

dega da Guiné, desde 1 de Julho de 1901 até 31 de Maio de 1902, foi julgado quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, sem saldo.

Processo n.º 1:059.—Relator o Ex.º Vogal Sousa da Câmara.—Responsável Joaquim José de Sousa Marques na qualidade de tesoureiro da Administração Rural e Florestal de Praganã Nagar Avely, desde 1 de Julho de 1904 até 12 de Outubro de 1907, foi julgado quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo em documentos de cobrança, 9\$750 réis, que passou a débito da conta imediata.

Está conforme.—2.ª Secção da 2.ª Repartição da Secretaria Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, em 14 de Maio de 1912.—*António Guilherme de Araújo*, chefe de secção.

Verifiquei a exactidão.—*Bernardo de Figueiredo Freire*, chefe de repartição.

Processo n.º 969

Relator o Ex.º Vogal J. Dinis

Nos termos do regimento e para os efeitos legais publicam-se, por extracto, os seguintes ajustamentos das contas dos encarregados da emissão de vales em Dama, julgadas por acórdão definitivo de quitação de 11 de Maio de 1912 e encerradas sem saldo.

Responsável Pandurongá Camotim Mamáy desde 5 de Março até 17 de Setembro de 1908, sendo a importância do débito igual à do crédito.

Responsável Venetexa Sinay Neurenca desde 18 de Setembro de 1908 até 14 de Junho de 1909, sendo a importância do débito igual à do crédito.

Está conforme.—2.ª Secção da 2.ª Repartição da Secretaria Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, em 14 de Maio de 1912.—*António Guilherme de Araújo*, chefe de secção.

Verifiquei a exactidão.—*Bernardo de Figueiredo Freire*, chefe de repartição.

Processo n.º 1:054

Relator o Ex.º Vogal Cupertino Ribeiro Júnior

Nos termos do regimento e para os efeitos legais publicam-se, por extracto, os seguintes ajustamentos das contas dos aspirantes com encargo de recebedores da delegação da Alfândega de Dabel, julgadas por acórdão definitivo de quitação de 11 de Maio de 1912:

Responsável Francisco Xavier Ernesto Fernandes, desde 10 de Junho de 1909 até 16 de Janeiro de 1910, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo em dinheiro 297 rupias, 4 tangas e 6 réis, que passou a débito da conta imediata.

Responsável Diogo Francisco Fernandes, desde 17 de Janeiro até 3 de Março de 1910, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo em dinheiro 35 rupias, 8 tangas e 4 réis, que passou a débito da conta imediata.

Responsável Francisco Xavier Ernesto Fernandes, desde 4 de Março até 30 de Junho de 1910, sendo a importância do débito igual à do crédito, sem saldo.

Está conforme.—2.ª Secção da 2.ª Repartição da Secretaria Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, em 14 de Maio de 1912.—*António Guilherme de Araújo*, chefe de secção.

Verifiquei a exactidão.—*Bernardo de Figueiredo Freire*, chefe de repartição.

### 3.ª Secção

Nos termos do regimento e para os efeitos legais publicam-se, por extracto, os seguintes acórdãos:

Processo n.º 899.—Relator o Ex.º Vogal Pais de Figueiredo.—Responsável Mesa da Santa Casa da Misericórdia do Porto, desde 1 de Julho de 1903 até 30 de Junho de 1904, foi julgada quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo seguinte:

Dinheiro do Tesouro . . . . .	14:950\$692
Total—Réis . . . . .	14:950\$692

que passou a débito da conta imediata.

Processo n.º 954.—Relator o Ex.º Vogal J. Dinis.—Responsável Câmara Municipal do concelho da Póvoa de Varzim, desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1907, foi julgada quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo, nas seguintes espécies:

Em conta do Município . . . . .	4:121\$930
Em conta de viação . . . . .	355\$970
Total—Réis . . . . .	4:477\$900

que passou a débito da conta imediata.

Processo n.º 1:016.—Relator o Ex.º Vogal Dr. Aresta Branco.—Responsável Câmara Municipal do concelho de Ponta Delgada, desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1906, foi julgada quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo, com as seguintes aplicações:

Em conta do Município . . . . .	1:597\$962
Em conta do asilo nocturno . . . . .	2:129\$696
Total—Réis . . . . .	3:727\$658

que passou a débito da conta imediata.

Processo n.º 1:019.—Relator o Ex.º Vogal J. J. Dinis.—Responsável Mesa da Santa Casa da Misericórdia de Coimbra, desde 1 de Julho de 1908 até 30 de Junho de 1909, foi julgada quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo seguinte:

Em conta de réditos . . . . .	655\$023
Em conta de capitais . . . . .	4:325\$235
Total—Réis . . . . .	4:980\$258

que passou a débito da conta imediata.

Processo n.º 1:043.—Relator o Ex.º Vogal Aresta Branco.—Responsável Câmara Municipal do concelho de Loures, desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1904, foi julgada quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912; sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo, com as seguintes aplicações:

Em conta do município . . . . .	4:070\$219
Em conta da viação depositado na Caixa Geral de Depósitos . . . . .	965\$395
Total—Réis . . . . .	5:035\$614

que passou a débito da conta imediata.

Processo n.º 1:044.—Relator o Ex.º Vogal J. J. Dinis.—Responsável Câmara Municipal do concelho de Cascais, desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1907, foi julgada quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo seguinte:

Papel moeda . . . . .	28\$000
Com aplicação ao município em geral . . . . .	465\$141
Remissão de foros . . . . .	8\$640
Com aplicação a viação municipal . . . . .	4:814\$677,5
Total—Réis . . . . .	5:316\$458,5

que passou a débito da conta imediata.

Processo n.º 1:046.—Relator o Ex.º Vogal Cupertino Ribeiro.—Responsável, Câmara Municipal do concelho da Ribeira Grande desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1908, foi julgada quite por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo, nas seguintes espécies:

Com aplicação ao município . . . . .	3\$447
Com aplicação à viação . . . . .	56\$030
Com aplicação à reconstrução do encanamento da agua denominada «Barão do Pico da Pedra» . . . . .	3:858\$720
Total—Réis . . . . .	3:918\$197

que passou a débito da conta imediata.

Processo n.º 1:047.—Relator o Ex.º Vogal Pinto de Magalhães.—Responsável os vereadores da Câmara Municipal do concelho de Viseu, desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1910, foram julgados quites por acórdão definitivo de 11 de Maio de 1912, sendo a importância do débito igual à do crédito, compreendendo o saldo, nas seguintes aplicações:

Em conta do município . . . . .	8:906\$987
Em conta do empréstimo . . . . .	4:727\$534
Em conta da viação . . . . .	5:070\$454
Total—Réis . . . . .	18:704\$975

que passou a débito da conta imediata.

Está conforme.—3.ª Secção da 2.ª Repartição da Secretaria Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, em 14 de Maio de 1912.—*Augusto Joviano Candido da Piedade*, chefe de secção.

Verifiquei a exactidão.—*Bernardo de Figueiredo Freire*, chefe de repartição.

## MINISTÉRIO DA GUERRA

### Conselho Administrativo

Faz-se público que no dia 12 do corrente mês de Junho, pelas 12 horas, se há de proceder na sala do Conselho Administrativo deste Ministério, sob a presidência do Ex.º Director da 2.ª Direcção Geral, a nova praça para arrematação do fornecimento de artigos de expediente para as diferentes repartições da secretaria, agência militar e 5.ª Repartição da Direcção Geral de Contabilidade Pública, durante o ano económico de 1912-1913.

Os concorrentes deverão apresentar as suas propostas em carta fechada dirigida ao Ex.º Presidente até as 11 horas e meia precisas do supracitado dia 12, declarando o preço por que fornecem os diferentes artigos, efectuando-se a licitação verbal sobre o menor preço oferecido para cada artigo.

As propostas devem ser acompanhadas da quantia de 50\$000 réis que servirá de caução provisória e que depois de encerrada a praça será restituída a quem não tiver sido adjudicado provisoriamente o fornecimento de qualquer artigo.

O respectivo caderno de encargos e mais esclarecimentos acham-se patentes na secretaria deste Conselho Administrativo todos os dias úteis das 12 às 16 horas.

Secretaria da Guerra, Conselho Administrativo, 3 de Maio de 1912.—O Secretário do Conselho, *Filipe José de Aragão Ribeiro*, capitão de administração militar.

## MINISTÉRIO DA MARINHA

### Majoria General da Armada

N.º 5

Majoria General da Armada, 30 de Abril de 1912

ORDEM DA ARMADA

(Serie A)

Publica-se à Armada o seguinte:

### Decreto provincial

Alto Commissariado da República em Moçambique

De 26 de Julho

Tendo a prática demonstrado a inconveniência de continuar em vigor o regulamento da Capitania da Zambézia, por não corresponder inteiramente, por inúmeras deficiências, ao fim para que foi criado;

Ouvido o chefe dos Serviços de Marinha e usando dos poderes que me confere o decreto de 29 de Março do corrente ano;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento da Capitania dos Portos da Zambézia, que segue assinado pelo chefe dos Serviços de Marinha.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determino, portanto, que todas as autoridades a quem o conhecimento e a execução deste decreto pertencer, o cumpram e façam cumprir tam inteiramente como nele se contém.

Alto Commissariado da República, em Lourenço Marques, 26 de Julho de 1911.—O Alto Commissário, *Azevedo e Silva*.

Regulamento da Capitania dos Portos da Zambézia

### CAPÍTULO I

Da área e sede da capitania e delegações

Artigo 1.º A área da jurisdição marítima da Capitania dos Portos da Zambézia, compreende todo o litoral, portos, rios, seus afluentes, canais, mórros e lagoas, mesmo quando só periodicamente possam dalgum modo influir no regime dos portos e na navegação interior.

Art. 2.º No litoral a sua acção estende-se, pelo lado do mar, até o limite das águas territoriais pelo lado da terra, até o limite do terreno alagado, quer pela maré, quer pelas cheias ou chuvas, sendo nestes últimos casos a sua jurisdição especial e tendente só à conservação das vias marítimas de comunicação interior, e a tudo que possa influir na navegação interior, tanto pelo que respeita à sua manutenção, como ao seu desenvolvimento; devendo entender-se que, para os fins citados, poderá estender a sua acção até os canais de irrigação e drenagem existentes ou que venham a abrir-se.

§ único. É assim ninguém poderá, na área coberta pela jurisdição desta capitania, fazer cortes no mangal ou salgueiros, etc., abrir canais, modificar mórros ou esteiros, fazer barragens sem conhecimento e licença da capitania, precedendo vistoria quando necessário.

Art. 3.º Os limites extremos da jurisdição da Capitania dos Portos da Zambézia são os dos distritos de Quelimane e Tete, compreendidas as margens, esquerda a sul e direita a norte dos rios que os limitam, bem como todos os canais, mórros, afluentes e lagoas que a essas margens se liguem.

Da sede da capitania

Art. 4.º A sede da Capitania dos Portos da Zambézia será em Quelimane, tendo delegações no Chinde e todos os portos do litoral, rios e baías, onde necessário for, sempre que o movimento marítimo e fluvial o exija.

§ 1.º Será chefe da delegação do Chinde o intendente do Chinde.

§ 2.º Nas delegações em que houver um oficial de marinha mercante, mestre ou contra-mestre da armada servindo de patrão-mor, será este o delegado marítimo da capitania dos portos, na falta de oficial da armada, e não havendo, exercerá aquele cargo, o delegado aduaneiro.

§ 3.º Na capitania e nas delegações que tiverem por chefe um oficial da armada, poderá ser requisitado um oficial inferior para servir de amanuense, percebendo uma gratificação de 30\$000 réis mensais.

Art. 5.º O edificio da capitania será em lugar que domine o porto, comunicando com a água, por meio de cais ou rampa, para o serviço das embarcações do Estado.

Art. 6.º Na sede da capitania e suas delegações haverá armazéns e telheiros para guarda de palamenta, ferros, amarras, bóias e outros materiais da capitania, e bem assim picadeiros para a conservação e reparação de embarcações da capitania.

Art. 7.º Nestas sedes haverá alojamentos para o patrão-mor, cabo de mar, carpinteiro, guarda de lastro, remadores e mais pessoal que, provisória ou permanentemente, seja empregado na policia do porto, afim de que, em caso de necessidade, todo esse pessoal possa ir ao mar, em qualquer hora do dia ou da noite.

Art. 8.º Na sede da capitania e suas delegações haverá um mastro em que se icem os sinais e transmita aos navios surtos no porto assim como os que digam respeito às circunstâncias do tempo, marés e navios à vista.

§ único. Estes últimos são recebidos por telefone do posto de observação na costa da Olinda (farol), e a delegação do Chinde com o semáforo.

Art. 9.º Os regulamentos do serviço interno da capitania e delegações serão organizados e postos em execução pelo capitão dos portos e seus delegados, podendo aquele alterá-los sempre que o entenda conveniente.

## CAPÍTULO II

## Das embarcações

Art. 10.º As embarcações do serviço da capitania que não estiverem especialmente designadas nas tabelas da despesa ordinária da provincia, terão o pessoal das suas lotações escolhido na companhia de remadores.

§ único. Quando neste pessoal não haja a competência indispensável, poderá ser destacado da divisão naval ou admitido por contracto especial não inferior a um ano.

Art. 11.º O quadro das embarcações da capitania compõe-se de:

Um escaler do governador;  
Um rebocador do alto mar (para adquirir quando as necessidades do porto exigirem);

Três escaleres a vapor: *Auxiliar, Quelimane, Boror*;  
Três embarcações de vela do serviço do patrão-mor e piloto;

Quatro escaleres para policia e outros serviços da capitania;

Um salva-vidas;  
Uma embarcação armada com bomba de incêndio;  
Uma lancha com gaviete para serviço de amarrações;  
Um batelão para aguada;  
Três batelões para serviço de transporte das obras públicas e mais repartições do Estado.

§ único. Este material flutuante poderá ser modificado conforme o serviço o exigir.

Art. 12.º As reparações do material flutuante serão feitas pelo carpinteiro da capitania e quando este as não possa fazer, no arsenal de Quelimane cujo superintendente é o capitão dos portos.

§ único. Qualquer dono ou capitão de navio poderá utilizar-se do arsenal para beneficiações ou reparações nos seus navios, respondendo estes pelo pagamento da importância dos trabalhos executados.

## CAPÍTULO III

## Do pessoal da capitania

Art. 13.º O pessoal da capitania compõe-se, além do capitão do porto, de:

Um escrivão;  
Um amanuense;  
Um patrão-mor;  
Um piloto;  
Dois cabos de mar;  
Um guarda de lastro;  
Um carpinteiro;  
Trinta e seis remadores;  
Dois vigias semafóricos (serviço que passou aos correios).

