos, e fora das horas normais ou em domingos e dias feriados, à descarga ou à carga de navios.

§ único. O pessoal da Administração empregado nesses serviços será facturado ao preço da tabela respectiva e obedecendo ao seguinte:

Para 10 a 20 homens. . . . .	1 capataz
Para 21 a 45 homens. . . . .	2 capatazes
Para 46 a 60 homens. . . . .	3 capatazes
Por porão . . . . .	1 marcador
Pelos guindastes empregados . . . . .	1 maquinista suplente
Por armazém em que se receba a carga	1 fiel
Quando necessário, encarregado do tráfego . . . . .	1

Art. 62.º Como regra, a carga de um navio que acoste a um entreposto depois da hora da entrada do pessoal, começará no dia seguinte ao da acostagem.

No caso, porém, de o respectivo consignatário desejar que a descarga comee imediatamente, qualquer que seja a hora da chegada, deverá fazer o competente aviso de véspera, sendo-lhe o pessoal facturado nas seguintes condições:

Nos dias de semana, por inteiro, desde a hora da entrada do pessoal até a da acostagem do navio;

Nos domingos e feriados, até a hora da acostagem como para os dias de semana, e da mesma hora em diante pela tabela respectiva.

§ único. No caso de o requisitante dispensar o pessoal depois do navio acostado, ser-lhe há de ser facturado como se trabalhasse nesse dia para o fim para que fora admitido.

## CAPÍTULO IV

### Uso das instalações e aparelhos do porto

#### PARTE I

##### Docas secas

Art. 63.º As pessoas que quiserem utilizar-se de qualquer das quatro docas secas do porto de Lisboa — cujas dimensões úteis são: para a n.º 1, 167 metros de comprimento e 22<sup>m</sup>,19 de largura; para a n.º 2, 95<sup>m</sup>,6 de comprimento e 12<sup>m</sup>,63 de largura; para a n.º 3, 60 metros de comprimento e 12 metros de largura; e para a n.º 4, 45 metros de comprimento e 11 metros de largura, ficando as suas soleiras, respectivamente, a 6 metros, 4 metros, 2<sup>m</sup>,5 e 1<sup>m</sup>,5 abaixo do zero hidrográfico — far-se hão inscrever no escritório ou secção do serviço de docas, indicando:

a) Os nomes do navio, do capitão ou comandante, do

armador se residir em Lisboa, ou do consignatário ou agente;

b) A nacionalidade, a tonelagem bruta do navio, o calado à proa e à popa e, bem assim, a carga em toneladas métricas que o navio tiver a bordo ao entrar na doca;

c) Quaisquer indicações relativas à forma da carena, que exijam disposições especiais a tomar, devendo, neste caso, sempre que seja possível, ser apresentada uma cópia dos planos da carena, ficando à responsabilidade dos proprietários do navio, ou seus representantes, as ditas disposições especiais que fôr necessário tomar.

Art. 64.º Será entregue ao interessado um certificado de inscrição, com o número de ordem, mediante o pagamento das quantias: de 5\$ para as docas n.ºs 3 e 4, de 10\$ para a doca n.º 2 e de 20\$ para a n.º 1, quantias estas que serão levadas em conta na factura da doca e que, no caso do navio não entrar nesta, ficarão pertencendo à Administração do porto de Lisboa ou à entidade que explorar as docas, salvo quando isso se tenha dado em virtude de paralisação de trabalhos nas docas devido a greve ou alteração de ordem pública ou por motivo de naufrágio, casos esses em que será restituída a respectiva verba de inscrição.

§ 1.º Quando o navio mude de proprietário antes de lhe ter sido facultada a entrada na doca para a qual se inscreveu, subsiste a favor do novo proprietário a inscrição anteriormente feita.

§ 2.º A inscrição caduca decorrido que seja um ano a partir da data em que tenha sido feita.

Art. 65.º No escritório do serviço das docas será organizada uma escala de inscrição dos navios que tenham pedido entrada em doca, a qual será facultada aos interessados que pretendam consultá-la. Nessa escala serão mencionadas todas as circunstâncias que se refram a preferência e desistências e quaisquer outras que possam interessar.

