

Art. 12.º Os officiaes e praças a que se refere a presente lei começam a perceber os seus vencimentos a partir de 1 de julho do corrente anno.

Art. 13.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, em 26 de maio de 1911.—*Joaquim Theophilo Braga—Antonio José de Almeida—Bernardino Machado—José Relvas—Antonio Xavier Correia Barreto—Amaro de Azevedo Gomes—Manuel de Brito Camacho.*

O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que em nome da Republica decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Ministerio da Guerra a conceder gratuitamente a Comissão Municipal de Penamacor uma faixa de terreno pertencente ao mesmo Ministerio com a superficie approximada de 400 metros quadrados, destinada á construcção de uma estrada municipal, ligando a parte alta com a parte baixa da villa de Penamacor, mediante as seguintes condições:

a) A concessão feita caducará se dentro do prazo de um anno, a contar da data da respectiva escritura de concessão, não tiver sido applicado o terreno ao fim em vista;

b) A parte da estrada para cuja construcção o terreno é cedido será executada perfeitamente em harmonia com o projecto apresentado, e a sua execução ficará sujeita á fiscalizaçã da inspecção de engenharia na 2.ª divisão militar.

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

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, em 26 de maio de 1911.—*Joaquim Theophilo Braga—Antonio José de Almeida—Bernardino Machado—José Relvas—Antonio Xavier Correia Barreto—Amaro de Azevedo Gomes—Manuel de Brito Camacho.*

O Governo Provisorio da Republica, em nome da Republica, faz saber que se decretou, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Ministerio da Guerra a permittir que a Camara Municipal do concelho de Faro proceda á demolição de parte dos terraplenos dos baluartes e muralhas do castello da dita cidade, necessaria para a continuação dos trabalhos de construcção da estrada de circunvalação da mesma cidade, em conformidade com o alinhamento constante do projecto, e bem assim de parte de um pequeno armazem que é cortado pelo referido alinhamento, mediante as seguintes condições:

1.ª Obriga-se a Camara Municipal de Faro a construir á sua custa os muros de suporte precisos para vedar os terraplenos dos baluartes, cortados segundo a orla norte da estrada traçada e perfis indicados na respectiva planta, podendo nestes muros applicar a pedra proveniente das demolições;

2.ª Obriga-se mais a mesma Camara a construir no local conveniente a parede do armazem cortado pelo novo alinhamento da orla norte da estrada, e situado no terrapleno de um dos baluartes, e a reparar no interior do predio todas as ruínas a que a demolição tiver dado lugar;

3.ª A Camara não poderá dar aos terrenos cedidos outra applicação sem autorização expressa do Ministerio da Guerra;

4.ª Todas as demolições, reconstrucção de muros e reparação das ruínas causadas, ficam sujeitas á fiscalizaçã da engenharia militar;

5.ª Esta cedencia caducará e ficará de nenhum effeito se no prazo de um anno os trabalhos não tiverem começado.

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

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, em 26 de maio de 1911.—*Joaquim Theophilo Braga—Antonio José de Almeida—Bernardino Machado—José Relvas—Antonio Xavier Correia Barreto—Amaro de Azevedo Gomes—Manuel de Brito Camacho.*

MINISTERIO DA MARINHA E COLONIAS

Gabinete do Ministro

A bem dos superiores interesses da Republica Portuguesa, o seu Governo Provisorio ha por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo unico. É demittido de official da armada o capitão de fragata reformado João Antonio de Azevedo Coutinho Frago de Siqueira.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Repu-

blica, em 26 de maio de 1911.—*Joaquim Theophilo Braga—Antonio José de Almeida—Bernardino Machado—José Relvas—Antonio Xavier Correia Barreto—Amaro de Azevedo Gomes—Manuel de Brito Camacho.*

Por ter saído incompleto e com algumas inexactidões, se publica novamente o seguinte regulamento:

Regulamento para os portos artificiaes de Ponta Delgada e Horta
mandado pôr em execução
pelo decreto com força de lei de 16 de fevereiro de 1911

CAPITULO I

Disposições geraes

Artigo 1.º Os portos de Ponta Delgada e Horta comprehendem: o porto artificial, o ancoradouro exterior do commercio e o ancoradouro de franquia.

1.º O porto artificial abrange:

Em Ponta Delgada todo o espaço abrigado pelo molhe e limitado a leste por uma linha que partindo da cabeça do molhe, siga a direcção NS. v. até encontrar a terra.

Na Horta todo o espaço abrigado pelo molhe, e limitado por uma linha que partindo da cabeça do molhe, segue a direcção NW. v. até encontrar a terra.

2.º O ancoradouro exterior:

Em Ponta Delgada é limitado a E. pelo enfiamento do moinho de E. da Fajã de cima (moinho do Casquilho) pelo forno de cal da Franchinha, e ao S. pelo enfiamento da torre do farol do porto artificial, na sua actual posição, pela chaminé da fabrica do assucar de Santa Clara, enfiamento que corresponde proximoamente ao prolongamento do primeiro braço do molhe.

Na Horta é limitado a E. pela linha que une a ponta da Espalamaca á ponta da Garça do monte da Guia; ao S. pela linha EW. v. que passa pelo observatorio do Monte das Moças e ao N. pela linha que une o angulo N. da Igreja do Carmo ao angulo S. da casa da Boa Vista.

3.º O ancoradouro de franquia:

Em Ponta Delgada é contado para o mar do limite S. do ancoradouro do commercio, á distancia d'este limite não superior a 600 metros; e limitado a E. pela mesma linha que limita por este lado o ancoradouro do commercio, e a W. pelo enfiamento do meio da torre da matriz pelo meio da casa do Pico de Salomão.

Na Horta fica situado ao mar da linha que une a ponta da Espalamaca á ponta da Garça do monte da Guia.

§ 1.º No ancoradouro de franquia em Ponta Delgada só podem fundear os navios de guerra, os mercantes que queiram ficar em franquia e os que, por motivo especial, a autoridade maritima entenda que não devem fundear no ancoradouro do commercio, nem entrar no porto artificial.

§ 2.º A entrada do porto artificial da Horta é actualmente determinada pela linha que une o extremo do molhe ao centro da alfandega velha.

§ 3.º É expressamente prohibido fundear ao norte da linha designada como limite N. do ancoradouro exterior do commercio do porto da Horta, antes de passado o enfiamento da ponta da Espalamaca com o observatorio do Monte das Moças, devendo ter-se sempre em attenção a boia que se acha fundeada ao N. da bahia e que marca o limite sul dos cabos submarinos naquella ponto.

Art. 2.º Todos os navios, quando entrarem ou saírem dos ancoradouros ou do porto artificial, são obrigados a conservar içada a bandeira da sua nacionalidade.

Art. 3.º Todas as embarcações, com excepção das mencionadas no artigo seguinte, que pretenderem fundear nos ancoradouros ou entrar nos portos artificiaes, são obrigadas a receber piloto.

Art. 4.º São exceptuadas da obrigação de tomar piloto:

1.º As embarcações que procurarem o porto acossadas por temporal, em perigo imminente ou em outras circunstancias de força maior;

2.º Os navios que fundearem no ancoradouro de franquia;

3.º Os navios de guerra, de recreio e os encarregados de alguma missão scientifica ou benemerita de caracter ou interesse internacional, quer sejam nacionaes ou estrangeiros quando se não destinem ao porto artificial;

4.º As embarcações de cabotagem.

§ unico. Entende-se por embarcações de cabotagem, para os effeitos d'este regulamento, as que somente navegam entre as ilhas dos Açores.

Art. 5.º Os navios que, ao demandarem o porto, desejem serviço de piloto para fundear em qualquer dos ancoradouros ou entrar no porto artificial, deverão içar qualquer dos sinais indicados no Codigo Internacional de Sinaes para pedir piloto.

Art. 6.º Os navios surtos nos portos de Ponta Delgada e Horta estão sujeitos ás disposições da legislação geral dos portos do continente que não sejam contrarias ás d'este regulamento.

Art. 7.º A entrada no porto artificial é franca para todos os navios que se sujeitem ás disposições d'este regulamento, quando se não dê algum dos seguintes impedimentos:

1.º Prevenção pelo sinal F W ou S U Y, firmado com um tiro de peça e designativo de prohibição geral de entrada;

2.º Intimação por escrito da autoridade maritima, de lhes não ser permittida a entrada, na qual se lhes indicará as razões da prohibição;

3.º Incendio a bordo, salvo o caso a que se refere o artigo 99.º d'este regulamento;

4.º Artilharia carregada a bordo;

5.º Polvora ou outra substancia explosiva a bordo de navio de commercio.

Art. 8.º Teem preferença para ser admittidos no porto artificial:

1.º Os navios com grossas avarias que exigirem pronto socorro;

2.º Os paquetes e navios com mala;

3.º Os navios do Estado ou ao seu serviço;

4.º Os navios que transportem material para o porto artificial, obras publicas, etc.;

5.º Os navios a vapor que precisem tomar carvão para proseguimento da sua viagem;

6.º Os navios de guerra estrangeiros.

Art. 9.º São obrigados a entrar no porto artificial:

1.º Os paquetes subsidiados pelo Estado ou com contrato para serviço de navegação nas ilhas;

2.º Os navios de vela, ou navios de vapor cuja machina não possa funcionar regularmente, que tenham arribado com grossas avarias;

3.º Os navios de vela que, durante a estação invernos (de outubro a março) tenham que demorar-se no porto por espaço de tempo superior a vinte e quatro horas.