Três faroleiros de 1.ª classe;  
Três faroleiros de 2.ª classe;  
Sete ajudantes, podendo destes últimos ser criado maior número, sempre que as necessidades do alumiamiento dos portos e rios o exigirem.

§ 1.º O pessoal das delegações será nomeado conforme as necessidades do serviço.

§ 2.º Os ordenados deste pessoal serão os do orçamento em vigor.

§ 3.º Os guardas de lastro, carpinteiro indígena, remadores e vigias semafóricos, serão admitidos pelo capitão dos portos, que os poderá substituir, por inépcia reconhecida ou mau comportamento.

§ 4.º Nas repartições da capitania poderá haver destacadas praças do corpo de marinheiros da armada, quando as necessidades do serviço a isso obrigue.

Art. 14.º Compete ao capitão do porto:  
1.º A fiscalização e inspecção superior de todos os actos dependentes da capitania e de todos os serviços marítimos que, por especial, não estejam incumbidos a outras autoridades;

2.º A superintendência da policia do porto;  
3.º A superintendência das delegações da capitania.  
4.º A fiscalização superior, nas pescas, apanha de mariscos e algas que se realizarem na costa e na parte marítima, sob a sua jurisdição.

5.º Conceder licença e determinar o lugar próprio para encalhe e reparação de embarcações, construções de estaleiros, barracas e outras, dentro da área da acção da capitania.

6.º Conceder todas as licenças mencionadas neste regulamento.

a) As licenças incluídas na tabela anexa só serão concedidas depois do requerente ter entrado nos cofres da Fazenda com o pagamento respectivo.

7.º Assinar o visto no rol de matrícula como determina o artigo 32.º do decreto de 1 de Dezembro de 1892, o registo de propriedade nos navios mercantes, inclusive os das companhias de pesca e de serviços de rios e costas, assim como todos os despachos e documentos que tenham de ser expedidos pela capitania ou pelas delegações, quando nelas se encontre em visita, os quais fará selar com o respectivo selo.

8.º Nomear e presidir ao tribunal marítimo e comercial, na conformidade do Código Penal e disciplinar da marinha mercante; presidir à comissão local de pescarias e dirigir o posto meteorológico.

9.º Informar o Governo das circunstâncias extraordinárias que tenham ocorrido relativamente às marcas da barra, bóias, faróis, etc., e indicar as providências que julgar oportunas para remediar ou melhorar os serviços que estiverem a seu cargo;

10.º Impedir a saída do porto a qualquer navio de comércio, a respeito do qual haja embargo do presidente do Tribunal do Comércio ou do juiz, empregando, para isso, os meios de que possa dispor. No caso do navio ser

estrangeiro, comunicará ao cônsul o impedimento do navio, logo que tenha comunicação do embargo, e não havendo cônsul, dará conhecimento do facto ao governador do distrito;

11.º Fazer registrar todos os navios que entrarem ou saírem do porto com as indicações necessárias para a sua identificação, fazer mencionar o número de passageiros e tripulantes e quantidade de carga ou lastro, passar as visitas à entrada e saída dos navios, cumprindo e fazendo cumprir as leis policiais do porto, e executando as mais atribuições em conformidade das leis e regulamentos;

12.º Fazer reconhecimentos hidrográficos na área da capitania e indicar ao Governo o que julgar necessário para a facilidade da navegação, conservação e melhoramentos dos ancoradouros, etc.;

13.º Fazer transmitir aos navios à vista, por telégrafo marítimo ou postos semafóricos, as comunicações necessárias, e transmitir as comunicações telegráficas que digam respeito às suas funções oficiais;

14.º Resolver definitivamente e sem recurso, todos os assuntos relativos a abalroamentos, quando a sua importância não exceda a 50\$000 réis, e bem assim todas as questões que se possam suscitar entre operários e capitães, mestres, arrais, tripulantes; e com relação a pagas, soldadas ou serviços ajustados, quando os contractos tenham sido sancionados pela autoridade marítima e a sua importância questionada não exceder aquela quantia.

a) Para o fim indicado, o capitão do porto procederá, com relação a avaria ou abalroamentos, como vai determinado no capítulo x, e, em todos os outros casos, pela forma seguinte:

Ouvidas as partes contendoras, tratará de as conciliar, e, convindo estas amigavelmente, mandará lavrar auto de acôrdo, podendo, contudo, dispensar-se este, quando a importância questionada for logo satisfeita;

b) Quando as partes contendoras não convierem amigavelmente e recusarem conciliação, lavrar se há auto de desacôrdo e o capitão do porto dará sentença, que, quando houver de ser cumprida pelo proprietário, caixa ou consignatário, capitão ou mestre de navio ou embarcação nacional, importa o impedimento de navio ou embarcação de se entregar ao seu mister, até que se mostre por documento haver sido cumprida a sentença ou prestar caução em dinheiro ou fiança idónea;

c) Se, porém, o navio estiver despachado, isto é, se tiver recebido certidão de desembarço de saída, só o Tribunal do Comércio a poderá embargar;

d) Todo o processo relativo a questões sujeitas ao capitão do porto e que não exceder a 50\$000 réis, deve ser rápido e sumário.

15.º Empregar os meios necessários para a conservação e desobstrução dos ancoradouros, cais e praias, levantando auto de notícia das irregularidades que se encontrem, o qual enviará ao delegado do Ministério Público para proceder contra os infractores das disposições em vigor;

16.º Presidir às vistorias requeridas e as que julgue necessárias, nomeando peritos para elas;

17.º A imposição de penas e multas aos capitães, mestres, arrais de embarcações e mais individuos, na conformidade deste regulamento e do Código Penal e disciplinar de marinha mercante;

18.º Nomear e demitir cabos de mar interinos, contratar e despedir vigias semafóricos, guardas de lastro, carpinteiro indígena e o pessoal das embarcações que não deva pertencer à armada, dirigi-lo e cuidar da sua instrução;

19.º Requisitar e distribuir pelas embarcações que devem ser guarnecidas por pessoal do Corpo de Marinheiros da Armada, os officiaes inferiores e as praças destinadas a essas guarnições;

20.º Cuidar do fornecimento, às mesmas embarcações, de mantimentos, combustível, munhões e sobressalentes;

21.º Conceder licença, até oito dias, não prorrogáveis, aos seus subordinados e impor-lhes suspensão até quinze dias, quando causa justificada, participando a suspensão à autoridade competente para que esta suste os vencimentos, que revertem a favor da Fazenda;

22.º Fazer executar as determinações da Junta de Saúde observando os regulamentos sanitários;

23.º Fazer uma estatística mensal do movimento marítimo e apresentar até o fim do mês de Agosto um relatório anual sobre o serviço da capitania, referido ao ano económico.

Art. 15.º Quando um navio arrestado estiver em perigo ou em condições que possa prejudicar a saúde pública, a navegação ou outro serviço do porto, o capitão do porto assim participará à autoridade que tratar do arresto, propondo-lhe as providências que julgar precisas adoptar, e, com resposta afirmativa a essa autoridade, executá-las há, fazendo as despesas necessárias. Estas despesas são equiparadas às judiciais, feitas no interesse comum dos credores; gozam dos mesmos privilégios, nos termos do artigo 578.º do Código Commercial, de 23 de Agosto de 1888, e são cobradas pelo respectivo agente do Ministério Público, à vista da conta documentada que lhe será enviada pelo capitão do porto.

Art. 16.º O capitão do porto, quando tiver de aplicar as penas de prisão ou pena correccional, deverá, mediante mandado por escrito ao carcereiro, fazer recolher o delinquente à cadeia civil, para aí ficar preso à sua disposição até se completar a execução da sentença, devendo a soltura effectuar-se por idêntico mandado.

Art. 17.º Quando o capitão dos portos esteja fora da área da sua jurisdição, em comissão, desempenhará as suas funções, o director da alfândega, não havendo outro substituto especialmente nomeado pelo governador do distrito.

Art. 18.º Incumbe aos delegados da capitania:

1.º Levantar os autos de transgressão e, quando não sejam officiaes da armada, enviar cópias d'esses autos ao capitão do porto, para este tomar conhecimento e resolver como convier;

2.º Executar o serviço de inscrição marítima;

3.º Resolver, com recurso para o capitão do porto, todos os assuntos relativos a abalroamentos e outros de que trata o n.º 14.º, do artigo 14.º d'este regulamento, quando a importância questionada não exceder a 12\$000 réis procedendo, para esse fim, quanto a avarias, como fica determinado no número acima indicado;

4.º Comunicar ao capitão do porto, com a urgência que o caso reclama, qualquer irregularidade que ocorrer no serviço de alumiamiento da costa e balisagem do porto ou parte marítima da costa sob sua jurisdição, de que possa resultar prejuizo para a navegação, e bem assim qualquer ocorrência que possa interessar o serviço a seu cargo;

5.º Prestar às embarcações em perigo o auxilio e socorro compatíveis com os meios de que puder dispor, e comunicar o ocorrido ao capitão do porto;

6.º A policia da pesca e apanha de marisco e algas que se realizarem na área sob a sua jurisdição, bem como do que trata o artigo 2.º do capítulo i.

7.º Remeter, no principio de cada mês à capitania do porto, os mapas, em duplicado, dos navios, que no mês anterior, tenham dado entrada ou saída no porto da sua jurisdição, bem como cópia do registo dos emolumentos cobrados na delegação, e a remessa dos mesmos à capitania do porto a fim de dar entrada no cofre da Fazenda.

8.º Conceder, na área da sua jurisdição, licenças para construções de embarcações, lastrar e deslastrar, varar nas praias, rocegar ferros ou correntes, tirar cinzas, armar barracas para banhos, lançar ao mar embarcações de novo construídas, matricular as tripulações dos navios de comércio e de quaisquer outras embarcações que devam ter matrícula, nomear peritos, presidir às vistorias e visar as matrículas dos navios de comércio;

9.º Finalmente, cumprir todas as disposições regulamentares e as ordens e instruções que lhes forem dadas pelo capitão do porto.

Art. 19.º A mobilia e utensílios, livros, impressos e quaisquer outros artigos pertencentes às delegações marítimas, serão inventariados, e d'este inventário haverá cópia na repartição da capitania, devendo, quando o delegado for substituído, ser a entrega feita segundo o referido inventário, dando-se d'este cópia ao capitão do porto, assinada pela autoridade que fez a entrega e pela que recebeu a delegação.

Art. 20.º Ao escrivão compete:

1.º A escrituração de todos os livros da capitania;

2.º A redacção dos autos de vistorias, exames e outros;

3.º A escrituração e assinatura das certidões requeridas, mediante despacho do capitão do porto;

4.º A escrituração de officios, ordens, licenças e mais actos officiaes da capitania;

5.º Fazer as intimações aos individuos nomeados para qualquer serviço da capitania;

6.º Abrir toda a correspondência official, excepto a que tiver indicação de *confidencial* ou *reservada*, que só será aberta pelo capitão do porto;

7.º Tomar conhecimento dos assuntos da correspondência official que receber, dando o devido andamento, se o assunto for urgente, e apresentá-la ao capitão do porto, prestando-lhe todos os possíveis esclarecimentos;

8.º Exercer as funções de escrivão do tribunal marítimo commercial;

9.º Dirigir os trabalhos da escrituração da repartição;

10.º Lançar o visto no rol da matrícula, para os navios seguirem viagem, e os despachos nos requerimentos para serem assinados pelo capitão do porto;

11.º Assinar com o capitão do porto, os registos de propriedade, matrículas de tripulações dos navios, embarcações do serviço do rio e de pesca, autos, depoimentos, licenças e outros documentos officiaes;

12.º Coadjuvar o capitão do porto em qualquer serviço a executar;

13.º Substituir o capitão do porto no seu impedimento temporário, quando não importe a disposição do artigo 17.º

Art. 21.º Ao amanuense compete:

1.º Auxiliar o escrivão em toda a escrituração da capitania;

2.º Desempenhar qualquer serviço para que mostre competência e que lhe seja indicado pelo capitão do porto ou pelo escrivão;

3.º Substituir o escrivão no seu impedimento.

Art. 22.º O lugar de patrão-mor será exercido por um mestre ou primeiro contramestre do corpo de marinheiros.  
§ único. Quando não houver individuo algum das classes acima indicadas para desempenhar as funções de patrão-mor, será este cargo exercido por um official da marinha mercante, que satisfaça às condições seguintes: Ter feito, pelo menos, duas viagens de longo curso; não ter mais de quarenta anos de idade; ter bom comportamento moral e civil; haver satisfeito à lei de recrutamento; e, finalmente, provar, com atestado do facultativo, não sofrer doença que o impossibilite de exercer o referido lugar.

Art. 23.º O patrão-mor exerce todas as funções do seu cargo pelas instruções dadas pelo capitão do porto.

Art. 24.º Ao patrão-mor compete:

1.º Verificar se os navios estão bem ancorados, conforme as condições normais ou acidentais do porto;

2.º O detalhe do serviço das embarcações miudas e dos cabos de mar, guarda de lastro e remadores;

3.º A manutenção da disciplina na companhia dos remadores;

4.º A responsabilidade pela conservação do material dos armazéns, escaleres, lanchas e batelões;

5.º A instrução dos vigias semafóricos na composição dos sinais, a dos remadores, dirigir a manufactura de velas, toldos e obras de marinheiro e a instrução dos patrões na manobra das lanchas de vela;

6.º Mudar de ancoradouro os navios, quando eles tenham ordem ou licença para o fazer;

7.º Acompanhar o escrivão nas intimações a fazer, tanto no mar como em terra;

8.º Fazer parte de vistorias, quando receba nomeação do capitão do porto;

9.º Fazer parte do júri de exame a marítimos;

10.º Assistir aos trabalhos que tiverem lugar no porto ou costa, para acudir a navio em perigo, naufragado ou encalhado, ou mesmo dirigir esses trabalhos, conforme as circunstâncias e as ordens que receber;

11.º Poderá exercer o cargo de mestre do rebocador e patrão do escaler a vapor, quando lhe fôr determinado pelo capitão do porto;

12.º Vigiar o serviço de faróis e luzes do porto.

Art. 25.º O patrão-mor é responsável, para com o capitão do porto, pela actividade e bom desempenho do serviço de policia do porto.

Art. 26.º O patrão-mor é o patrão da galeota do governador, mas só a governa, quando esta autoridade ou outra superior, fôr ao mar.

Art. 27.º O patrão-mor terá um livro onde registará diariamente os serviços executados na véspera e quaisquer ocorrências dignas de menção.

Art. 28.º O patrão mor entregará todas as manhãs na secretaria da capitania a parte dos trabalhos e mais serviços executados na véspera, a fim de ser transcrita no livro do serviço diário.