Art. 66.º Quando um navio deixe de entrar na doca, na sua altura de inscrição, por se não achar no porto ou por qualquer outro motivo, entrará aquele que se seguir na ordem de inscrição e que se encontre no porto, conservando todos os demais inscritos a sua altura.

§ único. A ordem de entrada nas docas é fixada de véspera, até as 17 horas, não podendo, depois desta hora, a dita ordem ser modificada a favor de qualquer navio que àquela hora ainda não esteja no porto, mesmo que a sua inscrição seja anterior à dos que estejam dados para entrar no dia seguinte.

Exceptua-se o caso de navios em perigo, mediante certificado da capitania do porto ou, na falta deste, declaração escrita dos seus proprietários ou agentes tomando inteira responsabilidade pelas reclamações que possam dar-se, se se verificar que a urgência não era fundamentada.

Art. 67.º Quando qualquer navio pretenda entrar na doca por causa de desastre ou avaria grave, devidamente comprovada com certificado da capitania do porto, terá a prioridade sobre todos os outros navios inscritos e que só tenham de entrar para exame do fundo, simples beneficiação, ligeiras reparações e limpeza. Os navios de guerra, nacionais ou estrangeiros, e os paquetes de serviço postal, terão a mesma prioridade.

§ 1.º Quando houver mais de um navio nas condições deste artigo, entrará aquele que primeiro tiver pedido a doca, salvo acôrdo em contrário.

§ 2.º No caso dum navio reclamar a prioridade, nos termos do presente artigo, os que estiverem já inscritos poderão renunciar à entrada na doca, e, neste caso, as quantias desembolsadas na ocasião da inscrição ser-lhe hão restituídas.

Art. 68.º Quando um navio, com avaria que exija reparação urgente, devidamente comprovada pela capita-

nia do porto, pretender entrar numa doca que esteja ocupada por outro navio, poderá fazê-lo mediante prévio acôrdo com este. Neste caso, serão de conta do primeiro as despesas de saída do navio que estava na doca, bem como as da sua nova entrada, se ele voltar à doca a concluir os trabalhos interrompidos.

Art. 69.º Quando um navio, usando do direito de prioridade a que se refere o artigo 67.º, tomar a vez a outro que já tenha designado o dia de entrada obrigando a doca a ficar vaga desde esse dia até aquele em que entrar, terá ele de pagar a taxa simples relativa à sua tonelagem bruta durante esse período.

§ único. Estes dias não serão considerados no cômputo dos vinte dias para efeito da aplicação da taxa dupla.

Art. 70.º Se um navio se achar em perigo no porto de Lisboa ou próximo dele, e, usando do seu direito de prioridade nos termos do artigo 67.º, reclamar a doca, ficando esta impedida por esse facto de servir a outro navio, aquele que a pediu pagará a taxa simples relativa à sua tonelagem bruta durante os dias em que, por esse motivo, não fôr possível a doca ser utilizada por outro navio, ou até o dia em que desistir da doca se dela não chegar a utilizar-se.

§ único. Estes dias não serão considerados no cômputo dos vinte dias para efeito da aplicação da taxa dupla.

Art. 70.º-A. Quando, por motivo que obrigue a interromper o fabrico de um navio que se ache na doca e para esta não se conservar inutilizada para outros navios, aquele deseje sair da mesma doca conservando, porém, a sua vez para reentrar logo que possa continuar o referido fabrico, poderá fazê-lo ficando obrigado ao pagamento da doca durante os dias em que, até a sua reentrada, não estiver outro navio em seu lugar, ou, estando, ao pagamento da diferença correspondente à diferença de tonelagem quando o navio que o substituir na doca fôr de tonelagem inferior.

§ 1.º No caso de o navio, que saíu temporariamente da doca não ser paquete ou navio de guerra, a sua reentrada terá lugar, sem prejuízo da preferência, a que tem direito qualquer outro navio que esteja nestas condições.

§ 2.º O pagamento da doca pelo navio que sair, durante a totalidade do tempo em que a utilizar antes de sair e depois de reentrar e durante os dias em que o seu lugar na doca não estiver ocupado por outro, será feito como se ele permanecesse continuamente na doca.

