

Nenhum navio, quaisquer que sejam as circunstâncias em que se encontre, deve deixar de tomar as precauções convenientes.

Art. 29.º Nada do contido nestas regras desculpará qualquer navio, o seu armador, capitão ou tripulação das consequências de descuido ou falta em trazer luzes ou fazer os sinais, ou ter boa vigia, ou tomar as precauções que possam ser exigidas pela prática ordinária da navegação ou por circunstâncias especiais do caso.

Reserva quanto às regras a seguir em portos e nas águas interiores

Art. 30.º Nada do contido nestas regras prejudicará a execução de qualquer regra especial, devidamente elaborada pela autoridade local, relativa à navegação de qualquer porto, rio ou águas interiores.

Sinais de perigo

Art. 31.º Quando um navio estiver em perigo e precisar de auxílio de outros navios ou da terra, os sinais a usar e mostrar, quer junta, quer separadamente, serão os seguintes:

De dia:

1.º Tiros de peça ou outros sinais explosivos feitos com intervalos de cerca de um minuto;

2.º Um sinal de socorro do Código Internacional;

3.º Um sinal para grandes distâncias consistindo numa bandeira quadrada tendo superiormente ou inferiormente um balão ou outro objecto semelhante;

4.º Um som contínuo produzido com qualquer aparelho de sinais de nevoeiro;

5.º O sinal internacional de perigo radiotelegráfico ou radiotelefónico, ou qualquer outro sistema de sinais a grande distância.

De noite:

1.º Tiros de peça, ou outros sinais explosivos, feitos com intervalos de cerca de 1 minuto;

2.º Fogueiras a bordo, produzidas pela combustão de barricas de alcatrão, óleo, etc.;

3.º Foguetes ou bombas lançando estrêlas, de qualquer cor ou feitio, deitados um por cada vez com curtos intervalos;

4.º Um som contínuo produzido com qualquer aparelho de sinais de nevoeiro;

5.º O sinal internacional de perigo radiotelegráfico ou radiotelefónico, ou qualquer outro sistema de sinais a grande distância.

É proibido o emprego de qualquer dos sinais acima mencionados, excepto com o fim de indicar que um na-

vio se encontra em perigo, e bem assim é proibido o emprego de qualquer sinal susceptível de ser confundido com os referidos sinais.

Paços do Governo da República, 13 de Maio de 1932.—
O Ministro da Marinha, *Luiz António de Magalhães Correia*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos

Por ordem superior se faz público que em 11 de Maio de 1932, a Bélgica, a Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, o Canadá a Austrália, a Nova Zelândia, a União Sul-Africana, a Índia, a França, a Grécia, a Itália, o Japão, a Polónia, Portugal, a Roménia, a Checo-Eslováquia e a Jugo-Eslávia depositaram nos arquivos do Governo Francês os instrumentos de ratificação do Acôrdo entre as potências credoras (Áustria, Hungria, Bulgária), Dívida de Liberação), assinado na Haia em 20 de Janeiro de 1930.

Direcção Geral dos Negócios Políticos, 6 de Julho de 1932. — O Secretário Geral, *Luiz T. de Sampaio*.

Direcção Geral dos Negócios Comerciais

Questões Económicas

Por terem saído com inexactidões no texto francês, de novo se publicam a alínea m) do n.º 2.º do artigo 4.º da Convenção Internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos, assinada em Bruxelas em 25 de Agosto de 1924, e o n.º 2 do Protocolo de assinatura da referida Convenção, publicados no *Diário do Governo* n.º 128, 1.ª série, de 2 de Junho de 1932:

m) De la feinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

2. D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa du dit article.

Direcção Geral dos Negócios Comerciais, 7 de Julho de 1932. — O Director Geral, *Francisco António Correia*.