Art. 29.º O patrão-mor assiste ao render dos quartos e verifica a execução do detalhe do serviço, mencionando as faltas e alterações no seu livro, a fim de se poder executar o que diz o n.º 3.º do artigo 24.º

Art. 30.º O patrão-mor pernoitará na capitania sempre que lhe fôr determinado.

Art. 31.º O patrão-mor, pilota; é considerado chefe dos pilotos.

Art. 32.º Do cabo do mar:

O cabo do mar é patrão do escaler de visita e policia. Compete-lhe manter a disciplina naquelas embarcações, a responsabilidade da conservação e limpeza da palamenta, velame e mais pertences, durante o tempo em que nelas ande embarcado. Faz a policia do rio na conformidade das instruções da capitania e recebe as immediatas ordens do patrão-mor, tanto no serviço de mar como no de terra, e coadjuva em todo o serviço que lhe fôr ordenado.

Art. 33.º Aos patrões das lanchas de vela é applicável o exposto no artigo antecedente.

Art. 34.º Do guarda de lastro:

O guarda de lastro, serve de sota-patrão do cabo de mar e substitui-o no seu impedimento. Está sob as ordens do cabo de mar e do patrão-mor e coadjuva-os em todo o serviço que lhe fôr ordenado.

Art. 35.º Dos remadores:

Os remadores guarnecem as lanchas e as embarcações miudas, cuja limpeza fazem diariamente, conforme o regulamento de serviço interno. Fazem também as limpezas nos armazéns e repartições da capitania, entregam a correspondência como ordenanças e executam os trabalhos de marinheiro ordenados pelo patrão-mor.

§ único. Deverão fazer o serviço nas luzes de carácter transitório a que se refere o artigo 39.º

Art. 36.º Dos vigias semafóricos:

Aos vigias semafóricos ou sinaleiros compete:

1.º Fazer todos os sinais que lhes forem determinados;

2.º Transmitir todos os sinais feitos de bordo;

3.º Vigiar todas as ocorrências que se derem, que possam ser verificadas do seu posto de observação, e dar parte delas ao patrão-mor que por sua vez as fará constar á secretaria da capitania;

4.º Cumprem as instruções emanadas da Repartição Superior dos Correios e Telégrafos nos termos do § 2.º do n.º 3.º, artigo 1.º da organização dos serviços telegráficos da provincia de Moçambique, de 20 de Janeiro de 1910.

Art. 37.º Dos faroleiros:

Os faroleiros ao serviço desta capitania ficam, para todos os efeitos, subordinados á capitania do porto e ás suas delegações.

Art. 38.º Os faroleiros regulam-se no seu exercício na parte que fôr applicável pelo regulamento decretado em 21 de Novembro de 1895.

§ único. Além dos serviços que lhes incumbe o citado regulamento, poderão ser obrigados ao serviço de vigias semafóricos, quando as estações ficarem juntas ao farol e quando não haja pessoal especialmente nomeado.

Art. 39.º As luzes de carácter transitório que estejam estabelecidas ou venham a estabelecer-se poderão ser providas pelos remadores da capitania, recebendo por isso uma gratificação de 2.500 réis mensais.

Art. 40.º Do carpinteiro:

Na capitania do porto haverá, em serviço permanente, um carpinteiro indigena, que fará todo o serviço do seu mister conforme lhe fôr ordenado.

§ único. A capitania poderá em serviço de maior cuidado e perfeição admitir, para o fabrico, um carpinteiro

contratado unicamente para a obra a executar, ganhando o jornal.

Art. 41.º Dos pilotos:

Haverá nesta capitania um piloto que, juntamente com o patrão-mor, concorrerão no serviço de pilotagem.

Este número pode ser excedido se as circunstâncias do serviço o exigirem, e, neste caso, o capitão do porto fará a admissão dos pilotos necessários e em conformidade com as prescrições que se estabelecerem, solicitando do Governo a sua nomeação definitiva.

Art. 42.º São de exclusiva atribuição do capitão do porto as propostas de nomeação, seguindo-se para a sua admissão, quando não haja outras razões de preferência, estabelecidas neste regulamento, a ordem das datas em que os candidatos tenham sido admitidos a exame e o mérito relativo de cada um.

A sua definitiva nomeação pertence ao Governo Geral da Provincia.

Art. 43.º São condições indispensáveis para qualquer marítimo ser nomeado piloto:

1.º Não ter menos de 21 anos de idade, nem mais de 40, e ser julgado apto para o serviço pela junta de saúde;

2.º Saber ler, escrever e contar correntemente;

3.º Ter bom comportamento moral e civil;

4.º Ter praticado por mais de três anos successivos no serviço da barra ou de pesca. Será motivo de preferência, o haver servido de marinheiro a bordo dos navios de guerra ou mercantes;

5.º Ter perfeito conhecimento da costa, da barra, dos baixos, escolhos, canais, marcas, direcções de correntes e outras circunstâncias do porto e barra;

6.º Saber amarrar e desamarrar os navios, ter conhecimento da manobra, rumos da agulha e governo do leme, em qualquer embarcação.

§ único. Apresentados os documentos comprovativos do que fica indicado nos n.ºs 1.º a 6.º, o candidato a piloto é examinado acerca da aptidão e conhecimento para o desempenho do serviço; e se obtém aprovação considera-se habilitado a ser admitido como piloto.

Art. 44.º O candidato a piloto que ficar reprovado no primeiro exame, não poderá ser admitido a segundo, sem provar com documento idóneo, que praticou por mais de dois anos, nos termos do n.º 4.º do artigo antecedente. Se no segundo exame ficar reprovado, nunca mais poderá ser admitido a exame.

Art. 45.º O patrão-mor e piloto, nomeados expressamente pelo capitão do porto, constituem o júri do exame a que se refere o § único do artigo 43.º

§ 1.º Este júri é presidido pelo capitão do porto.

§ 2.º São precisos três votos unânimes dos examinadores para a aprovação ou reprovação do candidato.

Art. 46.º O candidato aprovado que não fôr admitido a piloto, nos quatro anos decorridos depois do exame, tem de sujeitar-se a novo exame para ser nomeado piloto, salvo o caso de provar autenticamente haver empregado a maior parte daquele tempo no serviço da barra ou pesca.

Art. 47.º O certificado de aprovação e as condições expressas no artigo 43.º, habilitam um marítimo para ser nomeado piloto.

Quando haja vacatura, os marítimos assim habilitados, requerem a sua admissão ao capitão do porto, que, avaliando as circunstâncias e o mérito relativo de cada candidato, propõe aquele que julgar mais nos termos da lei, conforme dispõe o artigo 42.º

Art. 48.º A nomeação dos pilotos é provisória. Decorridos, porém, dois anos depois da nomeação, são definitivamente nomeados, caso tenham dado provas, durante aquele periodo, de aptidão, capacidade para o serviço e bom comportamento; no caso contrário são demittidos.

§ único. Os pilotos depois de definitivamente nomeados, devem tirar os seus respectivos comprovativos.

Art. 49.º O marítimo que tenha prestado serviços relevantes na barra ou no porto, ou servido como oficial marinheiro, ou marinheiro nos navios do Estado, oficial ou marinheiro nas embarcações mercantes, preferem, em igualdade de circunstâncias, na admissão á classe de piloto.

Art. 50.º Os marítimos, ainda que habilitados com carta de exame para piloto, não podem exercer essa profissão sem que estejam devidamente incorporados, salvo se, pelas respectivas autoridades, forem chamados a exercê-la.

Art. 51.º Serviço de piloto:

O capitão do porto superintende no serviço dos pilotos, no qual tem immediata vigilância e autoridade. Os pilotos recebem as ordens do capitão do porto que lhes serão transmitidas pelo patrão-mor e a quem igualmente estão subordinados.

Art. 52.º O local da residência dos pilotos será determinado pelo capitão do porto, segundo as conveniências do serviço.

Art. 53.º Os pilotos não poderão ausentar-se da sua residência sem licença prévia; as licenças até oito dias, improrrogáveis, podem ser concedidas pelo capitão do porto, quando aqueles fiquem substituídos por pessoa competente; as licenças por prazo superior a oito dias só podem ser concedidas pelo governador geral, quando devidamente substituídos.

Art. 54.º As licenças sem direito a vencimentos não podem ser superiores a seis meses, em cada ano.

Art. 55.º Não é permitido a qualquer marítimo pilotar navios. Quando os capitães ou mestres de navios recebem, para o dito serviço, qualquer outro individuo que não seja piloto, ficam obrigados a pagar a pilotagem.

Art. 56.º Os pilotos são empregados do Governo, mas

o Governo não é responsável pelas avarias causadas a navios quando a cargo dum piloto.

Art. 57.º Os navios que, nos portos em que houver piloto, o quiserem tomar, pagarão 50 réis por cada tonelada de registo por entrada e saída; e 10 réis, não metendo piloto, até ao limite máximo de 25.5000 réis.

a) Se um navio, rebocando outro navio ou embarcação de carga, meter piloto, paga o rebocador 50 réis e o rebocado 10 réis por tonelada de registo, até ao limite máximo, para cada um, de 25.5000 réis. Não metendo piloto, tanto o rebocador como o rebocado, pagam 10 réis por tonelada de registo, até o limite máximo de 25.5000 réis.

Art. 58.º Logo que o piloto chegue a bordo do navio que tem de pilotar, deve apresentar-se ao capitão ou mestre e saber d'ele as qualidades da embarcação, isto é, qual o seu estado, se governa e vira bem, se aguenta sem risco a maior força de vela, se a marcha é boa, mediocre ou má, informar-se dos metros ou pés de água que demanda, se tem as necessárias âncoras, amarras ou correntes, e se estão em bom estado e devidamente talingadas e desembaraçadas para servirem, se tem os cabos de manobras safos e as precisas espias, as embarcações miudas indispensáveis e a gente necessária para a manobra.

§ único. O piloto reclamará do capitão ou mestre aquellas providências que a urgência e mais circunstâncias lhe ditarem, sem deixar de tomar conta do navio, ainda quando faltar alguns objectos a que se refere este artigo.

Art. 59.º Ao piloto compete determinar e dirigir a navegação do navio. As manobras serão da exclusiva competência da guarnição. No caso, porém, de que a navegação seja á espia, cabe também ao piloto toda a responsabilidade da direcção e execução de tal faina.

Art. 60.º Nenhum piloto deixará de pilotar o navio de que fôr encarregado, nem sairá do seu bordo sem haver concluído o serviço para que foi recebido, salvo por ordem superior, ou depois de ser substituído por outro piloto, para isso devidamente autorizado, ou, finalmente, quando o capitão do navio se negue a seguir as indicações do mesmo piloto.

Art. 61.º Quando algum piloto, por circunstâncias do tempo ou peculiares do navio, julgar inconveniente qualquer manobra, e o proprietário ou capitão insistir por esta, deverá immediatamente declarar, em presença da equipagem, que não continua a dirigir a navegação, e, deixando toda a responsabilidade ao capitão, retirar-se há logo para a coberta do navio, se não puder retirar-se logo para terra, cessando assim as suas atribuições a bordo e dando êle prontamente parte do acontecido ao capitão do porto, ficando aqui expressamente declarado, que, quando tal facto se dê, não fica o navio, por isso, isento do pagamento da pilotagem por inteiro.

Art. 62.º O piloto, logo que entra a bordo de qualquer embarcação, deve considerar-se também como delegado da repartição de saúde pública e da alfândega, até o momento em que se apresentem as visitas daquelas repartições.

Art. 63.º O piloto deve ser sóbrio, atencioso para com todos os individuos da guarnição do navio que pilotar e ouvir quaisquer observações que lhe sejam feitas, sem esquecer que, como primeiro responsável pela segurança do navio, tem a liberdade de adoptar ou rejeitar as indicações que lhe fizerem.

§ único. É expressamente proibido aos pilotos pedir ou receber, dos tripulantes ou passageiros dos navios que pilotarem, quaisquer géneros ou dinheiro, a título de gratificação pelo seu trabalho ou sob qualquer pretexto.

Art. 64.º O piloto deve prevenir que a manobra se faça de modo que o navio possa parar ou ancorar rapidamente e sem risco de causar ou sofrer avarias.

Art. 65.º O piloto deve permanecer a bordo do navio, que dirija, até concluir o serviço de que se acha encarregado, quer entrando a barra, demandando ancoradouro ou mudando de amarração, e, nestes dois últimos casos, o serviço só termina quando o navio estiver completamente amarrado no ancoradouro em que tiver de ficar.

Art. 66.º O piloto que não tiver amarrado pela devida forma o navio de que estiver encarregado, no caso em que a falta seja evidentemente sua, terá a obrigação de c amarrar novamente e será castigado segundo a gravidade do facto.

Art. 67.º Com o tempo regular, não deve qualquer navio, estando amarrado, negar-se a receber espias, para que outro possa mudar de situação ou amarrar-se melhor; porém, em occasião de tempestade ou grandes correntes, fica, do prudente arbitrio de quem estiver a bordo, o receber ou não a espia, salvo o caso de ordem positiva do capitão do porto ou do patrão-mor, e também, se o proprietário ou capitão do navio, que precisar dar a espia, se comprometer a pagar todo e qualquer prejuizo que possa causar.

Art. 68.º O navio que não estiver convenientemente amarrado e receba avarias feitas por outra embarcação, devidas a esse facto, não poderá reclamar indemnização alguma pelo dano recebido e será responsável pelo prejuizo causado a outros navios devidamente amarrados.

Art. 69.º Os navios que navegarem á vela, a vapor, a reboque ou á espia, são responsáveis pelas avarias que causarem áqueles que estiverem devidamente amarrados.

Art. 70.º Os pilotos, independentemente de ordem especial do capitão do porto, mas, sem prejuizo do serviço de pilotagens, sondarão com frequência e sempre depois de enchentes, temporais, grandes mareas e grandes mares, a profundidade e direcção da barra e canais, e do resultado, darão logo parte ao capitão do porto.

Art. 71.º Os pilotos participarão também ao capitão do pórto, toda e qualquer ocorrência na costa, barra, rio e pórto, faróis, balizas e bóias, assim como todos os acontecimentos marítimos, que venham ao seu conhecimento.

Art. 72.º Quando os pilotos reconhecerem estarem em mau estado, as bóias que marcam os baixos e canais da barra, rio e fundeadouro ou que tenham garrados, darão, na primeira oportunidade, parte ao capitão do pórto.

Art. 73.º Quando por qualquer eventualidade, o piloto é obrigado a seguir viagem no navio que o tiver recebido para pilotar, o capitão ou proprietário do mesmo navio, não tendo feito o prévio ajuste, é obrigado a pagar diariamente ao piloto 2\$000 réis e uma ração, até o restituir ao pórto em que o recebeu, devendo as despesas de transporte serem abonadas pelo referido navio.