§ 3.º O primeiro dia da segunda entrada será pago pela taxa especial do primeiro dia, mas não figurará na contagem para aplicação da tarifa dupla.

Art. 71.º Para a entrada e saída do navio, e durante a sua permanência na doca, serão observadas as ordens do chefe de serviço das docas, bem como as disposições deste regulamento.

A tripulação e o pessoal operário do navio deverão prestar auxilio ao chefe de serviço das docas, quando ele o exigir.

Art. 72.º Na ocasião da entrada do navio na doca, ou quando dela sair, deve ele ter à disposição do chefe de serviço das docas o pessoal necessário para coadjuvar as manobras de entrada ou saída e de escoramento.

Art. 73.º Emquanto durarem as manobras para a entrada e saída dos navios, é expressamente proibida a entrada ou permanência, no recinto das docas, de pessoas estranhas àquelas operações.

Art. 74.º Os capitães dos navios procederão por forma que estes, ao entrarem na doca, não tenham inclinação sobre qualquer dos bordos.

§ único. O chefe dos serviços das docas pode recusar a entrada a um navio que apresente inclinação tal que o seu escoramento se torne impraticável ou perigoso.

Art. 75.º Os navios de vela de grande desenvolvimento de mastreação e guinda, acaçaparão, antes de entrarem na doca, os mastaréis em conformidade com as indica-

ções que lhes forem dadas pelo chefe de serviço das docas.

Não se conformando com estas indicações, o chefe pode recusar lhes a entrada.

Art. 75.º-A. Logo que um navio que se encontre na doca tenha terminado a sua reparação ou limpeza, fica obrigado a sair assim que para isso receba ordem do chefe do serviço das docas.

Art. 76.º O escoramento será feito pelo pessoal das docas pelos preços estabelecidos na tarifa que esteja em vigor.

Art. 77.º Quando um navio, tendo entrado na doca, fique flutuando e não seja escorado no dia da entrada por a altura da maré não o permitir, ou pelo adiantado da hora, ou por qualquer conveniência de serviço, não pagará nesse dia a respectiva taxa de doca nem tam pouco aquela de que trata o artigo 78.º

Art. 78.º Quando um navio se conservar flutuando dentro da doca, sem ser no caso previsto no artigo 77.º, pagará a taxa de cais como se se achasse atracado a qualquer muralha.

§ 1.º Exceptua-se o caso do navio ter sido pôsto a flutuar para sair e o chefe do serviço das docas reconhecer que não é possível fazer a manobra de saída da porta batel devido a temporal ou por qualquer obstáculo imprevisto.

§ 2.º Os navios nas circunstâncias previstas no parágrafo anterior não pagarão as tarifas de doca.

Art. 79.º A mesma doca pode ser utilizada simultaneamente por mais de um navio quando as suas dimensões o permitam, sujeitando-se no entanto os navios à demora daquele que tiver a prioridade, e pagando as respectivas taxas, sem desconto, como se utilizassem a doca sem ser em comum.

§ único. Os navios que entrem juntos na mesma doca deixam de pagar as respectivas taxas desde o dia em que terminarem os seus trabalhos no fundo e não aproveitem a doca em trabalhos exteriores, pagando mais sòmente o dia da saída.

Art. 80.º O navio que se encontre com outro na mesma doca, seja ou não o que entrou com prioridade, e queira sair, pode fazê-lo se não houver inconveniente para esse outro, pagando o dia de saída e bem assim a taxa de um novo primeiro dia, correspondente à tonelagem do navio que fica na doca.

§ 1.º Se houver um outro navio que aproveite a doca pela saída daquele poderá êle pagar o novo primeiro dia, correspondente ao que fica se, para isso, houver prévio acôrdo com o que saiu. Em caso contrário, fica a carga do primeiro esse pagamento.

§ 2.º O navio que aproveitar a doca, nas condições do parágrafo anterior, fica sujeito à demora que tiver aquele que se tiver conservado na doca.