§ unico. A obrigação constante dos diversos numeros d'este artigo cessa desde que a autoridade maritima, por motivo justificado, excepcionalmente a dispense.

Art. 10.º Os navios que se empreguem em serviço de passageiros podem fundear no ancoradouro exterior do commercio, sendo porem obrigados a entrar no porto artificial quando, pelo estado do mar, a autoridade maritima entender que se torna perigoso o embarque ou desembarque de passageiros n'aquelle ancoradouro.

Art. 11.º Os sinais de communicação entre a estação dos pilotos e os navios serão feitos pelo Codigo Internacional de Sinaes.

§ unico. Os sinais içados no mastro da estação dos pilotos para indicar o movimento maritimo serão feitos por um systema especial conforme o modelo A annexo a este regulamento.

CAPITULO II

Pessoal

Art. 12.º O pessoal das capitánias será constituído da seguinte forma:

Ponta Delgada:

- 1 capitão do porto;
- 2 delegados maritimos;
- 1 patrão mor;
- 1 escriptorario;
- 3 serventes;
- 4 cabos de mar.

Horta:

- 1 capitão do porto;
- 4 delegados maritimos;
- 1 patrão mor;
- 1 escriptorario;
- 5 serventes;
- 8 cabos de mar.

Artigo 13.º O pessoal da corporação dos pilotos compor-se-ha:

Ponta Delgada:

- 1 Piloto-mor;
- 4 Pilotos;
- 3 Patrões;
- 15 Remadores;
- 1 Machinista;
- 1 Fogueiro;
- 1 Chegador

Horta:

- 1 Piloto-mor;
- 4 Pilotos;
- 2 Patrões;
- 10 remadores.

§ 1.º Quando por circunstancias extraordinarias de serviço se torne insufficiente o numero de remadores fixado, ou quando qualquer d'elles esteja impossibilitado temporariamente de prestar serviço, o capitão do porto poderá contratar os remadores que forem necessarios, aos quaes será abonado o mesmo vencimento que teem os do quadro.

§ 2.º Um dos pilotos do porto da Horta servirá de practico a bordo dos navios de guerra portugueses em serviço nas ilhas, deixando nesta situação de ter direito ás percentagens consignadas no artigo 15.º

Art. 14.º Ao pessoal da corporação dos pilotos abaixo designado são garantidos os seguintes subsidios mensaes:

Ao machinista.....	50\$000 réis
Aos pilotos-mores.....	35\$000 „
Aos pilotos.....	30\$000 „

§ 1.º Os vencimentos do restante pessoal da corporação são os determinados no capitulo xv do regulamento geral dos departamentos maritimos, capitánias dos portos e respectivas delegações do continente da Republica e ilhas adjacentes, que igualmente fixa os vencimentos do pessoal das capitánias.

§ 2.º O piloto-mor de Ponta Delgada terá a gratificação mensal de 5\$000 réis por fiscalizar o serviço e conservação do vapor *Furnas*.

Art. 15.º Os pilotos-mores e os pilotos terão direito, além dos vencimentos e subsídios tratados no artigo antecedente, a 12 por cento sobre os rendimentos provenientes das taxas de pilotagem, sendo essas percentagens divididas pela forma seguinte: um e meio quinhão ao piloto-mor e um quinhão a cada piloto.

§ 1.º Pelo pessoal das embarcações, patrões e remadores, serão distribuídos proporcionalmente aos seus vencimentos 50 por cento das quantias cobradas pelos serviços de amarrar e desamarrar espas, em conformidade com o estabelecido no artigo 151.º e seu § 1.º d'este regulamento.

§ 2.º Os escripturários das capitánias, encarregados da escripturação, guarda e divisão das percentagens de que trata este artigo e seu § 1.º, perceberão por esse serviço a gratificação mensal da importância de 6\$000 réis.

Art. 16.º Ao pessoal da capitania do porto e da corporação dos pilotos, competem além d'estes vencimentos, os emolumentos pessoais indicados no regulamento geral das capitánias dos portos do continente e ilhas adjacentes.

Art. 17.º Todas as vezes que o pessoal da capitania ou corporação dos pilotos, ou ainda gente estranha, tiver de prestar serviços extraordinários, o capitão do porto arbitrar-lhe-ha uma gratificação, em harmonia com as dificuldades a vencer, gratificação que será satisfeita pela parte interessada, mediante conta apresentada pela capitania do porto.

§ unico. As contas a que este artigo se refere deverão ser passadas em duplicado, sendo o original entregue á parte e o duplicado archivado na secretaria da capitania, depois de nelle ter sido passado recibo pelo pessoal que prestou o serviço e recebeu a gratificação.

Art. 18.º Quando o vapor *Furnas* tiver de sair para fora do porto artificial, os seus tripulantes vencerão uma razão de 200 réis por cada dia em que o vapor se conservar fora do porto artificial.

Art. 19.º A nomeação do pessoal das capitánias e das corporações dos pilotos será effectuada conforme as disposições do regulamento geral das capitánias e do de pilotagem, regendo-se a que respeita ao pessoal das embarcações pelas regras seguintes:

1.º Os remadores serão contratados pelo capitão do porto, precedendo concurso documental entre os individuos de profissão marítima, que provem: não terem mais de quarenta nem menos de dezotto annos de idade; terem bom comportamento, provado por certificado do registo criminal e por attestado da autoridade policial do concelho onde tiverem residido nos ultimos dois annos; não soffrerem de molestia contagiosa e terem cumprido a lei do recrutamento, constituindo razão de preferencia o haverem servido como praças da armada;

2.º Os patrões das embarcações são nomeados pelo capitão do porto, precedendo concurso documental entre os remadores, tendo sempre em consideração as maiores capacidade e aptidão para o desempenho do cargo e o comportamento, preferindo-se, em igualdade de outras circunstancias, o saberem ler e escrever e a antiguidade.

3.º O fogueiro e o chegador serão nomeados pelo capitão do porto, precedendo concurso.

§ 1.º O jury do concurso, a que se refere este artigo, será composto do capitão do porto, o patrão-mor e o piloto-mor.

§ 2.º Das nomeações effectuadas pelo capitão do porto, nos termos d'este artigo, cabe recurso para a Direcção Geral da Marinha.

Art. 20.º O uniforme do pessoal das embarcações será:

1.º Para os patrões das embarcações, o mesmo determinado para os cabos do mar;

2.º Para os remadores, igual ao das praças do corpo de marinheiros, tendo na fita do bonet ou chapéu o distinctivo: «Capitania do porto».

§ unico. Os remadores, quando em serviço na embarcação de pilotagem, poderão fazer uso de camisolas e calças de ganga azul; e a todo o pessoal de serviço de pilotagem, por occasião de mau tempo ou chuva, é permitido o uso de fatos impermeáveis.

Art. 21.º Quando o patrão-mor for da classe civil, o seu uniforme será de pano azul com botões de ancora dourados, tendo no bonet uma ancora prateada.

Art. 22.º Todos os empregados das capitánias e das corporações dos pilotos, teem direito a ser tratados nos hospitais da Misericórdia de Ponta Delgada e da Santa Casa da Misericórdia da Horta, perdendo: os que forem de classe militar, o que a esse respeito estiver estipulado nos regulamentos vigentes, e os da classe civil, dois terços do seu vencimento para a Fazenda, pagando o Estado a conta do seu tratamento apresentada pelo mesmo hospital.

§ unico. Sempre que a baixa ao hospital tenha lugar por motivo de desastre ou doença adquirida em serviço, a conta do tratamento será integralmente paga pelo Estado, não soffrendo o funcionario victimado desconto algum para hospitalização.

Art. 23.º Quando qualquer dos empregados adoecer e não quizer recolher ao hospital, dará parte ao capitão do porto, apresentando attestado do facultativo, quando a doença se prolongue além de tres dias.

§ 1.º Quando a doença se prolongue além de oito dias, o capitão do porto fará inspecionar o doente por uma junta de saude militar ou civil, para que esta possa arbitrar-lhe a licença precisa para se tratar.

§ 2.º O capitão do porto sempre que o entenda conveniente, solicitará, pelas vias competentes, que a autori-

dade sanitaria local, visite o empregado que se achar com parte de doente na casa da sua residencia.

Art. 24.º As licenças até oito dias, a todo o pessoal das capitánias e das corporações dos pilotos, serão concedidas pelo capitão do porto, não podendo cada funcionario gozar essa regalia mais de uma vez em cada anno civil; as licenças que excederem aquelle prazo devem ser requeridas á Direcção Geral da Marinha por intermedio do capitão do porto que informará sobre a sua oportunidade. As licenças não excedentes a vinte e quatro horas a todo o pessoal da corporação dos pilotos podem ser concedidas, sem prejuizo do serviço, pelo piloto mor.

§ 1.º As licenças por motivo de doença não dão lugar á perda dos subsídios.

§ 2.º O piloto-mor, os pilotos, o escripturário, os patrões e os remadores, quando em gozo de qualquer licença ou doentes, não teem direito a percentagens sobre as pilotagens nem a emolumentos.