Art. 74.º Quando qualquer navio ficar de quarentena ou tornar a sair sem ter comunicado com a terra, deixando o piloto no lazareto, o capitão ou proprietário pagará ao piloto 2\$000 réis diários e a ração durante o tempo que estiver de quarentena, sendo o preço dessa ração estipulado por quem administrar o lazareto.

Art. 75.º Quando o navio suspeito inficionado tiver de tornar a sair sem haver tido comunicação com a terra, e leve a bordo o piloto que havia recebido para entrar, o capitão ou proprietário lhe pagará 2\$000 réis diários e ração, enquanto o mesmo piloto não fôr restituído ao pórto a que pertence, devendo as despesas de transporte serem abonadas pelo navio.

Art. 76.º Quando algum piloto falecer, a sua carta de nomeação será inutilizada na capitania e o mesmo se praticará com as cartas daqueles pilotos que, por qualquer motivo, deixarem de o ser.

Art. 77.º As embarcações e mais material para o serviço de pilotagens serão fornecidos pela capitania do pórto e suas delegações:

§ 1.º Sempre que fôr possível permanecerá em Tangalane, o salva-vidas destinado ao serviço do piloto da barra e rio de Quelimane; e no Chinde, onde o delegado julgar conveniente;

§ 2.º Os pilotos serão responsáveis pelas avarias causadas nos salva-vidas que os conduzirem;

§ 3.º Quando o estado do tempo o exija e sempre que fôr possível, serão as embarcações dos pilotos rebocadas pelo rebocador ou escaler a vapor da capitania.

Art. 78.º Quando se der o caso de dois navios pedirem piloto para entrarem ou saírem e houver um só piloto, este embarcará no que fôr de maior calado de água e navegará na proa do outro, que será só obrigado a pagar meia pilotagem. Em igualdade de circunstâncias, embarcará no que tiver chegado primeiro.

Art. 79.º O piloto que pilotar navio de entrada até o fundeadouro, conservar-se há a bordo, enquanto o navio não fôr visitado pela saúde e registo do pórto.

O piloto que conduzir qualquer navio para ancoradouro, não poderá retirar-se de bordo sem deixar o mesmo navio completamente amarrado; quando assim não proceder será devidamente punido.

Art. 80.º Quando o navio vier à ordem e, por esta circunstância, o capitão o pretenda fundear a um só ferro, o piloto deve ancorar o mesmo navio no quadro dos navios de guerra, e sempre muito distante das embarcações que estiverem de quarentena.

Art. 81.º Quando algum navio, depois de fundeado no respectivo quadro, tiver licença ou receber ordem para mudar de ancoradouro, tomará sempre o patrão-mor, salvo caso de força maior competentemente comprovada.

§ único. São dispensados de tomar o patrão-mor, os navios de pesca ou costeiros; mas, tomando-o, pagarão em conformidade com a tabela estabelecida.

Art. 82.º As embarcações de pilotos estão pintadas de preto, tendo escrito a branco no costado, em ambos os lados e em letras que abranjam toda a altura, desde a linha de água até à borda, a palavra «Piloto»; do mesmo modo terão pintado nas velas a letra «P» e usarão na proa um sinal branco com a letra «P».

Este sinal deve ser sempre içado à proa do escaler, barco ou catraio, que conduzir o piloto para bordo ou de bordo dalgum navio.

§ único. De noite, mostrarão acima da borda, uma luz branca, bem visível e de clarão, com intervalos curtos e sucessivos, por espaço dum minuto pouco mais ou menos.

Art. 83.º Os sinais para pedir piloto, são: de dia, o jack nacional no tope da proa ou outra qualquer bandeira das que usam os navios mercantes, tendo em volta uma orla branca com o quinto da largura da bandeira ou sinal «P T» do Código Comercial; de noite, mostrar fogos ou luzes iguais às mencionadas no artigo antecedente.

Art. 84.º A paga das pilotagens da entrada até ao respectivo quadro e de saída até a barra, bem como dos trabalhos do pórto, é regulada pela tabela, que vai anexa a este regulamento.

§ único. As embarcações costeiras que tomarem o patrão-mor ou piloto, para trabalhos no pórto, pagarão a tarifa que vai determinada para embarcações de longo curso.

Art. 85.º É da responsabilidade do piloto que fundear qualquer embarcação, amarrá-la convenientemente. Quando o piloto entender e quando não tiver lugar no quadro para amarrar com segurança o navio que pilotar, fundear-lo há fora do quadro, onde lhe fôr indicado pelo capitão do pórto.

§ único. Os quadros das embarcações de guerra e de comércio, serão devidamente marcados.

Art. 86.º Os pilotos, logo que entrarem a bordo dos navios, que pilotarem de entrada, entregarão aos capitães extractos do presente regulamento.

Art. 87.º O oficial da marinha mercante que, como capitão de qualquer embarcação portuguesa, tenha feito vinte viagens de longo curso, tocando em Quelimane, poderá ser examinado para piloto da barra; e, obtendo a competente carta, só pagará pilotagem quando tomar piloto.

#### CAPÍTULO IV

##### Penas disciplinares dos empregados civis da capitania

Art. 88.º Os empregados civis da capitania estão sujeitos às seguintes penas disciplinares, no caso de falta de cumprimento de deveres do seu cargo, e de reincidência destas faltas:

- 1.º Advertência verbal em particular;
- 2.º Advertência em presença dos mais empregados da repartição;
- 3.º Repreensão em particular;
- 4.º Repreensão em presença dos mais empregados da repartição;
- 5.º Perda de um a quinze dias de vencimentos;
- 6.º Demissão, sob proposta do capitão do pórto ao governador do distrito.

§ único. Para a execução do determinado no n.º 5.º deste artigo, o capitão do pórto fará a devida comunicação à repartição que liquidar os vencimentos.

#### CAPÍTULO V

##### Da policia do pórto

Art. 89.º A policia do pórto tem por fim a manutenção da ordem em todos os serviços marítimos, públicos e particulares, a fiscalização do exacto cumprimento das leis em vigor, com respeito ao mar, prestar socorros em casos de sinistros, impedir a fuga, pelo mar, de desertores e criminosos, zelar pela segurança dos navios ancorados e pelas vidas e fazendas neles embarcadas ou em trânsito no rio, e mais atribuições detalhadas nos artigos subsequentes.

Art. 90.º A policia do pórto é feita de bordo dum escaler que constantemente navega no rio, fazendo a sua ronda à vela ou a remos, à volta de todos os navios, pontões e embarcações miudas nêle fundeadas.

Art. 91.º Estas embarcações usam na proa ou içam na pena da vela uma corneta azul, e fazem alternadamente um bordo pela terra, outro por entre os navios e outro por fora deles.

Art. 92.º A bordo destas embarcações haverá uma buzina com que, em caso de necessidade, se faça sinal à capitania, para que dali se envie reforço.

Art. 93.º Os patrões de embarcações da policia tem que vigiar as amarrações dos navios e dar parte ao patrão-mor do que nelas houver de extraordinário; prestam auxilio a qualquer navio ou embarcação miuda que o requisite, em casos de insubordinação, incêndio, água aberta, sossobramento ou outro sinistro, de qualquer natureza que seja.

Igualmente vigiarão que, durante a noite, os navios conservem acesos os faróis regulamentares, fazendo acender os que encontrarem apagados. Vigiarão também que não haja acumulação de barcos nas escadas e rampas de desembarque, tendo autoridade bastante para prender os patrões dos que se encontrarem em contravenção dos regulamentos especiais dos desembarques, os quais conduzirão imediatamente ao patrão-mor, que comunicará o ocorrido ao capitão do pórto.

Art. 94.º No caso de insubordinação ou delito a bordo dum navio, quando não haja perigo imediato para a segurança do próprio ou outros navios, nem perturbação da tranquillidade do pórto, o escaler de policia só atacará ao dito navio e prestará auxilio no caso de ser chamado a bordo. Em qualquer caso, porém, o patrão dará sinal à capitania com a máxima brevidade da maneira que o caso requerer.

Art. 95.º Os patrões dos escaleres do serviço da policia, vigiarão a descarga da pólvora e materiais explosivos, e destacarão, para bordo de cada lancha que conduz esses materiais, um dos remadores para lhes servirem de guarda até o desembarque.

Art. 96.º Aos mesmos compete vigiar o cumprimento das disposições em vigor, com respeito ao serviço de lastro, e dar parte imediatamente ao patrão-mor de qualquer transgressão, a fim de que este requeira as providências adequadas.

Art. 97.º Os navios em quarentena, dentro do pórto, serão especialmente vigiados pelos patrões dos escaleres de policia, que, em caso de necessidade, empregarão a força de que possam dispor para a manutenção do isolamento e incomunicabilidade do navio.

Art. 98.º Os patrões dos escaleres da policia vigiarão que as embarcações ao serviço do pórto não transportem mais carga ou passageiros do que lhes é permitido pela licença da capitania, exigindo a produção dessa licença em qualquer ocasião e impedindo o serviço da embarcação, no caso de transgressão, enquanto não fôr paga a respectiva multa.

Art. 99.º Ao render dos quartos, os patrões das embarcações que saem de serviço, darão verbalmente parte ao patrão-mor do que haja ocorrido durante o seu quarto, a fim de que este as escreva no livro de serviço diário ou dê parte delas ao capitão do pórto, sendo urgente.

Art. 100.º A policia, com respeito à fuga de desertores ou criminosos, com denúncia ou sem ela, a bordo dos navios que deixam o pórto, é exercida pelo patrão-mor, que acompanhará o escrivo na visita de saída.

Não havendo denúncia, o patrão-mor exigirá do comandante a lista de passageiros, que examinará, pedindo ao capitão a declaração verbal ou escrita de que não leva a

seu bordo pessoa alguma além da tripulação e passageiros constantes da respectiva lista e rol de equipagem.

No caso de denúncia ou desconfiança, o patrão-mor comunicá-la há ao capitão do navio, e caso este declare não ter conhecimento do fugitivo, o patrão-mor passará visita minuciosa ao navio, a fim de o encontrar; e, nesse caso, o trará para terra.

O mesmo fará ainda no caso dum passageiro inscrito na lista, quando conheça ser um desertor, criminoso, ou tenha recebido ordem especial para o prender.

#### CAPÍTULO VI

##### Dos quadros

Art. 101.º Os quadros dos navios de guerra, mercantes, de quarentena, pontões, lanchas de carga, passageiros e de pesca, serão determinados pelo capitão do pórto.

§ único. Os quadros dos navios mercantes e quarentena, serão determinados de acôrdo entre o capitão do pórto, chefe da alfândega e delegado de saúde.

#### CAPÍTULO VII

##### Da inscrição marítima

Art. 102.º Todos os indivíduos residentes no distrito, que se entregarem à profissão marítima, serão inscritos na capitania dos portos ou delegações, num livro especial, denominado *Livro de inscrição de marítimos*.

§ único. A certidão da inscrição (cédula marítima), é documento essencial para qualquer marítimo exercer o seu mister.

Art. 103.º São isentos de inscrição:

- 1.º Os mestres ou arrais encartados;
- 2.º Os indivíduos empregados exclusivamente na carga e descarga de embarcações;
- 3.º Os indivíduos na apanha de peixe nas gamboas, quando só exerçam essa profissão;
- 4.º Os empregados da apanha de mariscos;
- 5.º Os menores de doze anos.

Art. 104.º O registo de inscrição deverá conter o nome, filiação, naturalidade e sinais característicos.

Art. 105.º A admissão, nas tripulações das embarcações, de indivíduos sem cédula marítima, é punida com multa igual para o mestre ou arrais da embarcação e para o marítimo.

#### CAPÍTULO VIII

##### Disposições gerais relativas aos navios de comércio e seus capitães ou mestres

Art. 106.º Na conformidade do direito internacional, os navios de comércio estrangeiros são sujeitos às prescrições da legislação portuguesa, durante a sua permanência nas águas da jurisdição da capitania, e submetem-se aos tribunais portugueses, em todos os casos de processo civil, delitos ou contravenções não exceptuados pela mesma legislação.

§ 1.º No caso de haver cônsul da nação a que pertence o navio, êle tem o direito de tomar as medidas disciplinares que julgar convenientes para prevenir e punir as faltas e contravenções que não impliquem alterações de segurança pública ou perturbação da tranquillidade do pórto.

§ 2.º Havendo perigo para a segurança pública, o navio é directamente sujeito às autoridades e tribunais portugueses, sem intervenção do cônsul, a quem, todavia, se dará conhecimento da ocorrência e procedimento consequente da parte das autoridades.

Nas ocorrências a que se refere este parágrafo, contêm-se igualmente as contravenções que façam perigar a segurança do próprio navio.

Art. 107.º Todos os navios de comércio, à entrada ou saída dos portos, terão içada a bandeira da nação a que pertencem.

São punidos com multa de 40\$000 réis os capitães ou mestres que transgredirem esta determinação, depois de intimados para o seu cumprimento.

Art. 108.º Os navios em quarentena conservarão sempre içada, no tope de proa, uma bandeira quadrada de cor amarela, e só a arriarão depois de livre prática.

Esta mesma bandeira içarão os navios à entrada do pórto, enquanto esperem a visita de saúde.

§ único. Estas embarcações à entrada do pórto içarão uma bandeira quadrada de cor azul, no mastro da prôa, quando venham do pórto limpo e não tenham doença a bordo, e uma bandeira amarela de forma quadrada, quando por ventura venham dalgum pórto repentinamente inficionado ou tenha moléstia contagiosa a bordo. Neste caso fundearão longe doutros navios e aí esperarão, incomunicáveis, a visita de saúde.

Art. 109.º Salvo o caso de força maior não é permitido aos navios mercantes, fundear no quadro dos navios de guerra, sem licença especial da capitania.

Art. 110.º Os navios de comércio podem carregar e descarregar fora do respectivo quadro, mediante licença da alfândega visada na capitania.

Art. 111.º Os navios que entrarem no pórto devem fundear sempre a dois ferros, tendo sempre um ferro à roça pronto a largar, um ancorote com o seu respectivo virador e dois cabos solteiros próprios para espias. Se, porém, o navio vier à ordem, com a demora apenas de vinte e quatro horas, podem fundear só a um ferro, mas distante dos mais navios.

Art. 112.º Os navios, logo que estejam devidamente ancorados, devem meter dentro o pau da giba e mesmo o da bujarrona, se a autoridade marítima o julgar conveniente, deitando-os fora só pouco antes de desfazerem a amarração para seguirem viagem.

Não podem ter amarrada pela popa mais duma embarcação, cuja boça não deve exceder nunca a 14 metros

Art. 113.º Os navios devem ter sempre a sua amarração clara e para esse fim será mandada examinar amiudadas vezes.