Art. 81.º Se qualquer navio permanecer na doca mais de vinte dias, pagará por cada dia a mais o dôbro da taxa correspondente ao vigésimo dia, salvo os casos previstos neste regulamento.

Art. 82.º É expressamente proibido funcionar com as máquinas motoras, seja para que efeito fôr, enquanto os navios se acharem dentro das docas.

Art. 83.º É expressamente proibido, durante a estada na doca, deslocar quaisquer pesos dentro do navio e bem assim despejar caldeiras ou tanques de lastro, sem conhecimento e autorização do chefe do serviço das docas.

Art. 84.º Se, por necessidade de reparação, houver de se deslocar quaisquer pesos dentro do navio, deverão êles ser repostos no seu lugar terminadas que sejam as reparações que deram lugar à sua deslocação, ou, pelo menos, deverão ser adoptadas as precauções convenientes para que o navio, ao flutuar, não tome inclinação que, ao mesmo ou à doca, possa causar avaria.

§ único. Quando houver que remover pesos, no caso

previsto neste artigo, deverá disso ser dado conhecimento ao chefe do serviço das docas.

Art. 85.º Se, por necessidade de reparação, houver que mexer no escoramento ou nas soleiras e picadeiros, tal serviço só será feito pelo pessoal das docas.

Art. 86.º Durante a sua estada na doca, e depois das vinte e três horas, os navios não farão uso de luzes volantes senão em lanternas fechadas, e conservarão apenas as luzes da sua iluminação fixa.

Art. 87.º Quando um navio tenha de arriar embarcações na doca, não o poderá fazer sem que o chefe do serviço das docas lho permita e indique o local onde as deve colocar.

Art. 88.º Quando um navio tenha de arriar os ferros ou amarras para a doca, atenderá às indicações do chefe do serviço das docas e içá-las há antes de se meter água na doca.

Art. 89.º É proibido largar de bordo os cabos fiéis das escoras e bem assim passar por cima destas. É igualmente proibido fazer uso da prancha de serviço para a passagem de objectos pesados.

Art. 90.º Quando os navios quiserem aplicar coaltar nas amarras não poderão fazer fogueiras que estejam em contacto com a cantaria da doca, devendo, para esse efeito, fazer uso de fornalha e caldeira apropriadas que poderão obter do chefe do serviço das docas.

Art. 91.º Logo que um navio entre na doca, todas as retretes de bordo serão fechadas e suspenso o seu uso, passando os officiais, passageiros e tripulações a fazerem uso das existentes em terra e que serão indicadas aos capitães dos navios logo que estes entrem nas docas.

Art. 92.º É proibido fazer uso de quaisquer objectos pertencentes às docas sem prévia licença do chefe do serviço das mesmas.

Art. 93.º É expressamente proibido lançar quaisquer objectos para as docas, quer por cima da borda, quer por dalas, resbordos, vigias, etc., e os lixos do navio serão despejados sòmente no local que, para esse efeito, fôr designado pelo chefe do serviço das docas.

§ único. Antes do navio sair da doca, a tripulação deverá limpá-la e, não o fazendo, o chefe do serviço das docas mandará proceder a esse trabalho à custa do navio.

Art. 94.º É proibido despejar restos de comida em qualquer ponto do recinto das docas, devendo esses despejos ser feitos sòmente no local que fôr indicado pelo chefe do serviço das docas.

Art. 95.º É proibido, às tripulações ou passageiros, fazerem lavagens de roupas e enxugadores das mesmas no recinto das docas, e, quando o chefe do serviço das docas o permita, só poderão êsses serviços ser feitos no lugar pelo mesmo indicado.

Art. 96.º São igualmente proibidas as lavagens pessoais no recinto das docas ou estabelecimentos anexos.

Estas lavagens só poderão ter lugar no local para esse fim destinado pelo chefe do serviço das docas.

§ único. É expressamente proibido, quando as docas tenham água, fazer uso delas para tomar banhos.

Art. 97.º Os navios de guerra, como medida de segurança, não deverão conservar a bordo, enquanto dentro da doca, pólvoras negras e outros explosivos de fácil deflagração, devendo desembarcá-los antes de nela entrarem.