Art. 25.º Todo o pessoal das capitánias e das corporações dos pilotos tem direito a aposentação nos termos e condições da lei vigente que as rege.

CAPITULO III

Deveres do pessoal.

Art. 26.º Aos capitães dos portos e aos escripturários das capitánias incumbem os deveres geraes designados no regulamento geral das capitánias e os especiaes que por este regulamento lhes são impostos.

Art. 27.º Ao patrão-mor compete:

1.º Cumprir e fazer cumprir as ordens do capitão do porto relativas á policia do porto;

2.º Resolver de pronto qualquer questão de serviço urgente, dando immediatamente parte áquella autoridade;

3.º Ter a seu cargo o livro de registo das amarrações, boias e balizas do porto artificial, que deverão estar devidamente inventariadas, lançando nesse livro quaesquer alterações de que lhe dê conhecimento o piloto-mor, solicitando do capitão do porto os reparos necessarios á conservação d'aquelle material e propondo a substituição d'elle quando o julgar necessario;

4.º Substituir o piloto mor na estação dos pilotos todas as vezes que elle tenha de fazer serviço no mar e não esteja disponivel piloto algum a que possa ser entregue o serviço da mesma estação;

5.º Superintender na policia do porto, segundo as instrucções que lhe forem dadas pelo capitão do porto, e comunicar immediatamente áquella autoridade as occorrenças de que tiver conhecimento, levantando autos das transgressões commettidas;

6.º Regularizar, com o auxilio dos cabos de mar, o serviço de embarque e desembarque de passageiros a bordo dos paquetes;

7.º Fazer parte do jury do concurso para pilotos e pessoal das embarcações, e do conselho de investigação dos pilotos;

8.º Prestar o serviço que lhe está designado no mappa dos emolumentos das capitánias dos portos;

9.º Fazer parte, como vogal, do tribunal marítimo commercial.

§ 1.º Pela estação dos pilotos serão postas á disposição do patrão-mor as embarcações de que elle precisar para o desempenho do seu serviço.

§ 2.º O patrão-mor, quando não tiver graduação militar, prestará declaração em termos legais no tribunal judicial, para que os autos de transgressão que levante tenham fé em juizo, até prova plena em contrario, e sirvam de corpo de delicto.

Art. 28.º Aos cabos de mar pertence:

1.º Fazer a policia do porto, sob as immediatas ordens do patrão-mor;

2.º Fiscalizar o serviço de lastro;

3.º Fiscalizar os trabalhos de carga e descarga, principalmente de materias perigosas;

4.º Exercer a vigilancia necessaria a fim de que se cumpram dentro do porto as disposições d'este regulamento, em tudo que respeita á policia do mar, dando parte das transgressões ao patrão-mor para este levantar auto;

5.º Regular, a bordo dos paquetes e navios de passageiros, o embarque e desembarque d'estes, segundo as instrucções que pelo patrão-mor lhes forem dadas, para que aquelle serviço se execute com a ordem devida;

6.º Desempenhar o serviço que lhes está indicado no mappa geral dos emolumentos das capitánias dos portos;

7.º Prestar qualquer serviço que lhes seja incumbido pelo capitão do porto ou pelo patrão-mor.

Art. 29.º Ao piloto-mor pertence especialmente:

1.º Distribuir e dirigir o serviço de pilotagem e fiscalizar a sua immediata execução;

2.º Pilotar os navios de guerra na sua entrada e saída do porto artificial;

3.º Pilotar qualquer navio de entrada ou saída, sempre que os pilotos de numero se achem em serviço de pilotagem;

4.º Inspeccionar todo o material empregado na pilotagem, pelo qual é responsavel, e prover ás suas reparações, solicitando do capitão do porto o que para tal fim for necessario;

5.º Solicitar do capitão do porto autorização para remover ou fazer sair do porto artificial um ou mais navios, quando julgue isso necessario para a segurança d'elles ou de outros que não possam ser removidos.

6.º Remetter diariamente á capitania do porto o relatório do piloto de serviço a que se refere o n.º 20.º do

art. 30.º e bem assim narração circunstanciada de qual quer occorrença extraordinaria que não conste d'aquillo documento;

7.º Enviar á capitania os bilhetes de entrada e saída de cada navio, e, juntamente com o de saída, a nota das boias, postes, arganeus, amarrações fixas, ancoras e espas de que o navio se serviu durante a sua estada no porto e indicação dos dias que esteve acostado ao caes;

8.º Comunicar á capitania as occorrenças importantes e bem assim as transgressões d'este regulamento, praticadas pelo pessoal da sua corporação ou por outras pessoas;

9.º Proceder, sob a sua direcção, a qualquer serviço tanto na collocação como no movimento das boias e balizas do porto artificial e suas amarrações, que seja mister effectuar-se, dando parte ao patrão-mor d'essa collocação ou movimento e de qualquer substituição, concerto ou benificação que reconheça necessario;

10.º Fazer parte do jury nos concursos para pilotos e pessoal das embarcações de que tratam o regulamento geral do serviço de pilotagem e o artigo 19.º d'este regulamento, e bem assim do conselho de investigação aos pilotos;

11.º Prestar o serviço que lhe está designado no mappa geral dos emolumentos das capitánias dos portos;

12.º Fazer parte, como vogal, do tribunal marítimo commercial, na falta do patrão-mor.

Art. 30.º Aos pilotos compete:

1.º Fazer vigiar os navios que demandem o porto;

2.º Mandar fazer, no mastro da estação, os sinais de navio á vista, pelo systema constante do modelo A annexo a este regulamento, bem como qualquer outro necessario, pelas bandeiras do Código internacional;

3.º Providenciar de maneira a ter sempre uma embarcação pronta a prestar serviço;

4.º Fazer arvorar no mastro da estação algum dos sinais F W ou S U Y do Código Internacional quando, em prévia conferencia dos pilotos presidida, pelo capitão do porto, se haja concordado em que o mau tempo torna a entrada impossivel ou perigosa;

5.º Rondar repetidas vezes, até á meia noite, quando de serviço, os vigias do posto dos pilotos, nos termos do artigo 44.º e seus §§.

6.º Dirigir-se para o navio que seja encarregado de pilotar á entrada, á maior distancia que o tempo e a qualidade da embarcação de que dispuser o permittam, e chegando á fala, informar-se do capitão ou mestre se o navio se destina ao ancoradouro exterior ou ao porto artificial, bem como das circunstancias que julgar indispensaveis para poder com segurança pilotar o navio;

7.º Dirigir a manobra dos navios que se destinem ao ancoradouro exterior, de bordo da sua embarcação, não entrando no navio antes de este receber a visita de saude;

8.º Dirigir de bordo dos navios que se destinem ao porto artificial a manobra da entrada, quando, pelo interrogatorio feito ao capitão, segundo as instrucções recebidas do guarda-mor de saude, se verifique que o navio poderá ter livre pratica;

9.º Pilotar de bordo da sua embarcação os navios que tenham de entrar no porto artificial e que, pelo interrogatorio indicado no numero antecedente, julgue que deverão ficar impedidos, não entrando nesses navios senão no caso da sua segurança o exigir;

10.º Fazer escripturar pelos capitães ou mestres dos navios os bilhetes de registo de entrada e saída, de que trata o n.º 7 do artigo 29.º deste regulamento, entregando-os ao piloto-mor depois de preenchidos.

11.º Fornecer a todos os capitães ou mestres de navios que venham pela primeira vez ao porto, um extracto impresso d'este regulamento, nos termos do artigo 158.º;

12.º Informar-se se o navio mercante conduz materias explosivas ou consideradas como perigosas, e, no caso affirmativo, ancorá-lo fora do porto artificial e fazer a devida comunicação ás autoridades competentes;

13.º Conduzir os navios ao local que haja sido indicado pelas autoridades competentes, quando elles tenham de fazer quarentena, tiverem incendio a bordo, ou conduzirem materias explosivas;

14.º Ordenar as manobras necessarias para fundear convenientemente os navios que ficarem no ancoradouro exterior, e para amarrar, nos logares que tenham sido designados pelo piloto-mor, os navios que pretenderem abrigar-se no porto artificial;

15.º Desamarrar e deitar fora do porto artificial os navios que desejem sair d'elle;

16.º Dirigir na saída, quando seja requisitado este serviço, os navios fundeados no ancoradouro exterior;

17.º Fazer executar as manobras precisas a fim de qualquer navio mudar a amarração, acostar aos caes ou desacostar;

18.º Vigiar, com a mais escrupulosa minuciosidade, que todos os navios estejam bem amarrados, principalmente quando haja receio de mau tempo, dando parte ao piloto-mor de todas as faltas que encontrar nesse serviço;

19.º Accudir prontamente aos navios que necessitem reforçar as suas amarrações ou de outras providencias d'esta natureza;

20.º Preencher devidamente, com todos os seus dizeres, os impressos modelo B. annexo a este regulamento, relatando o occorrido durante as 24 horas de serviço e entregando-os, depois de datados e assinados, ao piloto-mor;

21.º Comunicar ao patrão-mor as transgressões de que tenham conhecimento, relativamente á policia do porto;

22.º Observar, quando em serviço de pilotagem de navios em quarentena, as prescrições do regulamento geral de sanidade marítima em vigor;

23.º Fazer parte do jury dos exames de candidatos a pilotos;

24.º Prestar o serviço que lhes attribue o mappa geral dos emolumentos do regulamento das capitania dos portos.