Art. 114.º A bordo dos navios surtos, haverá sempre, pelo menos, um tço da guarnição com que costuma navegar, para que de pronto cuidem da sua segurança e possam responder pela transgressão aos regulamentos.

§ único. Só os navios desarmados poderão ter dois ou quatro homens, conforme a sua lotação e o capitão do pto o determinar.

Art. 115.º Haverá sempre a bordo dos navios um vigia, tanto de noite como de dia, não só para a própria segurança, como para conhecer qualquer ocorrência que se dê nos outros navios e que precise de pronto auxílio.

Art. 116.º Nenhum navio surto no pto pode conservar os mastarões de joanete à cunha, sem que tenha a bordo um tço de carga ou lastro que a sua tonelagem comportar.

Art. 117.º O navio surto no pto, que precisar qualquer socorro durante a noite, deve içar no tope do mastro grande um farol de luz encarnada, ou queimar foguetes ou foguetões, ou dar tiros de peça.

Art. 118.º Nenhum navio ou embarcação pode virar de quereña ou encalhar na praia sem prévia licença.

Art. 119.º Salvo caso de força maior, não é permitido passar cabos duns para outros navios, nem alar embarcações à espia.

Art. 120.º Só os navios de guerra podem usar flâmula, e o capitão ou mestre da embarcação portuguesa que a usar, será multado em 50\$000 réis e em caso de reincidência, o capitão do pto mandará lavar auto para ser julgado pelo tribunal marítimo comercial.

Art. 121.º Nenhum navio de comércio de qualquer nacionalidade poderá queimar fogo de artifício dentro do pto, nem dar tiros, excepto os paquetes ao fundear, salvo caso de perigo, sem licença da autoridade marítima.

Art. 122.º É proibido a todos os capitães ou mestres lançarem o lastro que tiverem a bordo, nos rios, portos e enseadas em que fundearem, bem como todo e qualquer artigo ou objecto que possa prejudicar o fundo.

§ 1.º Se os navios tiverem de carregar ou descarregar lastro, carvão, moinha, cinzas ou qualquer outro corpo que profundar, no caso de não usarem barricas, cestos ou calhas para esse serviço, devem empregar encerados ou velas e todas as demais precauções necessárias e em uso, de forma a não prejudicarem os ancoradouros.

§ 2.º Se houver contravenção ao disposto neste artigo ou seu § 1.º, ficam sujeitos à multa de 1\$000 réis, por cada tonelada da lotação do navio, e em caso de reincidência, pagarão o duplo e incorrerão na pena de prisão, que não excederá a três meses, remíveis a 1\$000 réis cada dia.

§ 3.º O lugar destinado a descarga de lastro e cinzas será determinado pelo capitão do pto, na ocasião da concessão da licença. O mesmo determinará o lugar de onde ele possa ser tirado.

Art. 123.º Os capitães ou mestres dos navios, que no prazo de vinte e quatro horas não tenham sido visitados, são obrigados a apresentar imediatamente na capitania os papéis de bordo.

Art. 124.º A nenhum navio mercante é permitido conservar-se fundeado no pto de Quelimane, durante mais de vinte e quatro horas, salvo caso de força maior.

Havendo suspeitas de contrabando, o navio será imediatamente visitado e se procederá em conformidade dos regulamentos especiais.

Art. 125.º Nenhum navio de alto bordo ou costeiro poderá mudar de ancoradouro sem licença da autoridade marítima, e quando tenham de efectuar-se mudanças, os primeiros tomarão sempre o patrão-mor, salvo caso de força maior, competentemente comprovada, e os segundos quando o requisitarem ou quando a autoridade marítima o julgar conveniente.

Art. 126.º Nenhum navio se pode conservar no ancoradouro que lhe foi indicado para quarentena, depois de livre prática, excepto se ele tiver de a realizar dentro de três dias.

Art. 127.º O capitão ou mestre que não cumprir com a presteza devida o que lhe for ordenado pelo capitão do pto e que tenha relação com a segurança do navio, será punido de multa.

Art. 128.º Os navios quando navegarem dentro do pto, devem usar os faróis de navegação e executar as regras, para evitar abalroamentos, postas em execução pelo decreto de 30 de Outubro de 1896.

Art. 129.º Os navios que navegarem nos rios, devem cumprir estrita e rigorosamente as disposições do citado decreto na parte que lhes for aplicável, e as prescrições do regulamento de pilotagem em vigor; não podem trazer embarcação alguma atracada à borda, permitindo-se unicamente, quando seja preciso, uma só embarcação à ppa com boça curta.

Art. 130.º Os capitães ou mestre dos navios de comércio, devem, por ocasião da visita da capitania, entregar ao empregado que a fizer, o registo de entrada, a lista dos passageiros que conduz para o pto, e responder por escrito, aos quesitos do impresso que o mesmo empregado lhe entregar, devendo também enviar à capitania do pto por intermédio dos seus agentes, a lista dos passageiros que conduzirem para fora do distrito com indicação do pto a que se destinam.

Art. 131.º Não é permitido a nenhum navio de vapor, que tenha suspenso os seus ferros, pôr-se em movimento, enquanto se conservarem embarcações atracadas ao costado.

Art. 132.º Todos os navios de comércio nacionais, devem, tanto na entrada como na saída do pto, ter içados os seus distintivos no tope de proa.

Art. 133.º Os navios nacionais de vapor ou de vela são obrigados a transportar as malas de correio, nos termos do decreto de 20 de Janeiro de 1910.

§ único. A mesma disposição é aplicável aos navios estrangeiros que tiverem patente de paquete, ou que tiverem avisado que transportam malas de correio.

Art. 134.º O capitão do pto deve, nas visitas que fizer aos navios fundeados, principalmente na estação invernal, fiscalizar, por si ou pelos seus subordinados, se são ou não cumpridas as disposições referidas a este regulamento e as ordens que tiver dado.

Art. 135.º O capitão ou mestre do navio português ou estrangeiro, é o primeiro responsável por tudo quanto acontecer a bordo do seu navio e deve vigiar pela segurança dele, empregando para esse fim todos os meios convenientes e permitidos.

§ único. Na falta do capitão ou mestre que responda pelo navio, o capitão do pto providenciará para que seja nomeado e embarcado responsável idóneo. Para navios desarmados ou condenados, os responsáveis são os donos ou consignatários. Se os navios forem estrangeiros e acontecer não terem representante nem cônsul, a autoridade marítima os entregará à alfândega, a qual providenciará como for de lei.

Art. 136.º O capitão ou mestre de navio português ou estrangeiro, logo que entrar no pto, deve prestar todos os esclarecimentos que lhe forem pedidos pelas autoridades competentes.

Art. 137.º Quando num navio fundeado no pto falecer qualquer tripulante, o capitão ou mestre dará parte imediatamente ao capitão do pto e este ao respectivo agente do Ministério Público, para promover as diligências que julgar convenientes.

Art. 138.º Todo o capitão ou mestre de navio nacional ou estrangeiro é obrigado a respeitar as autoridades marítimas e a executar ou fazer executar as suas ordens, relativas ao serviço marítimo e regulamento do pto, podendo, depois de as haver cumprido, representar à autoridade superior.

Art. 139.º Os capitães ou mestres dos navios são obrigados a participar ao capitão do pto o dia e hora a que tencionam navegar, com antecedência nunca inferior a três horas, podendo esta demora ser alterada conforme o critério do capitão do pto, atendendo às condições de mar e do tempo.

§ 1.º A capitania e delegações avisarão o correio local da hora da saída dos navios que devam conduzir malas, não lhes dando o desembarço sem que os seus capitães apresentem guia ou passe do correio.

§ 2.º O capitão ou mestre que, depois de ter dado parte da saída, velejar antes da hora indicada, sem ser por força maior, devidamente comprovada, será multado em 40\$000 réis.

Art. 140.º Os capitães ou mestres apresentarão, no acto da saída, os seus despachos à autoridade marítima, e o desta será o último, depois de ter examinado se a equipagem é a mesma que consta da matrícula.

Art. 141.º O navio ou qualquer embarcação, depois de visitada para a saída, não pode ter comunicação com a terra, receber ou largar passageiros, bagagens ou carga.

Art. 142.º O capitão ou mestre de qualquer navio nacional deverá reconhecer no capitão do pto, e seus delegados, a autoridade precisa para exercerem os seguintes poderes, além dos que lhe confere o código penal e disciplinar da marinha mercante portuguesa:

1.º Requisitar a apresentação do diário de bordo ou de qualquer livro ou documento que deva existir a bordo e que diga respeito ao navio, aos tripulantes e a passageiros nele embarcados;

2.º Tirar cópias, no todo ou em parte, do diário de bordo ou de qualquer outro documento;

3.º Inspeccionar o navio, bem como a sua tripulação ou passageiros;

4.º Citar o capitão ou mestre a comparecer na sua presença para dar quaisquer explicações que digam respeito ao navio, tripulação, passageiros, livros de bordo ou documentos referidos.

Se o capitão ou mestre se recusar a apresentar qualquer documento oficial que diga respeito ao navio, à tripulação ou passageiros, não permitir a sua inspecção, recusar-se a dar qualquer explicação que lhe seja exigida sobre tais assuntos, ou pessoalmente, procurar iludir a autorização, responderá perante o tribunal marítimo comercial.

#### CAPÍTULO IX

##### Disposições relativas às embarcações portuguesas e suas classificações

Art. 143.º As embarcações dividem-se em internas e externas.

As embarcações internas são:

1.º As lanchas de carga e transporte de passageiros e bagagens;

2.º Os pontões, depósitos, hospitais e outras embarcações flutuantes.

As embarcações externas são as que se empregam em qualquer serviço, para o qual tenham de sair a barra do rio dos Bons Sinais.

1.º Embarcações de longo curso:

2.º Embarcações de grande cabotagem;

3.º Embarcações de pequena cabotagem;

4.º Embarcações de pesca.

Art. 144.º As embarcações de longo curso são as que

navegam para pontos não compreendidos na província de Moçambique.

De grande cabotagem, são as que navegam entre a costa oriental da África e a costa ocidental de Madagascar, limitado ao sul, pela linha que vai do Natal ao Cabo de Santa Maria, em Madagascar, e ao norte, pela linha que vai de Mombassa a Diogo Soares, torneando o cabo de Ambre; e de pequena cabotagem, as que navegam à vista de terra na faixa marítima ao longo da costa, compreendida entre a ponta Ouro e a foz do Rovuma, sob a direcção dum mestre habilitado.

Art. 145.º Todos os artigos deste regulamento, relativos aos navios de longo curso ou alto bordo, são applicáveis às embarcações de grande cabotagem.

Art. 146.º O capitão do pto não consentirá que saia para fora da barra nenhuma embarcação, sem que tenha a seu bordo, pelo menos, o seguinte:

1.º Uma bitácula e duas bússolas bem magnetizadas;

2.º Uma vela de proa e um latino de sobressalente;

3.º Meia peça de lona ou brim, uma porção de fio de vela e agulhas de coser pano;

4.º Uma porção de cabo em estado de poder servir para uma encapeladura de enxárcia e um estai;

5.º Mantimentos e aguadas para quinze dias, pelo menos, para as pessoas que levar a bordo.

Art. 147.º As embarcações de longo curso e grande cabotagem terão no painel o seu nome e o do pto de registo.

§ único. Os de pequena cabotagem tem nas amuras o número que lhes foi dado quando se fez o registo de propriedade.

Art. 148.º À embarcação que se encontrar em mau estado será passada vistoria pelo capitão dos portos, e, quando julgada inavegável, será encalhada em lugar seguro e o proprietário intimado a fazer-lhe o necessário fabrico ou desmanchá-la.

##### Da matrícula das embarcações nacionais e disposições relativas aos seus mestres ou arrais e tripulações

Art. 149.º Todas as embarcações nacionais e do serviço dos rios são obrigadas a matricular as suas tripulações antes de entrarem em serviço.

§ 1.º Só são dispensadas desta matrícula as embarcações a que se refere o artigo 193.º

§ 2.º As matrículas e mais papéis da embarcação estão sempre a bordo.

Art. 150.º No acto de se fazer a matrícula de qualquer embarcação de longo curso ou de grande cabotagem deve estar presente toda a equipagem dela, devendo o capitão ou mestre declarar nessa ocasião qual a qualidade e natureza dos ajustes, da viagem que pretende fazer e o pto onde deve fundear, o que tudo será consignado na mesma matrícula, conforme o determinado no artigo 516.º do Código Comercial.

§ 1.º O capitão do pto ou os seus delegados devem explicar às equipagens que matricularem que, pelas declarações ali exaradas, serão unicamente decididas quaisquer questões que possam ocorrer.

§ 2.º O capitão de qualquer embarcação que sair do pto sem ter feito a matrícula será punido como infractor às leis e regulamentos.

Art. 151.º É indispensável para garantia dos marítimos portugueses, que pretendam embarcar em navios estrangeiros, a observância do determinado nas leis em vigor relativamente à matrícula de equipagem.

Art. 152.º O rol de equipagem ou matrícula será renovado sempre que se pretender substituir mais dum tço da mesma, houver mudança de viagem ou se fizer novos ajustes.

Art. 153.º Nas matrículas dos navios de comércio, em que os tripulantes vencem a partes, não se consentirá que se abonem adiantamentos superiores à quarta parte dos ganhos prováveis dos tripulantes, em conformidade com o artigo 527.º do Código Comercial.

Art. 154.º O julgamento das soldadas aos indivíduos que no rol da equipagem forem matriculados com a indicação a julgar ou a merecer verificar-se há no fim da viagem, ou quando tenham de desembarcar, por causas legítimas, e será feito pelo piloto, contramestre e três marinheiros, assinando todos o documento que determina o salário merecido; se o capitão, que não tem voto neste julgamento, ou a parte interessada, se não conformar com a decisão, podem recorrer ao capitão do pto, ou ao seu representante, que procederá ao julgamento definitivo, depois de ouvir o próprio capitão do navio e mais praças da equipagem.

Art. 155.º As pendências e dúvidas sobre os jornais ou salários são resolvidas pelo capitão do pto, e bem assim outras questões ocorrentes entre donos, capitães ou mestres de navios.

Art. 156.º Em caso de arribada forçada a tripulação é obrigada a servir até que o navio chegue ao pto do seu destino, ou que a viagem seja julgada completamente concluída.

Art. 157.º O capitão do pto matriculará nas diferentes embarcações só o número de indivíduos que julgar necessário à manobra e mais serviços do navio.

Art. 158.º Os mestres ou arrais de embarcações de pesca ou de serviço de rios, portos ou costas, que admitirem nas tripulações dos seus barcos indivíduos que não estejam na respectiva matrícula de embarcação, serão punidos com a multa não superior a 20\$000 réis.

§ único. Na mesma pena incorrem os indivíduos encontrados nas mesmas embarcações sem estarem matriculados.