Art. 98.º Não será permitida a entrada na doca a navios tendo a bordo matérias inflamáveis ou explosivas.

Art. 99.º As avarias que possam dar-se nos navios de madeira que entrem nas docas, devidas ao seu alquebramento, quer essas avarias se dêem nos navios, quer na doca, são da responsabilidade exclusiva daqueles.

Art. 100.º As avarias que os navios possam sofrer devidas à carga que tiverem a bordo, bem como as avarias

rias que elles produzirem nas docas pelo mesmo motivo, são da responsabilidade dos navios.

Art. 101.º As avarias feitas nas docas serão immediatamente reparadas pelo serviço de exploração, à custa do navio responsável.

Art. 102.º Em todos os trabalhos de reparação executados por pessoal estranho às docas em navios que nestas se encontrem, não será o serviço das mesmas docas responsável por qualquer desastre que se dê.

Art. 103.º Em caso de incêndio, quaisquer avarias que se deem ficam à responsabilidade do navio.

Art. 104.º É proibido trabalhar de noite nas docas, salvo autorização especial do chefe do serviço das mesmas.

Art. 105.º O dia de permanência na doca é computado em 24 horas e a partir das 0 horas, e, logo que um destes períodos comece, será paga integralmente a taxa respectiva a um dia.

§ único. Pelos domingos e dias feriados nacionais não se cobrará taxa alguma, a não ser que se tenha trabalhado nestes dias, entendendo-se por trabalho qualquer serviço, operação ou exame realizado e que não o poderia ter sido se o navio não estivesse em sêco.

Art. 106.º O pessoal das docas não abrirá as adufas de entrada da água para as encher, sem previamente ter avisado o capitão do navio ou oficial de serviço de bordo, a fim de que todas as válvulas e torneiras do fundo sejam convenientemente fechadas.

Art. 107.º Quando qualquer navio estiver para entrar ou sair da doca, será içada, em lugar bem visível, a bandeira N do Código Comercial de Sinais, a fim de que as pequenas embarcações do rio deixem livre a manobra das docas.

Art. 108.º Aos capitães é recomendado que instruem as tripulações dos seus navios a conformarem-se com as disposições deste regulamento e com as instruções que o chefe do serviço das docas lhes transmita pelos seus agentes relativamente à ordem e à segurança das docas e estabelecimentos anexos, chamando lhes a sua atenção para as penalidades em que podem incorrer, quer o navio, quer as tripulações.

## PARTE II

### Guindastes e outros aparelhos mecânicos e instalações dos cais

Art. 109.º A utilização, pelo público, dos aparelhos e outras instalações mecânicas da Administração do porto de Lisboa existentes nos cais é facultada e sujeita às taxas estabelecidas no Regulamento de Tarifas do porto.

§ único. Os aparelhos serão, como regra, postos à disposição do público com o respectivo pessoal, pela ordem da inscrição dos pedidos respectivos feitos ao serviço de exploração, podendo, porém, a Administração do porto de Lisboa, alterar essa ordem quando assim se torne necessário para a boa execução dos serviços a cargo da mesma Administração.

Art. 110.º Não será aceito nenhum pedido que não seja para navios que se encontrem no porto, com excepção dos paquetes cujos pedidos poderão ser inscritos depois da sua saída do último porto, quando a viagem se faça directamente.

Neste caso, se o navio não estiver já no porto ou em situação de tomar imediatamente lugar no cais quando lhe couber a vez, perderá a inscrição, que será renovada, sem novo pedido, em seguida às inscrições que, ao tempo, já estiverem lançadas.

Art. 111.º A utilização, pelo público, dos aparelhos da Administração em domingos, dias feriados, ou fora das horas normais de serviço, fica sujeita ao pagamento das sobretaxas respectivas, podendo, porém, não ser satisfeita pela Administração a requisição respectiva, quando isso não seja conveniente aos seus serviços.

Art. 112.º As pessoas às quais forem alugados guindastes ou quaisquer outros aparelhos do serviço do porto serão responsáveis pelas avarias e desastres que possam derivar do emprego dos mesmos aparelhos em condições não adequadas.