Art. 31.º Em circumstancias normaes de tempo é obrigatoria a prestação do serviço de pilotagem no espaço do canal do Fayal comprehendido entre a linha que une a ponta da Ribeirinha á ponta do Baixio e aquella que passa pela ponta da Garça do monte da Guia e a ponta do Espartel.

Art. 32.º É obrigatoria a permanencia de dois pilotos do quadro na respectiva estação desde o nascer do sol até o seu occaso, devendo ahi pernoitar aquelle que estiver de serviço.

§ unico. Nenhum piloto poderá trocar o serviço que lhe tenha sido destinado ou lhe competir sem autorização do piloto-mor.

Art. 33.º É expressamente prohibido aos pilotos pedir aos capitães ou mestres, proprietarios, agentes ou consignatarios dos navios, qualquer remuneração ou gratificação pelos seus serviços.

Art. 34.º O piloto tem de dirigir as manobras do navio até concluir o serviço que lhe compete, ou seja pilotando de entrada ou saída, demandando o porto, ancorando ou mudando de amarração, devendo considerar-se terminado o serviço quando o navio estiver em posição de navegar sem risco, ou quando se ache convenientemente ancorado ou amarrado.

§ unico. O piloto poderá desembarcar do navio que esteja dirigindo quando se der a circumstancia prevista no artigo seguinte, ou quando receber ordem superior para entregar o serviço a outro piloto.

Art. 35.º Quando o piloto, por circumstancias do tempo, peculiares ao navio, ou outras justificadas, julgar inconveniente alguma manobra e o capitão ou mestre insistir por ella, deverá o mesmo piloto declarar immediatamente, em presença da equipagem, que não continua a dirigir a navegação, e, deixando toda a responsabilidade ao capitão ou mestre, retirar-se-ha do seu posto, regressando logo a terra se o poder fazer, findando assim as suas obrigações a bordo; chegado a terra dará parte, pelo mais rapido meio, ao piloto-mor para este o transmitir ao capitão do porto.

§ unico. Aos pilotos incumbe identico procedimento quando o capitão ou mestre de um navio se opponha á execução de qualquer manobra por aquelles julgada necessaria.

Art. 36.º O piloto de entrada de qualquer navio deverá considerar-se delegado das repartições de saúde, policial e adaneira, até que se apresentem a bordo as respectivas visitas.

Art. 37.º Aos patrões das embarcações pertence:

1.º Executar, e fazer executar pelos remadores, as ordens do capitão do porto, obedecer ás do piloto-mor no que disser respeito á policia maritima e ás do piloto-mor e pilotos, no que for relativo ao serviço de pilotagem e amarração;

2.º Responder pelo serviço dos remadores ás suas ordens, dando parte ao piloto-mor se elles se ausentarem sem licença, adormecerem estando de vigia, ou se se embriagarem estando de serviço, bem como de qualquer outro facto ou negligencia que encontrarem;

3.º Rondar, por escala e repetidas vezes, desde a meia noite até o romper do sol, os remadores que estiverem de vigia no posto dos pilotos, nos termos do artigo 44.º e seus paragraphos.

Art. 38.º Um dos patrões será mensalmente encarregado do vapor *Furnas*, competindo-lhe vigiar que o pessoal do mesmo vapor, sob as suas ordens, cumpra com os deveres que lhe são impostos neste regulamento e as ordens do piloto em serviço naquella vapor.

Art. 39.º Ao machinista incumbe:

1.º O serviço da machina do vapor e a conservação da mesma, devendo requisitar ao piloto-mor tudo o que para o seu bom funcionamento seja necessario;

2.º Apresentar-se a bordo do vapor com a antecedencia necessaria para que o serviço da machina possa principiar ás horas indicadas;

3.º Determinar o serviço, dando parte ao piloto-mor de qualquer falta que se commetta.

Art. 40.º O machinista é responsavel pelas avarias da machina e caldeira do vapor, quando se prove que taes avarias foram resultantes de falta de cuidado na conservação e funcionamento tanto da machina como da caldeira.

Art. 41.º Na alimentação da caldeira do vapor não deverá o fogueiro fazer uso de agua salgada salvo em caso de força maior.

Art. 42.º Ao chegador compete auxiliar o fogueiro no serviço da machina do vapor.

Art. 43.º Aos remadores cumpre:

1.º Executar durante o dia o serviço que lhes seja superiormente distribuido;

2.º Fazer, por escala, o serviço de vigias durante a noite.

Art. 44.º O serviço de pilotagem far-se-ha, sem interrupção, de dia e de noite, sempre que o estado do tempo o permitta, e será desempenhado de dia pelo pessoal da corporação para isso detalhado pelo piloto-mor, e de noite por um piloto, um patrão e cinco remadores.

§ 1.º Os remadores de serviço durante a noite farão por escala duas horas de vigia, e serão repetidas vezes rondados até a meia noite pelo piloto de serviço, e da meia noite em diante pelo patrão ás suas ordens, ficando tanto um como outro, responsaveis por qualquer falta ou negligencia commettida no serviço, quer ella seja verificada

pela autoridade maritima ou seus delegados, quer seja comprovada por justas reclamações dos interessados;

§ 2.º Os remadores de vigia durante a noite terão em attenção todas as occorrencias que se derem no porto, o movimento maritimo, e ainda o regular funcionamento dos faroes á vista, competindo-lhes dar parte ao piloto ou ao patrão de serviço, de qualquer facto anormal que a taes respeito observarem;

§ 3.º O pessoal do serviço da noite será rendido ao nascer do sol e apresentar-se-ha novamente ao serviço ás dez horas da manhã.

Art. 45.º O vapor *Furnas* nos meses que a autoridade maritima julgar conveniente estará acceso durante o dia e ficará com o fogo rechegado durante a noite devendo permanecer a bordo, alternadamente, o fogueiro e o machinista.

Art. 46.º Todo o pessoal da corporação dos pilotos, bem como o da policia do porto, são obrigados a permanecer na estação dos pilotos durante os temporaes, para o que nessa estação haverá as acomodações necessarias para os alojamentos de um e outro.

Art. 47.º Os pilotos, patrões e remadores não devem afastar-se, sem licença do piloto-mor, para logar de onde não possam ser prontamente chamados.

Art. 48.º Os pilotos, patrões e remadores deverão residir, quanto possivel, nas proximidades da estação dos pilotos.

CAPITULO IV

Penalidades applicaveis ao pessoal da capitania e corporação dos pilotos

Art. 49.º O pessoal das capitancias e das corporações dos pilotos está sujeito ás penas disciplinares, que o regulamento dos serviços dos portos e o regulamento do serviço de pilotagem determinam.

Art. 50.º Aos patrões das embarcações, machinista, fogueiro, chegador e remadores, serão applicadas as penalidades de: vigias por castigo, perda de um a tres dias de vencimento, multa de 5\$000 a 20\$000 réis, suspensão ou demissão, quando incorram em qualquer das seguintes faltas disciplinares:

- 1.º Desobediencia simples;
- 2.º Negligencia no desempenho do serviço para que for nomeado;
- 3.º Falta á vigia, ou falta de vigilancia durante ella;
- 4.º Embriagues sem desordem;
- 5.º Desordem sem vias de facto;
- 6.º Deterioração de objectos pertencentes á Fazenda;
- 7.º Falta de consideração para com os superiores.
- 8.º Falta ou negligencia no cumprimento dos deveres que lhes são impostos por este regulamento.

Art. 51.º As penalidades a que se refere o artigo antecedente são puramente disciplinares e não prejudicam a applicação de quaesquer outras a que todo o pessoal fica sujeito, segundo a legislação penal, pelos actos que praticarem e suas consequências.

CAPITULO V

Material da capitania e da corporação dos pilotos

Art. 52.º O material pertencente ao Estado, a cargo da autoridade maritima, para o serviço da pilotagem e amarrações do porto, compor-se ha do seguinte:

Ponta Delgada:

- 1.º Um vapor.
- 2.º Quatro embarcações de remos, sendo duas baleeiras para o alto mar e um salva-vidas, e respectiva palamenta.
- 3.º Um escalor de dez remos e respectiva palamenta para o serviço da autoridade maritima.
- 4.º As boias e respectivas amarrações necessarias para balizar o porto e auxiliar as manobras dos navios, havendo as de sobresalente que forem precisas.
- 5.º As amarrações fixas e as amarras e espias necessarias, quando não haja contrato com particular para o fornecimento d'ellas.
- 6.º As bandeiras de sinais e respectivo Codigo Internacional, em numero sufficiente para o serviço da estação de pilotos.

Horta:

- 1.º Duas embarcações de cinco remos e respectiva palamenta.
- 2.º Uma embarcação de cinco remos e respectiva palamenta para o serviço da autoridade maritima.
- 3.º Cinco boias e respectivas amarrações necessarias para balizar o porto e auxiliar a manobra dos navios, e as sobresalentes que forem necessarias.
- 4.º As amarrações fixas, e as amarras, ancoras e espias necessarias, quando não haja contrato com particular para o fornecimento d'ellas.
- 5.º As bandeiras de sinais e respectivo Codigo Internacional, em numero sufficiente para o serviço da estação de pilotos.