Art. 159.º Os mestres ou arrais das embarcações de

pesca ou de serviço de rios, portos ou costas, de vela ou de vapor, são obrigados, quando estejam a bordo das suas embarcações, a apresentar aos subordinados do capitão do porto todos os documentos das suas embarcações, que esses funcionários lhe exigirem, para serem verificadas.

Art. 160.º Todas as embarcações, qualquer que seja a sua lotação, são obrigadas, nos primeiros três meses de cada ano, a renovar as matrículas na capitania do porto.

Art. 161.º O arrais, quando for mal comportado e der causa a ser despedido, ou cometer faltas, será castigado pelo capitão do porto.

Art. 162.º Quando houver substituição de arrais, estarão presentes na capitania, no acto da reforma da matrícula, o proprietário e os dois arrais de embarcação.

A substituição só poderá ter lugar por motivo justificado e urgente ou por haver terminado o tempo do contracto, ou ainda por mútuo acôrdo entre o dono e o arrais.

Art. 163.º Só na falta de marítimos portugueses habilitados poderão ser admitidos individuos estrangeiros a matrícula das embarcações externas.

Art. 164.º Nenhum marítimo português poderá matricular-se em navio estrangeiro sem autorização da autoridade marítima.

Art. 165.º Nenhum estrangeiro poderá ser matriculado em navio português sem prévia autorização do respectivo cônsul.

Art. 166.º Nenhum individuo poderá ser arrais sem ter vinte e um anos e carta de exame.

Art. 167.º O exame será feito perante o capitão do porto, a requerimento do interessado.

Art. 168.º Os examinadores serão: o patrão-mor, ou na falta d'ele, um official marinheiro ou marítimo da localidade e o piloto ou cabo de mar.

O exame versará sobre as condições gerais do porto ou rio, estoques de água revessas, correntes, baixos, marcas, etc.

Art. 169.º Feito o exame, lavra-se o termo no livro competente, particularizando-se o grau de aprovação.

A certidão de exame extraída d'este livro servirá de carta de mestre ou de arrais dos que forem aprovados.

Art. 170.º Os arrais são obrigados a seguir, nas manobras, os preceitos conhecidos na prática da navegação.

Art. 171.º Nenhum arrais, marinheiro ou moço, pode deixar o serviço de embarcação sem aviso prévio de oito dias, e, fazendo-o, perde o direito à soldada dos últimos quinze dias.

Art. 172.º Os arrais ou mestre que, por necessidade, tiver de alijar carga, deverá participá-lo ao capitão do porto, designando o lugar para este providenciar como entender.

Art. 173.º O que fizer uso de uma carta de arrais ou mestre que lhe não pertença, será autuado elle e o que lha houver cedido, e o auto enviado às autoridades judiciais a fim de serem julgados, nos termos do artigo 236.º do Código Penal.

Art. 174.º As cartas de arrais e mestres falecidos serão entregues na capitania.

Art. 175.º Todos os individuos residentes no distrito que exercerem quaisquer profissões marítimas, e que não possuam carta de mestre ou arrais, serão obrigados a inscreverem-se como marítimos na capitania do porto.

§ 1.º A certidão extraída do livro de inscrição geral de marítimos servir-lhes há de cédula, e será destinada a provar a identidade e profissão do portador.

§ 2.º Nenhum individuo poderá ser matriculado em qualquer tripulação sem previamente apresentar a cédula.

Art. 176.º O capitão ou mestre do navio português deve ter sempre em vista a boa disciplina a seu bordo, impedindo rixas e questões entre a gente da sua guarnição. Quando estes e outros acontecimentos se derem, o capitão procederá às necessárias averiguações e applicará o que for determinado pelo código penal e disciplinar da marinha mercante.

Art. 177.º O capitão ou mestre de navio português, ao receber ordens do dono ou consignatário da embarcação, deve ter muito presentes as disposições do Código Commercial e regulamento do porto, porque, se tais ordens forem de encontro às legalmente estabelecidas, não as poderá cumprir nem será absolvido da culpabilidade em que, por efeito delas, incorra.

Art. 178.º Se a bordo de qualquer navio nacional fundeado no porto se derem, entre a gente da sua tripulação, roubos, desordens, motins e insubordinações, o capitão do porto deve executar o que, a tal respeito, estatui o código penal e disciplinar da marinha mercante.

Art. 179.º As almadias do uso exclusivo dos indígenas serão registadas gratuitamente na capitania e suas delegações, ou pela autoridade local, como delegado da capitania, onde actualmente exerçam a sua profissão.

#### Da propriedade dos navios portugueses e do seu registo

Art. 180.º Nenhum estrangeiro não naturalizado pode ser proprietário ou ter parte na propriedade dum navio português, de alto bordo ou grande cabotagem, nem fazê-lo por sua própria conta.

§ 1.º Podem, porém, estes cidadãos ser proprietários e fazer construir por sua própria conta, ou importar do estrangeiro, mediante pagamento dos direitos aduaneiros, embarcações destinadas ao serviço de carga e transporte de passageiros e do comércio, dentro dos rios da área da capitania.

§ 2.º Estas embarcações nunca poderão ser aparelhadas para a grande e pequena cabotagem.

Art. 181.º Qualquer cidadão português ou naturalizado, com capacidade legal, pode fazer registrar, como propriedade sua, qualquer embarcação, logo que prove uma das seguintes condições:

1.º Que a embarcação foi por elle construída.

2.º Que a adquiriu por qualquer título gratuito ou oneroso, o que prova com documento autêntico;

3.º Que a fez construir por sua conta em estaleiro nacional ou estrangeiro, o que prova com declaração do dono do estaleiro e documento de pagamento da sua importância.

Art. 182.º O registo da propriedade duma embarcação é escriturado em livro especial da capitania, com menção do nome, dimensões e tonelagem, nome do proprietário, com quantas velas aparelha, quantos remos arma e serviço a que se destina ou designação do sistema do motor. Sendo a embarcação de alto bordo ou de grande cabotagem, se mencionará o nome, dimensões, tonelagem, suas formas características, definição do aparelho, serviço a que se destina, designação da forma por que foi adquirida ou do estaleiro em que se construiu, data do lançamento à agua e menção das vistorias que lhe foram passadas e são necessárias para a escritura do registo.

Art. 183.º Do livro de registo tira-se uma certidão autêntica que se entrega ao proprietário e constitui, de entre os papéis de bordo, aquele que se chama «Registo».

Art. 184.º O registo da embarcação serve emquanto ella navegar, e só deixa de ter efeito quando ella sofrer fabrico que lhe altere as formas e capacidade. Neste caso torna-se necessário novo registo com as formalidades do primitivo.

Art. 185.º Nenhum navio ou embarcação pode navegar sem ter sido vistoriado e encontrado em condições de o fazer.

Art. 186.º Nenhum navio construído na área da capitania pode ser lançado à água sem ter sido vistoriado por duas vezes:

1.º Quando está a fechar o fundo;

2.º Quando está pronto a ser lançado ao mar.

Art. 187.º O registo de propriedade pode fazer-se logo depois desta vistoria, ficando o navio ainda sujeito a uma terceira, que tem por fim verificar o estado do aparelho e condições de navegabilidade; pode também o registo não ser feito senão depois desta terceira vistoria, quando o navio estiver completamente aparelhado.

§ único. O registo é obrigatório no prazo dum mês, a contar da data desta terceira vistoria.

#### Do serviço de carga e transporte de passageiros e bagagens

Art. 188.º A carga e descarga dos navios, sempre que elles não atraquem a pontes ou cais, é feito por lanchas destinadas a este serviço especial.

§ único. As embarcações de valor inferior a 100\$000 réis podem ser registadas em face do escrito particular de venda, autenticado.

Art. 189.º Estas lanchas não podem desempenhar aquele serviço sem estarem munidas de licença da capitania, que pode ser dada por um ano, seis meses, ou para a descarga dum só navio, à vontade dos proprietários.

Art. 190.º Estas licenças não podem ser dadas senão depois da lancha ser vistoriada e encontrada em boas condições de navegabilidade e segurança da carga, em circunstâncias normais de tempo, de que se passará um certificado extraído do auto de vistoria, o qual será válido durante seis meses.

Art. 191.º Findo o prazo de seis meses, a que se refere o artigo antecedente, a lancha terá uma vistoria requerida pelo proprietário, ao qual, não o fazendo, será cassada a licença, do artigo 185.º, que só tornará a ser-lhe entregue depois de nova vistoria.

Art. 192.º O director da alfândega pode embargar o serviço duma lancha de carga sempre que a encontre sem o certificado semestral, e dará comunicação ao capitão do porto.

Art. 193.º O director da alfândega, ou qualquer autoridade, deverá mencionar ao capitão do porto as lanchas que encontre em mau estado ou que julgue impróprias para o serviço de cargas, apesar de munidas do certificado semestral. O capitão do porto, depois de exame pessoal, mandará passar vistoria à lancha, julgando-o necessário, e procederá em conformidade e consequência do que for inserto no auto desta vistoria.

Art. 194.º Sempre que as lanchas tenham sofrido abaloamentos ou avarias, de que resulte modificações nas suas condições de navegabilidade ou segurança e bom acondicionamento da carga, o proprietário é obrigado a requerer nova vistoria.

Art. 195.º No auto da primeira vistoria feita a estas lanchas mencionar-se há a sua tonelagem, e esta tonelagem será mencionada em todos os certificados semestrais.

§ único. No caso duma embarcação de transporte de passageiros e bagagens, mencionar-se há também o número de remos que é obrigada a empregar, quando transporte passageiros.

Art. 196.º As lanchas de carga nunca podem estar carregadas sem ter a seu bordo um responsável, que é obrigado a estar munido da licença, certificado semestral da lancha e guia da mesma carga existente a bordo da lancha.

Art. 197.º As lanchas de carga e descarga bem como os escaleres e botes de transporte de passageiros e bagagens

são dispensados da matrícula a que se refere o artigo 145.º, mas obrigados a ter a bordo, quando em serviço, o seu registo, licença e cédulas marítimas dos tripulantes que tiver a seu bordo.

Art. 198.º As embarcações do transporte de passageiros e bagagens terão escritas, nas partes exteriores e interior do painel da popa, o número de passageiros que podem transportar, devendo a lotação d'esse número ser feita medindo 0<sup>m</sup>,45 para cada passageiro, nas bancadas de ré e nas laterais da câmara da embarcação.

§ único. Para efeito d'este artigo são considerados como lanchas as jangadas e outros aparelhos flutuantes empregados em idênticos serviços.

Art. 199.º Todas estas embarcações tem escrito, nas duas amuras e nas velas, o número que lhe foi dado quando se fez o registo de propriedade.

#### Instruções para o serviço das embarcações empregadas no transporte de passageiros e bagagens

Art. 200.º Os patrões dos catraios, estando em serviço nas embarcações ou nos cais, exhibirão, sempre que lhes sejam exigidos, os papéis de bordo. Estas embarcações são obrigadas, quando estejam prontas para desempenhar qualquer serviço, a içar na proa um galhardete encarnado.

§ único. São considerados papéis de bordo, o registo, licença da capitania e cédulas marítimas.

Art. 201.º O serviço dos catraios será feito na rampa, ponte ou cais destinado para esse fim, devendo largar logo que tenham embarcado ou desembarcado os passageiros e respectivas bagagens.

Art. 202.º Os tripulantes dos catraios tratarão todos os passageiros com a máxima urbanidade, sob pena da proibição de catraiar, até um mês.

Art. 203.º Logo que se apresente um passageiro para embarcar em qualquer catraio que tenha o distintivo de que está pronto para desempenhar qualquer serviço, os tripulantes não podem deixar de o conduzir a título de esperar por mais passageiros.

Art. 204.º Os passageiros e suas bagagens desembarcarão logo que a embarcação chegar ao seu destino; qualquer demora a mais é por ajuste especial, devendo o patrão do catraio fazer conhecer aos passageiros esta circunstância para que elles não possam alegar ignorância.

Art. 205.º Qualquer patrão de embarcação que for encontrado conduzindo passageiros e bagagens, sem estar munido da respectiva licença, será punido com a multa de 4\$000 réis, que será sucessivamente aumentada nos casos de reincidência, não podendo, contudo, exceder a 20\$000 réis.

§ único. Quando os infractores não paguem voluntariamente as multas, ser-lhes há apreendida a embarcação, que só lhes será entregue depois de terem pago a referida multa.

Art. 206.º Os preços dos serviços dos catraios serão ajustados na ocasião, emquanto o movimento não justificar a necessidade duma tabela.

#### Do serviço dos rebocadores

Art. 207.º Os rebocadores do Govêrno podem prestar serviços aos navios que d'elles carecerem, quando dai não advenha prejuizo a serviços especiais que lhes estejam confiados.

§ único. Estes rebocadores não tem direitos de preferência sobre os rebocadores particulares.

Art. 208.º Os rebocadores particulares não poderão rebocar navios para fora da barra, ou vice-versa, sem licença especial da capitania do porto.

Art. 209.º Para embarcações de longo curso de vela ou a vapor, em circunstâncias normais de tempo, os preços dos serviços dos rebocadores serão ajustados na ocasião, emquanto o movimento do porto não justificar a necessidade duma tabela.

§ único. Os navios que entrarem ou saírem a reboque do vapor dos pilotos são dispensados do pagamento de pilotagens, pagando apenas o serviço do rebocador, que nunca será inferior ao de pilotagem.

Art. 210.º Os mestres dos rebocadores, que, sem razão justificada, excederem os preços combinados, serão punidos com a multa igual ao dôbro do excesso da quantia exigida.

#### CAPÍTULO X

##### Das avarias e sinistros marítimos

Art. 211.º São obrigados os navios nacionais surtos a acudir com as suas embarcações competentemente guarnecidas, levando pelo menos um ancorote e um virador, a qualquer desastre que aconteça dentro do porto, ou mesmo na barra, ficando próximo, e quando as circunstâncias o permitam, sem perigo de vidas. E quando o não façam, o capitão do porto os poderá obrigar a isso, pelos meios que nesse momento tiver ao seu alcance.

Art. 212.º Quando qualquer navio, por causa da má amarração, estiver em risco de desamarraçar-se ou prejudicar os outros, a autoridade marítima ordenará que, sem perda de tempo, reforce a sua amarração ou saia para onde não cause prejuizo, e quando o respectivo capitão ou mestre assim o não faça, no tempo que lhe seja determinado, aquela autoridade o mandará fazer por gente sua, pagando o navio a devida despesa e sendo punido o desobediente, nos termos do código penal e disciplinar da marinha mercante.