Art. 113.º Quando o pessoal empregado na carga ou descarga de mercadorias causar quaisquer danos nos aparelhos da Administração e seus acessórios, serão as reparações respectivas feitas à custa dos proprietários ou consignatários a cujo serviço estiver esse pessoal.

Art. 114.º Antes de se guindar qualquer volume dever-se há ver se está livre e desembaraçado de todos os lados, a fim de que não haja qualquer prisão ou atrito que possa aumentar-lhe o verdadeiro peso.

§ 1.º Todos os volumes deverão ser levantados verticalmente.

§ 2.º É proibido fazer uso da corrente de suspensão de maneira que se lhe dê direcção obliqua.

Art. 115.º Se qualquer empregado da Administração reconhecer que há perigo ou inconveniente em continuar o trabalho nas condições em que elle estiver sendo executado, o alugador deverá susponder essas operações imediatamente ou cumprir as instruções dêsse empregado.

Art. 116.º O alugador de qualquer aparelho de guindar não poderá applicá-lo a levantar objectos de peso superior àquele que tiver sido previsto.

Art. 117.º Quando, durante a utilização de qualquer aparelho, se der uma interrupção motivada por defeito verificado no mesmo ou por falta de energia, o alugador não poderá reclamar indemnização alguma, mas não pagará o aluguel senão durante o tempo em que se tiver podido servir do aparelho.

Art. 118.º A utilização, pelo público, das instalações existentes nos cais para fornecimento de água ou de luz eléctrica aos navios, será também feita, mediante o pagamento das respectivas taxas, por requisições apresentadas ao serviço de exploração.

Art. 119.º O capitão ou consignatário do navio, ao qual fôr fornecida água ou luz eléctrica, será responsável por qualquer avaria que o seu pessoal causar ao material empregado.

Art. 120.º O capitão do navio (ou quem o represente), ao qual seja fornecida água pelo cais, terá de assinar um recibo da água fornecida, para o que deverá proceder, contraditoriamente, com o empregado da Administração à leitura do respectivo contador antes e depois de feito o fornecimento.

## PARTE III

### Material flutuante

Art. 121.º A utilização, pelo público, do material flutuante da Administração do porto de Lisboa, rebocadores, cábrea, batelões, barcas de aguada, é igualmente facultativa, e feita, mediante o pagamento das respectivas tarifas, por meio de requisições dirigidas ao Serviço de Exploração.

§ único. Estas requisições serão, em regra, satisfeitas pela ordem da sua inscrição, mas a Administração do porto de Lisboa poderá alterar essa ordem quando isso seja conveniente à execução dos serviços a seu cargo.

Art. 122.º O material flutuante é fornecido com o seu respectivo pessoal, cujos salários, bem como as despesas com o material necessário, estão incluídos nas taxas a cobrar pela Administração do porto de Lisboa.

§ único. Quando se tratar de batelões alugados, a tripulação que os acompanha é destinada exclusivamente à sua guarda e conservação, não tomando a Administração, pelo facto de, nos mesmos batelões, ter pessoal seu, qualquer responsabilidade relativamente às mercadorias neles recebidas.

Art. 123.º Os capitães dos navios que tenham requi-

sitado fornecimento de água ao largo, facilitarão tudo que seja necessário para que as barcaças de água possam facilmente atracar ao navio e para que o fornecimento da água possa ser feito sem dificuldades e rapidamente.

Art. 124.º Os capitães dos navios que recebam água ao largo, ou quem os represente, terão de assinar um recibo da água fornecida, para o que deverão proceder, contraditoriamente com o empregado da Administração, à leitura do contador respectivo antes e depois de feito o fornecimento.

Art. 125.º Todas as avarias que se reconheça terem sido causadas ao material flutuante da Administração do porto de Lisboa pelas pessoas que tenham requisitado o seu emprego ou por pessoal seu, serão da responsabilidade dos requisitantes.