§ unico. Alem do material descrito neste artigo, todo o mobiliario ao serviço das secretarias da capitania, e da estação dos pilotos, ao alojamento dos pilotos, patrões e remadores, assim como do pessoal que seja obrigado a pernoitar na estação dos pilotos por occasião de mau tempo.

Art. 53.º O capitão do porto requisitará á Direcção Geral da Marinha o material indispensavel para satisfazer ás indicações do artigo antecedente.

Art. 54.º O pessoal da corporação dos pilotos é responsavel pelas avarias causadas pela sua negligencia, no material pertencente ao Estado.

Art. 55.º A reparação e conservação, assim do material como dos edificios publicos occupados pela capitania, serviço da policia maritima e da pilotagem, serão pagas pelo capitão do porto, o qual requisitará, dentro da verba que for autorizada, os respectivos fundos á medida que se forem tornando necessarios, e justificando opportunamente a sua applicação.

CAPITULO VI

Administração

Art. 56.º Nos portos de Ponta Delgada e Horta constituem receita do Estado, fiscalizada pela capitania do porto:

- 1.º O imposto de pharolagem;
- 2.º As taxas de pilotagem;
- 3.º O imposto da estadia;
- 4.º As taxas de acostagem aos caes;
- 5.º As taxas das boias;
- 6.º As taxas dos arganeus e postes de amarração;
- 7.º As taxas de amarrações, anarras e espias, quando estas sejam pertencentes ao Estado;
- 8.º O imposto de lastro;
- 9.º O producto da venda de material inutil;
- 10.º Os emolumentos da repartição, estabelecidos pelo regulamento geral das capitancias;
- 11.º As multas impostas pelas transgressões d'este regulamento;

§ 1.º Para satisfação das despesas consideradas urgentes, e que digam respeito ao material de serviço de pilotagem e ás boias balizas do porto artificial, haverá na Succursal da Caixa Geral de Depositos um fundo de reserva á disposição da autoridade maritima, que opportunamente deverá justificar, com documentos, a applicação das verbas despendidas.

§ 2.º O fundo de reserva de que trata o paragrapho anterior é constituído por 25 % das quantias cobradas dos navios pela utilização das boias balizas do porto artificial, em conformidade com o artigo 144.º d'este regulamento.

Art. 57.º Os capitães e consignatarios dos navios, ou seus representantes, receberão na capitania do porto a conta dos diversos impostos e taxas a pagar por cada navio, e juntamente as competentes guias para pagamento, na Recebedoria da comarca, das importancias a que se referem os n.ºs 2.º a 7.º do artigo antecedente, devendo depois de effectuado o pagamento, apresentar novamente as guias na capitania para o necessario registro.

Art. 58.º As importancias a que se referem os n.ºs 1.º e 8.º a 11.º do artigo 56.º são destinadas ao fundo de defesa naval conforme o decreto de 13 de janeiro do corrente anno, e serão cobradas conforme se determinar e enviadas á commissão executiva.

Art. 59.º Na venda do material inutil só se fará a sua entrega depois do interessado apresentar o recibo do respectivo pagamento.

Art. 60.º As percentagens de pilotagem de que trata o artigo 15.º serão lançadas em conta separada e pagas ao escriptão da corporação que d'ellas passará recibo na mesma conta, ficando responsavel pelas quantias recebidas até que entrem no cofre dos pilotos.

Art. 61.º Quando as amarrações fixas, o aluguer das amarras, ancoras e espias e o serviço do pessoal e lanchas para aproveitamento das mesmas amarrações, sejam exploradas por particulares, mediante contracto com o Estado, todas as contas d'esses serviços serão apresentadas nas capitancias para que possa documentar-se a receita de que trata o § 2.º do artigo 154.º d'este regulamento; os navios satisfarão ás respectivas importancias mediante conta apresentada pela capitania, formulada em conformidade com as tabellas d'este regulamento, e inserta no impresso modelo D onde figuram as restantes taxas do porto que os navios teem de satisfazer.

Art. 62.º Não será concedida licença a nenhum navio para sair do porto sem que esteja effectuado o pagamento de todos os impostos e taxas que lhe competirem, salvo quando os seus proprietarios, agentes ou consignatarios tenham fiança annual, que será prestada na capitania no mês de janeiro de cada anno, devendo em tal caso effectuar os pagamentos logo que lhes sejam apresentadas pela capitania as contas respectivas.

§ unico. Se o navio pretender sair do porto quando esteja fechada a recebedoria da comarca e o seu proprietario, agente ou consignatario não tenha prestado fiança annual, só poderá ser-lhe concedida licença para sair quando por algum d'elles seja assinado, perante o piloto-mor, termo de fiança especial pelo pagamento devido.

Art. 63.º Quando a parte interessada se não conforme com a decisão da capitania do porto, relativa a qualquer pagamento, poderá recorrer para o Governo, mas só depois de haver caucionado, por meio de deposito, as quantias sobre que versar a contestação.

Art. 64.º As guias passadas pela capitania em harmonia com o artigo 57.º, serão mensalmente remetidas á 2.ª Repartição da Direcção Geral da Marinha, ficando os respectivos talões archivados na capitania do porto.

Art. 65.º Para a arrecadação dos emolumentos de pilotagem, de que trata o artigo 15.º, haverá na capitania do porto um cofre com tres diferentes chaves, do qual serão clavicularios o piloto-mor, o piloto de numero mais antigo e o escriptuario como escriptão da corporação.

Art. 66.º A divisão dos emolumentos de pilotagem será feita mensalmente, sendo organizadas uma conta corrente da cobrança e arrecadação dos mesmos emolumentos e a folha da sua distribuição pelo pessoal; estes documentos, assinados pelos tres clavicularios do cofre da pilotagem, serão apresentados ao capitão do porto que, verificando-os

e achando-os conformes, os visará, podendo só então ser pagos aos interessados os quinhões respectivos.

§ 1.º Uma copia da conta corrente a que se refere este artigo será affixada na estação de pilotos.

§ 2.º Quando o piloto-mor ou algum dos pilotos não tenham direito a receber os emolumentos de pilotagem, em todo ou parte do mês, será a parte que cada um deixar de receber dividida pelos restantes na proporção indicada no artigo 15.º

Art. 67.º As contas a que se refere o artigo 57.º d'este regulamento serão escrituradas em impressos conformes ao modelo D, anexo a este regulamento.

Art. 68.º Para a escrituração do serviço relativo ao porto haverá os seguintes livros, rubricados pelo capitão do porto:

1.º Um livro destinado á matricula de todo o pessoal ao serviço da capitania do porto, delegações maritimas dependentes e farões do districto marítimo, e bem assim dos faroleiros supranumerarios, do qual constem as diversas alterações relativas a esse pessoal, bem como premios, louvores, culpas e castigos que lhe tenham sido applicados.

2.º Um livro destinado ao registo do movimento do porto (entradas e saídas) escriturado conforme o modelo E, anexo a este regulamento.

3.º Um livro destinado á escrituração do serviço de acostagem aos caes e da demora que os navios ali tiverem; e bem assim das boias, postes de amarração, arganeus, amarrações fixas, amarras e espias de que se servirão os navios que entrarem no porto artificial;

4.º Um livro destinado á escrituração do serviço do lastro;

5.º Um livro para registar as transgressões d'este regulamento e multas correspondentes;

6.º Um copião das guias expedidas pela capitania do porto;

7.º Um livro para escrituração do producto da venda do material inutil;

8.º Um livro para servir de inventario geral de todo o material pertencente á Fazenda, a cargo do capitão do porto e dos seus subordinados;

9.º Um livro das ordens expedidas pelo capitão do porto, incluindo louvores e castigos a todo o pessoal;

10.º Um livro de registo dos emolumentos cobrados sobre as taxas de pilotagem;

§ unico. Alem d'estes livros haverá mais os que forem determinados para a contabilidade do material.

Art. 69.º A corporação dos pilotos do porto terá os seguintes livros, escriturados pelo piloto-mor, e rubricados pelo capitão do porto:

1.º Um livro destinado á matricula de todo o pessoal do serviço de pilotagem, do qual constem as diversas alterações relativas a esse pessoal, bem como premios, louvores, culpas e castigos que lhe tenham sido applicados;

2.º Um livro destinado á escrituração do serviço de pilotagem, designando-se o nome do piloto que o fez, e o pessoal empregado, occorrendo extraordinarias, alterações relativas ao pessoal da corporação e ainda quaesquer outros factos que a elle ou ao seu serviço digam respeito;

3.º Um livro destinado ao registo das ordens do capitão do porto, ou da autoridade que suas vezes fizer;

4.º Um livro destinado aos termos de consultas;

5.º Um livro destinado ao inventario do material de pilotagem e suas alterações;

6.º Um livro destinado aos termos de fiança especial a que se refere o § unico do artigo 62.º

Art. 70.º Na estação de policia do porto haverá os seguintes livros, rubricados pelo capitão do porto e escriturados pelo patrão-mor:

1.º Um livro destinado ao inventario do material a cargo do patrão-mor e suas alterações;

2.º Um livro destinado ao registo das occorrendas policiaes;

3.º Um livro destinado ao registo do numero marcado nas boias de arinque, de cada uma das correntes das amarrações permanentes, quer estas pertençam ao Estado quer a particulares.