Art. 213.º Com o tempo regular não deve qualquer navio, estando ancorado, negar-se a receber espias, para

que outro possa mudar de situação ou amarrar-se melhor; porém, em ocasião de tempestade ou grandes correntes, fica ao prudente arbitrio de quem estiver a bordo o receber ou não a espia, salvo o caso de ordem positiva do capitão do porto, patrão mor ou piloto, e também se o proprietário ou o capitão do navio que precisar dar a espia se comprometer a pagar todo o prejuizo que possa causar.

Art. 214.º O navio que não estiver convenientemente amarrado, e receber avaria feita por outras embarcações, não poderá reclamar indemnização alguma pelo dano recebido, e será responsável pelo prejuizo que por tal motivo causar aos navios devidamente amarrados.

Art. 215.º Os navios que navegarem à vela, a vapor, a reboque ou à espia, são responsáveis pelas avarias que causarem àqueles que estiverem devidamente amarrados.

Art. 216.º Se qualquer navio cair sobre outro e este puder prevenir a avaria, arriando a amarra, assim o deverá fazer sempre que não correr risco maior; e quando, nestas circunstâncias, o não faça, perde o direito a qualquer indemnização que resulte das avarias sofridas.

Art. 217.º Os navios que tiverem as suas amarras encascadas com as doutros devem coadjuvar-se na faina de as safar e pôr claras; quando, porém, este facto fôr consequência de, no acto da sua entrada, ter um dos navios fundeado mal os seus ferros, o trabalho será feito exclusivamente pela sua tripulação e pagará o navio qualquer auxilio que receba, ficando-lhe, porém, o direito de ser indemnizado desta despesa pelo piloto que o tiver fundeado.

Art. 218.º Os navios ou embarcações que causarem avarias a outras, ou que forem multadas, respondem pelo valor das mesmas avarias ou multas.

Art. 219.º Apenas o capitão do porto tenha conhecimento das avarias causadas por qualquer embarcação a outra, mandará comparecer na sua presença as partes interessadas e fará o possível para as conciliar sobre os meios de reparação dos danos causados ou das quantias reclamadas. Se as partes interessadas não convierem amigavelmente e se negarem a conciliação, o capitão do porto, tendo em vista as disposições do Código Commercial e procedendo a todas as averiguações e vistorias que entenda necessárias sobre as queixas pendentes, resolverá definitivamente, e sem recurso, todas as questões cuja importância não exceda a 50\$000 réis.

Art. 220.º Qualquer avaria ocorrida dentro do porto deve ser participada à capitania no prazo de oito dias, contados daquele em que ela tiver lugar.

Art. 221.º Toda a sentença em questões de avarias, cujo valor não exceda a 50\$000 réis e da qual não haja recurso, é imediatamente mandada cumprir pelo capitão do porto.

Se as partes litigantes se negarem à execução, não tendo por boa a resolução, o capitão do porto impedirá, pelos meios de que dispõe, a embarcação que houver ocasionado a sentença, retendo os papéis de bordo, que só entregará depois de ter sido cabalmente executada.

É documento indispensável, para desembaraçar qualquer responsável, o recibo da quantia em dívida, na conformidade da sentença.

Art. 222.º Quando as avarias excederem a 50\$000 réis e o capitão do porto não puder conciliar as partes, far-lhes há sciencia de que devem dirigir-se ao Tribunal Commercial ou a quem o representar, lavrando um auto junto ao processo, no qual indicará o valor arbitrado à avaria por cada uma das partes e pela vistoria, os pontos principais da questão e o resumo do depoimento das testemunhas.

O capitão do porto dará cópia desse auto quando lhe seja pedida pela autoridade competente, ou requerida por qualquer das partes.

§ único. Se as avarias excederem a 50\$000 réis e o capitão do porto puder conciliar as partes, lavrará auto de acôrdo, que será assinado por elas, pelo capitão do porto e por duas testemunhas presentes. Esse auto terá força de sentença com execução aparelhada.

Art. 223.º Se a pendência sobre avaria se não puder resolver antes do dia marcado para a saída dos navios em questão, o capitão do porto poderá anuir à saída de qualquer deles, logo que preste fiança idônea na capitania, a qual se responsabilize pela importância da avaria.

Art. 224.º No valor total da avaria avaliada pelos peritos deduz-se sempre a terça parte, a título de compensação, do uso que os objectos inutilizados devem ter, e a quantia restante é a que a parte queixosa tem direito a receber.

Art. 225.º Sendo a contestação de avaria entre um capitão português e outro estrangeiro, a pendência é resolvida como se ambos fôsem portugueses, com a assistência do cônsul, havendo-o.

Art. 226.º Se a contestação se der entre dois capitães, dos quais um só tenha cônsul, a pendência é resolvida como no artigo antecedente, excepto se o capitão que não tenha cônsul preferir a resolução pelo cônsul do outro capitão.

Art. 227.º Se a contestação fôr entre dois capitães estrangeiros que tenham cônsules, são estas autoridades, como se depreende do direito internacional, que devem resolver a pendência.

O capitão do porto tem, porém, jurisdição para resolver, a pedido dos cônsules, quando o valor da avaria não fôr superior a 1:000 libras.

Sendo o valor superior a 1:000 libras, só o presidente do Tribunal do Comércio pode resolver, querendo os cônsules. Na falta de acôrdo entre os cônsules, deverá a questão ser resolvida pelo Tribunal do Comércio.

## CAPÍTULO XI

## Das âncoras perdidas, sua rocega e dos objectos encontrados ao abandono

Art. 228.º Se os capitães, mestres ou arrais de embarcações ou seus representantes perderem alguma âncora, devem, dentro do prazo de oito dias úteis, enviar à capitania do porto uma participação, por escrito, em que declarem o nome do navio, do capitão, do proprietário ou consignatário, qualidade do ferro e seu peso, se ficou encascada com alguma amarração e, finalmente, todas as indicações que possam contribuir para melhor se verificar a quem pertence, no caso de ser encontrada.

Art. 229.º As participações das âncoras perdidas são registadas em livro especial, e por este registo é dada a licença para rocegar e se faz a confrontação das âncoras e amarras que se encontrarem.

Art. 230.º Se a participação não fôr feita no prazo de oito dias, a âncora e a amarra a ela talingada ficarão sendo pertença da capitania.

Art. 231.º Ao capitão do porto compete vigiar pelas âncoras perdidas dos navios do Estado e fazê-las rocegar com os meios que tiver ao seu alcance.

Art. 232.º Não é permitido rocegar sem licença tirada na capitania do porto.

Art. 233.º Quando se suspender de propósito ou casualmente qualquer âncora, deve participar-se imediatamente à autoridade marítima, a fim de se verificar a quem pertence ou se está no caso de se considerar sem dono e, como tal, propriedade da capitania.

Art. 234.º Se qualquer individuo, rocegando por sua conta, encontrar, por acaso, uma âncora, deve entregá-la na capitania, para ali ser conferida ou julgada propriedade da capitania, ficando, em todo o caso, quem a achar, com direito a metade do valor da âncora ou amarra encontrada.

Art. 235.º Quando, no prazo de quarenta e oito horas, não fôr devidamente manifestada na capitania do porto a âncora ou amarra achada, considera-se sonogada e perde o direito à parte do valor da mesma âncora ou amarra, a que se refere o artigo antecedente, quem a rocega, revertendo essa parte a favor do denunciante; lavrando-se, neste caso, auto do facto, cuja cópia será entregue ao delegado do Ministério Público.

Art. 236.º As âncoras obtidas na conformidade do artigo antecedente ficam pertencendo à capitania, quando as pessoas que as reclamarem não justificarem o direito a elas dentro do prazo de três meses.

Art. 237.º Se um navio, suspendendo os seus ferros, suspender também o doutro navio ancorado ou lhe partir alguma amarra, nem os prejuizos nem os ferros suspensos ficam compreendidos nas disposições dos artigos antecedentes.

Art. 238.º Quando forem encontradas ao abandono quaisquer embarcações miúdas ou objectos flutuantes nas águas do porto e rios, ou encalhados nas praias, ou serão entregues a seus donos, verificando-se legalmente que lhes pertencem, mediante o pagamento das despesas feitas para segurança dos mesmos objectos, ou tem o destino consignado nas leis e regulamentos fiscaes, quando não tiverem dono conhecido. No caso de se considerar perdido o objecto em questão, sem intervenção de quem o achou, o objecto só pode ser entregue ao seu proprietário depois d'este pagar, a quem o encontrou, um t'ergo do seu valor. Em caso de contestação o objecto será vendido em hasta pública na capitania, sendo um t'ergo do preço para quem o achou e dois t'ergos para o proprietário.

Não aparecendo proprietário no fim de três meses, a contar da data do anúncio, será o objecto vendido em hasta pública e os dois t'ergos entrarão no cofre da Fazenda.

Art. 239.º Nenhuma embarcação poderá encalhar na praia, para ser desmanhada, sem que o seu proprietário tenha depositado, no cofre da Fazenda, uma quantia equivalente a 500 réis por tonelada de registo da mesma, como caução de a desmanchar e remover no prazo de doze meses, ou mais, se assim o entender o capitão do porto.

Art. 240.º As embarcações encalhadas nas praias e consideradas inúteis ou abandonadas, obstruindo assim o serviço público e sendo causa de depósitos insalubres, devem ser mandadas remover, desmanchar ou destruir completamente pelo capitão do porto, depois de serem avisados, para isso, os seus donos ou consignatários; e se houver delonga em o fazer, o capitão do porto mandará proceder aos trabalhos necessários, sendo as despesas à custa do proprietário e cobradas judicialmente.

No caso de não ter dono conhecido, a embarcação ou objecto assim encontrado será vendido no máximo prazo de quinze dias, em hasta pública, com a expressa condição de serem em seguida desmanchados por conta do arrematante.

Art. 241.º Sendo o objecto encontrado, volume de carga ou que se presume ter caído de bordo dalgum navio ou lancha, ou que tenha sido arrastado da praia pela maré, será imediatamente entregue na alfândega, mediante guia da capitania ou, directamente, por quem o encontrou.

## CAPÍTULO XII

## Das multas e emolumentos

Art. 242.º Os capitães, mestres ou encarregados dos navios desarmados, pagam as multas impostas por este regulamento pelas faltas cometidas a bordo dos seus navios.

Se as multas não forem satisfeitas, a embarcação responderá por elas.

Art. 243.º Os proprietários das embarcações são obrigados a reformar as suas licenças em tempo competente.

Aquele que recusar mandar apresentar à autoridade marítima as suas embarcações, quando para tal fôr intimado, pagará a multa de 2\$000 réis a 10\$000 réis, e a embarcação ficará detida até que a mesma autoridade lhe conceda licença para navegar.

§ 1.º Ao capitão, mestre ou arrais de qualquer embarcação que fôr multada e não satisfizer de pronto a multa ou não der fiança idônea, ser-lhe há igualmente retida a embarcação, comunicando-se o facto ao respectivo cônsul, quando a embarcação seja estrangeira.

§ 2.º Neste caso se lavrará o auto no livro respectivo, no qual se mencionará o artigo do regulamento que determinou a multa, devendo este auto ser assinado pelo capitão do porto e por duas testemunhas do facto, e dêle se enviará cópia ao delegado do Ministério Público para promover a entrega da multa na capitania.

Art. 244.º As multas dão entrada na Fazenda, por meio de guia, no dia 1 de cada mês, deduzindo-se 10 por cento do seu valor que, a título de gratificação, serão dados a quem denunciou a transgressão.

Art. 245.º Todas as contrações que não tem multa especial determinada neste regulamento são sujeitas a multa não superior a 150\$000 réis, applicadas segundo o critério do capitão do porto.

## CAPÍTULO XIII

## Dos barcos de pesca

Art. 246.º Qualquer individuo português, ou naturalizado como tal, pode ser armador ou proprietário de embarcações próprias para a pesca, tanto no alto mar, como nas proximidades das barras, costas e rios.

§ único. Enquanto os individuos a que se refere este artigo não puderem suprir as necessidades do mercado, poderão ser passadas licenças provisórias para pescar a individuos de nacionalidade estrangeira.

Art. 247.º Denomina-se pesca costeira toda a exploração piscícola exercida nas costas, baías, portos, rios, esteiros, etc., onde chegam as águas salgadas. A pesca denominada do alto mar, é a que se faz, geralmente, longe dos portos de armamento, com navios e aparelhos especiais.

Art. 248.º Toda a embarcação para servir à indústria da pesca terá as condições de solidez, de calado e de aparelho em harmonia com as necessidades dos variados ramos dessa indústria.

Não poderá ir ao mar sem vistoria do capitão do porto, de cujo auto se prove estar nas condições exigidas.

Art. 249.º As redes e aparelhos de pesca devem ser lançados de forma que não vão prejudicar outros que já estejam em exploração.

Art. 250.º O mestre ou arrais que, lançando aparelhos, se prove que por intervenção ou acinte fôr prejudicar outro que estava livremente exercendo a sua indústria, será multado.

Art. 251.º Se ao recolher as redes ou aparelhos o mestre da companhia vir que vem arrastados com outros, deverá prevenir os interessados, e todos, de comum acôrdo, trabalharão para os safar, sendo o produto da pesca dividido entre todos, igualmente.

Art. 252.º Todo o mestre ou arrais de barco de pesca é obrigado a apresentar o registo no porto e na costa a qualquer navio de guerra português, os seus papéis e documentos de bordo, quando lhos exigirem. Negando-os, será preso e enviado ao capitão do porto, que o punirá pelo código disciplinar.

Se lhe faltar algum dos papéis de bordo será punido nos termos deste regulamento.

Art. 253.º A embarcação que fôr encontrada na exploração de pesca em mau estado, ser-lhe há passada vistoria e encalhada em lugar seguro para fabricar, não se lhe renovando a licença senão depois de nova vistoria.

Art. 254.º As embarcações de pesca terão matrícula feita na capitania do porto. Estas matrículas serão pedidas nos primeiros três meses de cada ano e vigoram até 31 de Dezembro.

Art. 255.º Para a pesca em armações fixas, gamboas, etc., haverá matrículas feitas na capitania do porto em tudo iguais às dos barcos de pesca.

Art. 256.º Logo que se prove que qualquer individuo da companhia prejudica os interesses dela, será riscado na matrícula pelo capitão do porto e castigado.

Art. 257.º Quando qualquer individuo matriculado deixar de comparecer, sem motivo justificado, à hora marcada para a embarcação ir ao mar, estando para isso avisado, será punido com a prisão, como determina o código penal e disciplinar da marinha mercante para as contrações disciplinares.

Art. 258.º A matrícula, o registo, a licença de pesca, a carta de arrais, as cédulas marítimas e a certidão do termo de aprovação do barco, para aquele mister, constituem os papéis de bordo.

Art. 259.º O capitão do porto é competente para resolver, sem recurso, os litígios entre pescadores sobre questões de pesca que não excedam a 50\$000 réis.