## CAPÍTULO V

### Transgressões e faltas de pagamento

Art. 126.º As transgressões ao disposto no presente regulamento serão comprovadas por autos levantados pelos delegados das autoridades aduaneiras, marítimas, fiscais ou policiais, ou pelos empregados da Administração, e remetidas às autoridades competes para estas os julgarem e sentenciarem.

Art. 127.º Na falta do capitão, mestre ou patrão, os armadores e consignatários dos navios são responsáveis pelas transgressões cometidas por aqueles e devidamente comprovadas.

Art. 128.º São puníveis com a multa de 45\$ as transgressões aos artigos 32.º, 33.º, 40.º e 114.º; com a de 20\$ a 30\$, conforme os casos, as transgressões ao artigo 31.º; com a de 20\$, as transgressões aos artigos 19.º, 20.º, 21.º, 22.º, 23.º, 25.º, 28.º, 29.º, 30.º, 45.º, 46.º, 71.º, 72.º, 82.º, 83.º, §§ 1.º e 2.º do artigo 114.º; com a de 10\$, as transgressões aos artigos 35.º, 85.º, 89.º e 90.º; com a de 5\$, as transgressões aos artigos 47.º, 86.º, 87.º, 88.º, 91.º, 92.º e 104.º; com a de 2\$50, as transgressões aos artigos 93.º, 94.º, 95.º e 96.º

As transgressões ao artigo 116.º são punidas com a multa de 3\$, por cada 100 quilogramas de excesso de peso, até o limite de 30\$.

Art. 129.º Quando, em conformidade com o presente regulamento, se tiver feito qualquer despesa por conta dos capitães, armadores ou consignatários dos navios, a Administração do porto de Lisboa dirigir-se há à Capitania do porto de Lisboa para que não seja permitida a saída do navio antes de pagar essas despesas, ou de prestada fiança ou caução a esse pagamento.

Art. 130.º Quando qualquer dono ou consignatário de mercadorias, ou qualquer devedor por serviços prestados pela Administração do porto de Lisboa, não liquidar com esta as despesas por que seja responsável, poderá a mesma Administração embargar qualquer operação que esse indivíduo pretenda executar nos cais, ou não satisfazer qualquer requisição que, por elle, lhe seja feita, ou, ainda, entregar a respectiva cobrança ao tribunal competente.

Lisboa, 16 de Junho de 1921. — O Presidente do Conselho de Administração do porto de Lisboa, *J. P. Castanheira das Neves*.

## MINISTÉRIO DO TRABALHO

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

Rectificação à portaria n.º 2:812, publicada no «Diário do Governo» n.º 133, 1.ª série, de 1 de Julho corrente

Onde se lê:

Junta da freguesia de Brasfemes (Coimbra):

Para construção de uma fonte no lugar de Lóio de Deus . . . . . 3.000\$00

Junta da freguesia de S. Paulo de Frades (Coimbra):

Para melhoramentos locais . . . . . 1.500\$00

Câmara Municipal de Miranda do Corvo:

Para alargamento do cemitério . . . . . 2.000\$00

Junta da freguesia de Pampilhosa da Serra:

Para a construção de uma fonte no lugar de Carvalho . . . . . 1.000\$00

Deve ler-se, respectivamente:

Junta da freguesia de Brasfemes (Coimbra):

Para a construção de uma fonte no lugar de Brasfemes . . . . . 3.000\$00

Câmara Municipal de Coimbra:

Para construção de uma fonte no lugar de Lóio de Deus, freguesia de S. Paulo de Frades . . . . . 1.500\$00

Câmara Municipal de Miranda do Corvo:

Para melhoramentos locais . . . . . 2.000\$00

Junta da freguesia de Pampilhosa da Serra:

Para reparação de fontes da freguesia . . . 1.000\$00

11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 5 de Julho de 1921.— O Director, *Ildefonso Ortigão Peres*.

Rectificação à portaria n.º 2:813, publicada no «Diário do Governo» n.º 133, 1.ª série, de 1 de Julho corrente

Onde se lê:

Junta da freguesia de A dos Magros (Óbidos).

Deve ler-se:

Junta da freguesia de A dos Negros (Óbidos).

11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 5 de Julho de 1921.— O Director, *Ildefonso Ortigão Peres*.