CAPITULO VII Amarrações

Art. 71.º Os navios que entrarem no porto artificial são obrigados a amarrar de popa e proa, segundo o uso do porto, por meio de amarrações permanentes, pertencentes ao Estado ou a particulares, que para esse fim se achem dispostas.

§ unico. Exceptuam-se:

1.º Os paquetes e outros navios que tenham pouca demora no porto, os quaes, em boas circumstancias de tempo e com previa autorização do capitão do porto, podem amarrar por meio de espias, de forma a não embarcarem o movimento do porto;

2.º Os navios collocados em posição tal que lhes permita fazer uso dos seus ferros e ancoras, sem inconveniente para os outros navios e para as amarrações permanentes do porto.

Art. 72.º Dentro do porto artificial os navios devem ficar distanciados de modo que em occasião de mau tempo se não prejudiquem: em Ponta Delgada a sua amarração deve ser feita por forma que dos lados do norte e do sul haja espaço livre para a entrada e saída de outros navios, e na Horta de forma que dos lados de oeste e leste das linhas das amarrações haja tambem espaço livre para a entrada e saída de outros navios.

§ 1.º Em caso de força maior, proveniente de temporal, os navios que procurarem o abrigo do porto poderão fundear no espaço reservado de que trata este artigo,

mas sairão d'ali logo que termine a causa que tiver motivado a excepção;

§ 2.º Os navios em fabrico, os que tiverem de invernhar no porto, as docas fluctuantes, pontões e navios condemnados, deverão occupar os logares designados pelo capitão do porto, de maneira que não impeçam o accesso aos caes.

Art. 73.º A demarcação do porto artificial por meio de boias e balias e a collocação d'estas, assim como a das amarrações permanentes, são da exclusiva competencia e direcção do capitão do porto, sem autorização do qual nada se poderá fazer, quer a respeito de mudança ou substituição, quer para conservação e reparos.

Art. 74.º O Governo poderá contratar, precedendo concurso publico, o estabelecimento das amarrações permanentes que forem julgadas necessarias para o serviço do porto, bem como o seu aluguer e o de amarras soltas e espias, e o serviço de pessoal e barcos para o aproveitamento d'essas amarrações, por espaço de 5 annos.

§ unico. Quando se torne necessario estabelecer novas amarrações, terão preferencia em igualdade de circumstancias, no respectivo concurso, os concessionarios das amarrações já existentes.

Art. 75.º Dentro do porto artificial da Horta não haverá, em regra, mais de oito amarrações permanentes.

§ unico. Fora do limite numerico, determinado neste artigo e a oeste da linha mais oriental das boias-balizas, só em casos de excepcional necessidade ou de grande utilidade publica ou do Estado, a autoridade maritima poderá permittir o estabelecimento de outras amarrações.

Art. 76.º As amarrações permanentes serão passadas vistorias até o anillo, em periodos de tempo não superiores a dois annos; e, no seu todo, quando a autoridade maritima o julgue necessario.

§ 1.º Os peritos para as vistorias a que este artigo se refere, são o patrão-mor e o piloto-mor, ou quem idoneamente os represente;

§ 2.º Estas vistorias terão logar entre 15 de abril e 15 de outubro, excepto quando circumstancias extraordinarias indicarem a sua urgencia.

Art. 77.º Os concessionarios das amarrações permanentes são obrigados a fazer nestas todas as reparações e modificações que lhes forem indicadas pela capitania do porto, e não as poderão levantar sem ter prevenido d'isso o capitão do porto com seis meses de anticipação.

Art. 78.º Não é permittido estabelecer amarrações permanentes nos pontos em que os navios possam fazer uso dos seus ferros sem inconveniente para o movimento do porto e sem risco para os outros navios ancorados.

Art. 79.º Para a fiscalização das amarrações permanentes dos navios, docas fluctuantes e pontões, seguir-se-ha, na parte que for applicavel, o estabelecido a esse respeito no regulamento geral das capitánias.

CAPITULO VIII Carga e lastro

Art. 80.º Aos navios que pretenderem, para qualquer fim, atracar aos caes, dará o capitão do porto a necessaria licença, tanto quanto possivel segundo a ordem da sua entrada no porto artificial, e lhes mandará designar o local para effectuarem o seu serviço.

§ unico. A ordem em que os navios devem atracar aos caes pode ser alterada por justas circumstancias, devendo dar-se preferencia aos paquetes ou navios que conduzam malas de correio, venham tomar ou largar passageiros ou abastecerem-se de carvão para proseguimento da viagem.

Art. 81.º Os navios atracados aos caes devem demorar-se só o tempo indispensavel para effectuar as suas operações, as quaes não deverão ser interrompidas, durante as horas de trabalho uteis, senão por causa que justifiquem perante a autoridade maritima.

Art. 82.º As mercadorias descarregadas nos caes do molhe deverão ser removidas com a maior brevidade possivel, sob pena de o serem por ordem da autoridade competente, para um local apropriado a esse fim, depois de aviso ao capitão ou mestre, proprietario ou consignatario do navio.

§ unico. Estas mercadorias não serão entregues sem que os interessados paguem as despesas feitas com o transporte, armazenagem, etc.

Art. 83.º Ninguém pode alastrar ou desalastrar sem ter obtido a devida licença na capitania do porto, para o que deverá ali apresentar uma requisição, na qual declare o nome do navio, o do capitão ou mestre, o do proprietario ou consignatario, o logar que o navio occupa e a quantidade e qualidade de lastro que necessita embarcar ou desembarcar.

§ 1.º Para a concessão das licenças a que se refere este artigo, teem preferencia os navios atracados aos caes do molhe;

§ 2.º O serviço de alastrar ou desalastrar não pode effectuar-se sem que esteja presente um cabo de mar para esse fim nomeado.

Art. 84.º É prohibido trabalhar de noite no serviço do lastro. Exceptua-se, porem, o caso em que perigue a estabilidade do navio ou de julgar o capitão do porto ser conveniente algum trabalho relativo a este serviço.

Art. 85.º Não poderá ser empregado no serviço do lastro barco algum, de lotação inferior a 6 toneladas brutas.

Art. 86.º Quando se embarcar ou desembarcar lastro de areia ou terra, ou quando se carregue ou descarregue carvão de pedra, telha, pedra de cal ou outras substancias meudas, dever-se-ha estabelecer, á falta de calhas apropriadas, uma vela de embarcação, encerrado ou rede, conforme a mercadoria, entre o caes e o navio, ou entre este e o barco que transporta a carga.

Do mesmo modo se procederá entre os navios que effectuarem a baldeação de carga d'essa natureza.

Art. 87.º Perde o direito a qualquer objecto com valor caído na agua na occasião de cargas e descargas, o dono d'elle, se não tiver dado começo á operação de o remover, no prazo de 48 horas, depois de terminado aquelle serviço, salvo caso de força maior.

Art. 88.º Quando no porto se afundar qualquer embarcação, volume de carga ou objecto que o prejudique, o capitão, proprietario ou consignatario, fará proceder á sua remoção no prazo que lhe for indicado pela autoridade maritima, e, findo esse prazo, aquella autoridade mandará effectuar a remoção, pagando os individuos mencionados a despesa feita.

Art. 89.º Os capitães ou mestres das embarcações atracadas aos caes devem mandar recolher ao sul posto as escadas e pranchas de comunicação com ellas, caso não haja serviço de noite; e por esta occasião ou antes, se o trabalho estiver concluido mais cedo, mandarão varrer o caes em frente do navio, até a distancia de 5 metros das extremidades d'este.

Art. 90.º Quando a carga ou descarga seja feita por meio de barcos, e não directamente dos navios para os caes, aos donos ou consignatarios das mercadorias ou objectos descarregados compete a obrigação de fazer limpar o terrapleno dos caes em toda a extensão que tiver sido utilizada para o trafego.

Art. 91.º É expressamente prohibido a todos os capitães ou mestres dos navios surtos no porto artificial e no ancoradouro exterior do commercio, lançar ao mar lastro ou cinzas.

§ unico. Dentro do porto artificial aquella prohibição estende-se aos entulhos, lixo, varreduras, e a qualquer substancia que de alguma maneira possa prejudicar o regime dos fundos.

CAPITULO IX

Precações contra incendio

Art. 92.º É prohibido accender lume nos caes do molhe, num espaço de 10 metros da sua aresta exterior e a igual distancia em volta dos armazens

Art. 93.º No porto artificial é expressamente prohibido:

1.º Accender fogo nos navios desarmados que tenham pessoal reduzido;

2.º Qualquer luz que não esteja resguardada por lanterna ou globo de vidro;

3.º Luzes e fogo que não sejam absolutamente indispensaveis para satisfazer as necessidades das tripulações, passageiros, reparações, serviço das machinas, carga e descarga.

Art. 94.º Dentro do porto artificial não é permittido dar tiros de peça.

§ unico. Nos ancoradouros exteriores é isso permittido aos navios de guerra; e somente o será aos mercantes para aviso dos passageiros, para pedir soccorro ou para chamar piloto.

Art. 95.º O navio que conduzir materiaes explosivos ou considerados perigosos deverá izar uma bandeira encarnada no tope grande e não poderá dar entrada no porto artificial enquanto não proceder á descarga d'aquellas materias sob as precauções regulamentares.