Art. 260.º A embarcação, condenada pela capitania a indemnização, que não satisfaça prontamente, será retida por ordem do capitão do porto, e recará sobre ela penhora quando o lesado intentar a sua execução perante as justias ordinárias, execução que deverá ser requerida dentro do prazo de vinte dias, findos os quaes, a embarcação será restituída a seu dono se até esse prazo não houver procedimento.

CAPÍTULO XIV

Disposições diversas

Art. 261.º É proibida a construção de embarcações sem licença da capitania, que só poderá ser negada nas condições do artigo 176.º

Art. 262.º A lotação das embarcações faz-se em metros cúbicos, medindo o comprimento sobre o convés, entre a face interior da roda de proa e do cadaste. No ponto que corresponde a metade desta linha, mede-se também, sobre o convés, a largura interior do navio, compreendida entre o fôrro duma e outra amurada junto aos trincanises.

A altura é compreendida entre a face interior do tabuado do convés superior e o fôrro do porão junto à sobre-quilha.

Estas três dimensões em metros se multiplicam uma pelas outras e o produto por 0,676; o resultado designa a lotação em metros cúbicos.

Art. 263.º As embarcações de recreio ou uso privado são obrigadas ao registo, mas dispensadas da matrícula. São também dispensadas do disposto no artigo 195.º

Art. 264.º As embarcações miudas, quando fundeadas nos quadros dos navios ou em local em que impeçam a passagem, içarão um farol branco durante a noite.

Art. 265.º O distintivo do capitão do porto, quando fôr ao mar, é uma corneta vermelha com duas âncoras brancas entrelaçadas; do delegado marítimo e do escrivão, uma corneta vermelha com uma âncora branca.

Processos

Os emolumentos são os da tabela judicial que estiver em vigor na provincia, na parte applicável, sendo o capitão do porto equiparado ao juiz, o escrivão ao escrivão do juiz e os demais empregados subalternos aos officiaes de diligências.

Tabela de emolumentos

Registo de propriedade de:

Embarcações de longo curso e grande cabotagem . . .	2\$500
Cada alteração . . .	\$250
Embarcações de pequena cabotagem e tráfego local . . .	\$500
Cada alteração . . .	\$150

Matrículas de:

Embarcações de longo curso e grande cabotagem . . .	1\$500
Embarcações de pequena cabotagem e tráfego local . . .	\$750
Alterações de matrícula, por cada tripulante . . .	\$200

Licença de navegação:

Anual, para embarcações de carreira até 5 <sup>m</sup> de arqueação . . .	2\$000
Sêlo . . .	1\$000
Semestral, para as mesmas embarcações . . .	1\$000
Sêlo . . .	1\$000
Anual, para embarcações de carreira inferiores a 15 <sup>m</sup> de arqueação . . .	3\$000
Sêlo . . .	1\$000
Semestral, para as mesmas embarcações . . .	3\$000
Sêlo . . .	1\$000
Por cada 5 <sup>m</sup> a mais ou fracção, anualmente mais . . .	2\$000
Por cada 5 <sup>m</sup> a mais ou fracção, semestralmente mais . . .	1\$000
Anual, para embarcações de transporte de passageiros ou bagagens até 15 <sup>m</sup> , inclusive . . .	6\$000
Sêlo . . .	1\$000
Semestral, para as mesmas embarcações . . .	3\$000
Sêlo . . .	1\$000
Por cada 5 <sup>m</sup> a mais ou fracção, anualmente mais . . .	2\$000
Por cada 5 <sup>m</sup> a mais ou fracção, semestralmente mais . . .	1\$000
Anual, para carga e descarga de navios . . .	6\$000
Sêlo . . .	1\$000
Semestral, para carga e descarga de navios . . .	3\$000
Sêlo . . .	1\$000
Anual, para rebocadores de tráfego local . . .	6\$000
Sêlo . . .	1\$000
Semestral, para rebocadores de tráfego local . . .	3\$000
Sêlo . . .	1\$000
Para um só reboque dentro do porto . . .	\$500
Sêlo . . .	\$100
Para um só reboque fora da barra . . .	3\$000
Sêlo . . .	\$100
Anual, para embarcações de pesca fluvial ou costeira . . .	2\$000
Sêlo . . .	1\$000
Semestral para as mesmas embarcações . . .	1\$000
Sêlo . . .	1\$000
Anual para pesca (côxas, casquinhas e almadias) . . .	\$400
Sêlo . . .	\$100
Anual, para pequenas embarcações de serviços auxiliares, não pertencendo a navios, tais como, chatas e pequenos botes . . .	\$200
Sêlo . . .	\$100
Anual e semestral, para embarcações de serviço particular (as licenças anteriores, conforme os serviços em que a embarcação so empregue) . . .	—
Anual, para embarcações de recreio dos portos e rios . . .	2\$000

Sêlo . . .	1\$000
Semestral, para as mesmas embarcações . . .	1\$000
Sêlo . . .	1\$000
Anual, para embarcações de pequena cabotagem, compreendendo as embarcações de recreio e serviço particular . . .	2\$000
Sêlo . . .	2\$000
Anual, para ter fundeado, nos portos, pontões ou embarcações que não estejam em serviço, cada tonelada de registo . . .	\$240
Sêlo . . .	1\$000

Entradas e saídas:

Até 20 <sup>m</sup> , inclusive de arqueação . . .	\$200
Até 40 <sup>m</sup> , inclusive de arqueação, vindas ou idas:	
Para portos da provincia . . .	\$750
Para portos estrangeiros . . .	1\$500
De 40 a 100 <sup>m</sup> de arqueação, vindas ou idas:	
Para portos da provincia . . .	1\$500
Para portos estrangeiros . . .	3\$000
Superiores a 100 <sup>m</sup> , de pequena cabotagem, registadas na capitania . . .	3\$000
Superiores a 100 <sup>m</sup> , de pequena cabotagem ou longo curso, não registadas na capitania . . .	4\$000

Diversos:

Arqueação de embarcações de pequena cabotagem e tráfego local, cada metro cúbico . . .	\$100
Autuação por transgressões, havendo condenação (a) . . .	\$500
Buscas a assentamentos, por cada ano . . .	\$200
Cédulas aos individuos, de profissão maritima . . .	\$500
Certidão, até duas laudas . . .	\$500
Sêlo . . .	\$100
Por cada lauda que exceder . . .	\$200
Letras ou algarismos pintados nas velas (fornece a capitania a tinta) . . .	\$200
Letras nas amuras, etc., das embarcações (fornece a capitania a tinta) . . .	\$200
Rubricar os livros de bordo . . .	\$500
Termos de abertura e encerramento nos ditos, cada . . .	\$250
Termos diversos . . .	1\$000
Títulos de habilitação profissional ou cartas . . .	\$500
Sêlo . . .	2\$000

Licenças diversas:

Para individuo nacional se matricular em embarcação estrangeira . . .	\$500
Sêlo . . .	\$100
Para individuo estrangeiro se matricular em embarcação nacional . . .	1\$000
Sêlo . . .	\$100
Para uma embarcação construir, encastrar, concertar, limpar ou desmanchar, mudar de ancoradouro, roçar ferros ou amarras, para carga e descarga dum só navio e outras não especificadas nesta tabela, cada . . .	\$200
Sêlo . . .	\$100
Anual, para gamboas, por cada are de terreno . . .	\$030
Sêlo . . .	\$100
Ao empregado que fizer a medição . . .	1\$000

Licença para tirar pedra das praias para obras:

Por cada metro cúbico . . .	\$100
Ao medidor . . .	\$050

Licença para tirar areia das praias para obras:

Por cada metro cúbico . . .	\$050
Ao medidor . . .	\$020

Licença para um navio embarcar ou desembarcar lastro ou desembarcar cinzas:

Por cada metro cúbico . . .	\$100
Ao guarda de lastro . . .	\$010

Licença para um navio ou embarcação alastrar na praia, por cada vez:

Até 5 toneladas de arqueação (tonelagem bruta) . . .	gratis
De 5 a 10 . . .	\$450
De 10 a 30 . . .	\$900
De 30 a 60 . . .	1\$800
De 60 a 100 . . .	3\$000
De 100 para cima . . .	6\$000
Ao guarda de lastro, por dia . . .	\$500

Licença anual por ter, nos portos naturais ou rios, uma amarração com bóia para navios de qualquer lotação . . .

	30\$000
--	---------

Licença anual por ter, nos portos naturais ou rios, uma amarração com bóia para embarcações de serviço de portos e rios . . .

	5\$000
--	--------

Licença para estabelecer nos portos e rios, dentro da área da jurisdição maritima da capitania ou delegação, depósito ou viveiros de moluscos, peixes e crustáceos:

Por cada ano e cada metro quadrado . . .	\$100
Ao empregado que fizer a medição, por cada medição . . .	1\$000

Licença para estabelecer nos portos e rios, dentro da área da capitania e delegação, depósito de madeiras mergulhadas ou enterradas:

Por cada ano ou fracção e por cada 10 metros quadrados que ocupar . . .	\$600
Ao empregado que fizer a medição (b) . . .	1\$000

Licença para estabelecer na praia barracões para depósitos ou estaleiros provisórios:

Por cada mês ou fracção e por cada metro quadrado . . .	\$100
Ao empregado que fizer a medição (b) . . .	1\$000

Licença para estabelecer na praia depósitos de carvão a descoberto:

Por cada mês e por cada metro quadrado . . .	\$020
Ao empregado que fizer a medição (b) . . .	1\$000

(a) Para o empregado da capitania que fizer a autuação.  
(b) Por cada medição.

Licença para estabelecer na praia depósitos de leuha, pedra ou materiais não especificados:	
Por cada mês e por cada metro quadrado . . .	\$020
Ao empregado que fizer a medição (a) . . .	1\$000

Vitorias e exames (b)

Vitorias a navios de longo curso e grande cabotagem:	
Ao capitão dos portos . . .	6\$000
Aos peritos (cada) . . .	3\$000
Ao escrivão . . .	3\$000

Vitorias a embarcações de pequena cabotagem e tráfego local:	
Ao capitão dos portos . . .	4\$000
Aos peritos (cada) (c) . . .	1\$000
Ao escrivão . . .	1\$000

Vitorias a vapores ou automóveis de tráfego local:	
Ao capitão dos portos . . .	4\$000
Aos peritos (cada) (c) . . .	1\$000
Ao escrivão . . .	1\$000

Exames a maquinistas de grande e pequena cabotagem, pilotos e mestres de embarcações de pequena cabotagem:	
Ao capitão dos portos . . .	4\$000
Aos examinadores (cada) . . .	3\$000
Ao escrivão . . .	1\$000

Exames a mestres de embarcações de pequena cabotagem indígenas, maquinistas e arrais de embarcações de tráfego local:	
Ao capitão dos portos . . .	3\$000
Aos examinadores (cada) . . .	1\$000
Ao escrivão . . .	1\$000

(a) Por cada medição.  
(b) Os emolumentos das vitorias e exames pertencem ao capitão dos portos, escrivão e peritos ou examinadores.  
(c) Sendo officiaes tem 3\$000 réis cada um.

Nota — As licenças constantes desta tabela constituem receita do Estado, como determina o regulamento.

Repartição dos Serviços de Marinha, em Lourenço Marques, 26 de Julho de 1911. — O Chefe dos Serviços de Marinha, C. Guerreiro.

Despachos ministeriaes

Em 27 de Abril

Os navios armados, estações autónomas, etc., quando tenham que requisitar artigos para serem fornecidos pela Cordoaria, dirigirão as suas requisições directamente à Direcção daquela fábrica e não à dos Depósitos de Marinha, como era de uso. Os artigos requisitados serão enviados pela Direcção da Cordoaria para o Depósito de Artefactos do Arsenal, onde poderão ser recebidos pelas estações requisitantes. Em caso de urgência, de saída inesperada de navio, as requisições embora dirigidas à Direcção da Cordoaria serão entregues à dos Depósitos, que as satisfará, devendo contudo o devido pagamento ser feito ao Conselho Administrativo da Cordoaria Nacional.

Majoria General

Em 18

Os comandos dos navios em que estiverem embarcados aspirantes e guardas-marinhas devem remeter à Escola Naval, com referência ao dia 1.º dos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, informações da aptidão e comportamento dos mesmos alunos, conforme os modelos adoptados.

José Maria Teixeira Guimarães, Major General da Armada.

Está conforme. — O Chefe do Estado Maior General, Luis Bernardino Leitão Xavier, Capitão de mar e guerra.

(Contêm esta ordem outros diplomas já publicados no Diário do Governo).

1.ª Repartição

Hei por bem, sob proposta do Ministro da Marinha, aprovar as instruções que foram elaboradas pelo Conselho Superior de Saúde Naval, na parte relativa à avaliação da disposição física das praças para distribuição e classificação pelas brigadas e especialidades, e estabelecer as normas por que deve reger-se a Junta regimental do Corpo de Marinheiros da Armada na apreciação da disposição física do pessoal que tiver de julgar, seguindo-se os termos da tabela anexa a este decreto.

Paços do Governo da República, em 1 de Junho de 1912. — Manuel de Arriaga — Celestino de Almeida.

Instruções a seguir na escolha das praças do Corpo de Marinheiros da Armada, para os serviços das diferentes especialidades

	1.ª Brigada		2.ª Brigada		3.ª Brigada		4.ª Brigada		5.ª Brigada			Tripulação dos submersiveis
	Artilheiros	Foguetiros e chegadores	Telegrafistas sinaleiros	Torpedeiros	Mergulhadores	Ajudantes de enfermeiros	Criados de câmara	Padeiros e cozinheiros	Corneteiros e músicos			
Valor individual . . . . .	V < 20	V < 15	V < 20	V < 15	V < 10	V < 25	V < 20	V < 20	V < 20	V < 20	V < 15	
Altura . . . . .	A > 1,65	A < 1,70	A < 1,65	A < 1,65	A > 1,65	A > 1,54	A > 1,54	A > 1,54	A > 1,54	A > 1,54	A < 1,65	
Idade . . . . .	—	Min.º 21 anos	—	Entre 20 e 25 anos	Min.º 25 anos	Min.º 20 anos	Min.º 20 anos	—	Min.º 20 anos	Min.º 20 anos	Min.º 22 anos	
Visão . . . . .	5 metros	5 metros	5 metros	5 metros	5 metros	2,5 (mínimo)	2,5 (mínimo)	2,5 (mínimo)	2,5 (mínimo)	2,5 (mínimo)	5 metros	
Capacidade respiratória . . . . .	—	—	—	—	Mínima 3,500	—	—	—	—	—	Mínimo 3,500	
Agudeza auditiva . . . . .	—	—	Perfeita	—	Perfeita	—	—	—	—	—	Perfeita	