§ 1.º O embarque ou desembarque de materias perigosas só poderá ser feito de dia e nas condições determinadas pela alfandega, estando presente um empregado da capitania do porto para exigir que se tomem todas as cautelas necessarias para segurança publica.

§ 2.º A bordo do navio empregado no transporte de taes mercadorias, e nas embarcações e caes em que se effectuar a sua carga e descarga, é prohibido fumar e fazer uso de fogo, luz ou fosforos.

Art. 96.º No caso de incendio sobre os caes ou nos estabelecimentos proximos, os capitães dos navios são obrigados a reunir a sua gente e tomar as precauções que o capitão do porto lhes determinar.

Art. 97.º Quando se manifestar incendio a bordo de qualquer navio surto no porto, a direcção dos soccorros pertence á autoridade maritima.

Art. 98.º Não é permittido queimar a carena, fazer fumigações e outros trabalhos d'esta natureza, sem autorização do capitão do porto, na qual será fixada a hora e o local onde devam effectuar-se.

Art. 99.º O capitão do porto, em caso de reconhecida necessidade ou utilidade, poderá excepcionalmente permittir a entrada no porto artificial a navio com incendio a bordo, quando reconheça que tal permisso não vá prejudicar, directa ou indirectamente, outros navios surtos no mesmo porto artificial e ainda quando se deem as seguintes condições:

1.º Quando na sua carga não haja materias explosivas, fulminantes, oleos, essencias ou outras materias consideradas perigosas;

2.º Quando não haja indicios apparentes de que o incendio está muito adeantado ou proximo a explodir;

3.º Depois de desembarcado tanto quanto possivel do seu pano, apparelho e mastreação;

4.º Depois de ter calafetado os embornas, escotilhas, escovens e ter o convés coberto de agua;

5.º Quando no porto artificial haja um espaço livre que permitta fundear-lo a distancia dos outros navios.

CAPITULO X Quarentenas

Art. 100.º A fiscalização sanitaria das embarcações que demandam os portos de Ponta Delgada e Horta, começa desde que cheguem á fala os pilotos encarregados de as dirigir na entrada.

Art. 101.º Os navios que tenham de ficar de observação ou de quarentena rigorosa fundearão num espaço para esse fim destinado.

§ 1.º Em Ponta Delgada junto á parte E. do molhe.

§ 2.º Na Horta junto á parte N. do molhe, para o que haverá duas amarrações fixas em local apropriado.

Art. 102.º Aos vapores impedidos e que tenham somente a demora necessaria para tomarem carvão pode ser permittido, ouvido o guarda-mor de saude, o ficarem fora do espaço acima indicado.

Art. 103.º Os navios que tenham incendio a bordo e aos quaes não tenha sido dada livre pratica, fundearão no lugar que a autoridade maritima, de acordo com o guarda-mor de saude, lhes determinar.

Art. 104.º Todos os individuos que tenham de sair do navio em quarentena, bem como as suas bagagens, passarão para o lazareto provisorio, para um pontão ou para qualquer lugar que lhes seja destinado pela autoridade competente.

§ unico. Quando venha a ser estabelecido algum posto de desinfecção, os individuos nas condições constantes d'este artigo serão obrigados a dar entrada n'esse posto e ahí sujeitarem-se ás prescrições do respectivo regulamento.

Art. 105.º O piloto que for empregado na pilotagem ou em qualquer serviço de navios quarentenários tomará o maior cuidado em cumprir e fazer cumprir ás guarnições das embarcações empregadas n'esse serviço, as seguintes prescrições da secção VI do Regulamento geral de sanidade maritima, approved por decreto de 21 de janeiro de 1897:

1.ª Os pilotos podem servir-se dos seus proprios barcos ou lanchas para atracarem ás embarcações que teem de pilotar; mas é prohibido que a guarnição d'esses barcos, ou qualquer outro piloto que não seja o destinado a pilotar o navio, tenha com este ou com a sua guarnição ou passageiros, communicação alguma;

2.ª Tanto os patrões dos barcos de pilotos como as respectivas equipagens não poderão receber de embarcação que demande o porto, mantimentos, fazendas, papeis, cartas ou outro qualquer objecto, por insignificante que pareça;

3.ª Se houver communicação dos barcos ou lanchas com os navios na occasião de entrarem pilotos a bordo, serão os mestres ou os patrões obrigados a acompanharem, com o seu barco e guarnição, o navio com que tiverem communicação e ficarão sujeitos á sorte d'esse navio;

4.ª Se qualquer embarcação precisar de pronto socorro por estar em perigo imminente, deverão os patrões dos barcos de pilotagem, de pesca ou outros, acudir-lhe logo, mas acompanharão o navio até a estação de saude, para os fins designados na prescrição antecedente;

5.ª O piloto, logo que tomar a direcção de qualquer navio, fará izar no tope de proa um galhardete amarello, para dar sinal a todos os barcos de que se devem afastar e para indicar que o navio espera pela visita de saude. Este galhardete será arriado logo que o navio tenha livre pratica, ou substituído por bandeira amarella, se lhe for imposto impedimento;

6.ª Os pilotos são considerados guardas de saude desde que tomem a direcção de qualquer embarcação, e nesta qualidade cumpre-lhes:

a) Evitar que o navio communique com qualquer outra embarcação ou que do seu bordo saiam pessoas, mantimentos, papeis ou outro qualquer objecto;

b) Entregar aos capitães dos navios exemplares impressos, que lhe serão fornecidos pela estação de saude, da parte do regulamento de sanidade maritima relativa ás obrigações dos mesmos capitães;

c) Dirigir a manobra de modo que afastem o navio de quaisquer embarcações, indicando aos capitães os logares em que devem fundear, ficar sob vela ou pairar para receber a visita de saude;

d) Responder com verdade ao interrogatorio que lhes fizer o guarda-mor da estação de saude;

e) Declarar ao mesmo guarda-mor os nomes das pessoas e os dos barcos que possam ter communicado com o navio que tenha dirigido;

Art. 106.º O capitão do porto, piloto-mor, ou qualquer empregado da Alfandega, quando verifiquem ter havido communicação de algum barco com o navio que demande o porto, farão sinal para que o mesmo barco siga o destino do navio, e darão noticia do facto á estação de saude respectiva.

Art. 107.º Quando qualquer navio tiver de soffrer impedimento, o piloto que estiver a bordo perceberá do capitão ou proprietario do navio a gratificação de 600 réis diários, enquanto durar o impedimento, e bem assim alimentação de 2.ª camara ou correspondente.

§ unico. Se o piloto passar o impedimento no Lazareto, receberá 15000 réis diários, sem direito a alimentação pelo navio.

Art. 108.º Quando o navio impedido tenha de sair do porto sem haver communicado com a terra, e levar a bordo o piloto, pagará o capitão ou o proprietario do mesmo navio 800 réis diários e alimentação até o dia em que o piloto for restituído ao porto, pagando igualmente a despesa do transporte para este fim.

Art. 109.º Aos patrões e remadores das embarcações da capitania, que ficarem impedidos a bordo de navio de quarentena, pagará o respectivo capitão ou proprietario a gratificação diaria de 400 réis ao patrão e 300 réis a cada remador, além da razão de bordo a cada um.

Art. 110.º Quando o impedimento dos pilotos e dos patrões ou remadores das embarcações provenha de culpa sua, e não das circunstancias imperiosas do serviço, o

capitão ou o proprietario do navio terá direito a ser indemnizado pelos mesmos da despesa que houver feito em cumprimento do disposto nos artigos 107.º a 109.º

CAPITULO XI

Deveres dos capitães, proprietarios e consignatarios dos navios

Art. 111.º Os capitães ou mestres, proprietarios e consignatarios dos navios que fundearem nos ancoradouros de Ponta Delgada e Horta, ou entrarem nos seus portos artificiaes, ficam sujeitos á observancia das disposições d'este regulamento, na parte que lhes é referente, e ás disposições em vigor relativamente á sanidade publica, aos serviços aduaneiros e de policia maritima, sob pena de serem autuados e julgados conforme a legislação em vigor.

§ unico. Os capitães ou mestres dos navios são responsáveis pelos actos de transgressão d'este regulamento e das demais disposições em vigor praticados pelas pessoas de seu bordo.

Art. 112.º Ao capitão ou mestre pertence em especial:

- 1.º Obedecer sempre ás indicações dos pilotos, fazendo executar as manobras por elles indicadas e tomando as necessarias precauções, a fim de evitarem qualquer accidente;

- 2.º Prever o bilhete do serviço de registo de entrada ou saída que lhes for apresentado pelo piloto, o qual será conforme aos modelos F. e G. annexos a este regulamento;

- 3.º Cumprir tudo o que lhe seja determinado pela policia do porto, em vista do que dispõe o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante Portuguesa;

- 4.º Estando o navio fundeado no porto artificial conservá-lo com as vergas cordeadas e não ter embarcações meudas, pranchas ou vigas amarradas na popa; e quando o navio tenha demora no porto, ou isso lhe seja indicado pela autoridade maritima, fazer recolher o pau da giba, arriar as vergas de sobre e joanete e acachapar os mastreus;

- 5.º Receber, quando abrigado no porto artificial, as espas, ou arriar as amarras necessarias para facilitar o movimento dos navios, reforçar as suas amarrações ou substitui-las e tomar todas as precauções que lhe forem indicadas pelo piloto mor, ou quem o substituir;

- 6.º Pedir autorização ao capitão do porto para fazer sair o navio do porto artificial, atracar aos caes ou mudar de logar, requisitando piloto e começando a faina de desamarar só depois de ter piloto a bordo.

§ 1.º Sempre que o capitão ou mestre d'um navio necessitar de piloto para sair do porto artificial ou do ancoradouro exterior, ou para a execução de qualquer outra manobra fará uma requisição, directamente ou por intermedio do seu consignatario, na estação de pilotos, com a maxima antecedencia possivel.

§ 2.º Os navios fundeados nos ancoradouros exteriores e no porto artificial deverão izar ao sol posto o pharol de estai, a 6 metros de altura proximalmente acima da borda e visivel á distancia de 1 milha pelo menos conservando-o acceso até pela manhã.

Art. 113.º Os capitães e mestres, proprietarios e consignatarios dos navios são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos impostos, taxas, multas e mais despesas relativas a cada navio; e no caso de quarentena pertence-lhes responsabilidade pela remuneração aos pilotos e aos patrões e remadores das embarcações, segundo o disposto nos artigos 107.º a 109.º d'este regulamento.

CAPITULO XII

Contravenções ao regulamento e suas penalidades

Art. 114.º As multas cominadas pelas transgressões d'este regulamento são applicaveis aos capitães, tanto dos navios nacionaes como dos estrangeiros, e na falta d'elles aos proprietarios ou agentes dos mesmos navios, nos termos dos artigos 111.º e 113.º d'este regulamento.

Art. 115.º O capitão que infringir as disposições do artigo 3.º d'este regulamento, não estando ao abrigo das excepções indicadas no artigo 4.º, além de ficar responsável pelas avarias que porventura causar, será obrigado a pagar a importancia do imposto de pilotagem, segundo a taxa estabelecida, aggravada com mais 50 por cento.

Art. 116.º Aos capitães que deixarem de observar as obrigações que lhe são impostas pelos n.ºs 1.º, 3.º e 5.º do artigo 112.º será imposta a multa de 10000 a 50000 réis.

Art. 117.º O capitão que deixar de cumprir os preceitos estipulados no n.º 2.º e § 2.º do artigo 112.º será multado na importancia de 5000 a 10000 réis.

Art. 118.º O capitão que infringir as disposições dos n.ºs 4.º e 6.º do artigo 112.º, além de ficar responsável pelas avarias que a sua transgressão occasionar, será punido com a multa de 5000 a 20000 réis.

Art. 119.º As pessoas que infringirem as disposições do artigo 82.º d'este regulamento, além de satisfazerem as despesas de transporte e armazenagem a que a transgressão der lugar, incorrerão na multa de 2000 a 10000 réis.

Art. 120.º As pessoas que não cumprirem o disposto nos artigos 89.º e 90.º d'este regulamento incorrerão na multa de 2500 a 20000 réis.

Art. 121.º Os capitães ou mestres de navios e todas as pessoas que infringirem as disposições d'este regulamento, na parte que diz respeito ás precauções contra incendios, incorrerão na multa de 10000 a 50000 réis.

Art. 122.º O capitão que deixar de dar cumprimento ás obrigações impostas nos artigos 107.º a 109.º d'este

regulamento será compellido a satisfazer as despesas ali indicadas e incorrerá além d'isso na multa de 10000 a 50000 réis.

Art. 123.º A applicação das multas mencionadas nos artigos 116.º a 122.º será determinada pela autoridade maritima, que graduará a importancia das mesmas, segundo a gravidade da infracção commettida.

Art. 124.º O capitão, mestre, proprietario, agente ou consignatario, que deixe de satisfazer em devido tempo a importancia dos impostos e taxas do porto, determinadas pelo presente regulamento, quer sejam cobrados pelo Estado, quer por particulares que com elle tenham contrato, será compellido judicialmente ao pagamento dos referidos impostos ou taxas aggravadas com mais 50 por cento da sua importancia.

Art. 125.º Nas reincidencias das contravenções a que se referem os artigos antecedentes, as multas a applicar serão de importancia dupla da estabelecida nos mesmos artigos.

CAPITULO XIII

Taxas do porto

Art. 126.º Todos os navios de longo curso que fundearem nos ancoradouros exteriores ou nos portos artificiaes de Ponta Delgada e Horta pagarão por uma só vez para despesas de farolagem 1 1/2 real por tonelada liquida em cada estada nos portos.

Art. 127.º Os navios que entrarem nos portos artificiaes pagarão por uma só vez, as taxas de pilotagem estabelecidas na tabella 1 appensa a este regulamento.

Art. 128.º Os navios que fundearem em algum dos ancoradouros exteriores pagarão por uma só vez, 60 por cento das taxas estabelecidas no artigo antecedente para o porto artificial.

Art. 129.º Os navios que segundo o disposto no artigo 4.º são dispensados de tomar piloto, só pagarão pilotagem quando a requisitem.

Art. 130.º Os vapores que fundearem no ancoradouro do commercio ou entrarem no porto artificial, apenas para se abastecerem de carvão para o proseguimento da sua viagem, e as embarcações empregadas na pesca da baleia e bacalhau quando não effectuarem alguma operação commercial, pagarão apenas 50 por cento das taxas de pilotagem estabelecidas nos artigos 127.º e 128.º

Art. 131.º Os navios que mudarem de amarração e os que, depois de fundeados, acostarem aos caes, quando esses serviços forem requisitados pelos capitães ou consignatarios, pagarão 50 por cento das taxas de pilotagem estabelecidas para o local onde tenha logar aquella operação preferindo a tabella referente ao porto artificial quando o movimento seja executado do porto artificial para o ancoradouro ou vice-versa.

§ unico. Os navios, que, entrando no porto artificial forem acostar aos caes pagarão somente as taxas de pilotagem estabelecidas para o porto artificial.

Art. 132.º Quando o capitão ou consignatario de qualquer navio requisiar piloto para qualquer serviço não especificado nos artigos anteriores, pagará por esse serviço 25 por cento da taxa de pilotagem relativa ao local onde o serviço seja executado.

§ unico. Quando o serviço requisitado pelo capitão se limite á permanencia do piloto a bordo, com fundamentado motivo, deixará de ter logar aquelle pagamento e o piloto nomeado perceberá um emolumento pessoal, da importancia seguinte:

Pelas primeiras vinte e quatro horas ou fracção 4000 réis;

Por cada um dos seguintes periodos de vinte e quatro horas, ou fracção, 2000 réis.

Art. 133.º Na estação dos pilotos será organizada uma escala para o serviço indicado no § unico do artigo antecedente, a qual deverá ser respeitada sem prejuizo do serviço geral de pilotagem, e na qual serão incluídos os pilotos prontos para o serviço.

Art. 134.º Sobre as taxas a que se referem os artigos 131.º e 132.º, não será descontada percentagem para os pilotos, patrões e remadores.

Art. 135.º A estadia nos portos artificiaes será regulada do modo seguinte:

Pelo primeiro dia, por tonelada liquida, 10 réis.

Pelo segundo dia, por tonelada liquida, 5 réis.

Por cada um dos restantes dias, por tonelada liquida, 3 réis.

§ unico. A estadia nos portos artificiaes principia a contar-se desde que o navio passa para dentro da linha que marca a entrada dos portos artificiaes e até que transponha a mesma linha á saída, fazendo-se a contagem por periodos successivos de vinte e quatro horas e computando-se por dia qualquer fracção d'este.

Art. 136.º São isentos do pagamento das taxas estabelecidas no artigo antecedente:

1.º Os navios de guerra, de recreio e os encarregados de alguma missão scientifica ou benemerita de caracter ou interesse internacional, qualquer que seja a sua nacionalidade;

2.º Os paquetes com subsidio do Estado ou com contrato para serviço de navegação das ilhas;

3.º Os vapores que entrarem no porto apenas para receberem carvão para o proseguimento da viagem; e os paquetes e outras embarcações que entrem somente para receber refrescos, não fazendo qualquer operação commercial;

4.º As embarcações de cabotagem.

Art. 137.º Pagarão somente 75 por cento das taxas de estadia estabelecidas no artigo 135.º:

1.º Os navios nacionaes;

2.º Os navios estrangeiros que embarquem ou desembarquem passageiros, quando não façam qualquer outra operação commercial.

Art. 138.º As embarcações que entrarem no porto artificial apenas para concerto, reparar avarias, receber ordens, desembarcar tripulantes ou passageiros doentes ou naufragos, ou receber estes mesmos passageiros, tripulantes ou naufragos, e ainda os arribados por motivo de mau tempo, bem como as embarcações que se empregam na pesca da baleia e bacalhau, quando não effectuem alguma operação commercial serão isentas do pagamento das taxas de estadia, uma vez que a sua demora no porto não exceda trinta dias.

§ 1.º As embarcações que tenham entrado no porto artificial com o fim de concertar ou reparar avarias, e no porto não effectuem por qualquer circunstancia os trabalhos precisos, ficam obrigadas ao integral pagamento das taxas do artigo 135.º

§ 2.º As embarcações a que este artigo se refere quando a sua demora no porto artificial exceda trinta dias, pagarão 3 réis por tonelada liquida e por dia que exceda este prazo.

Art. 139.º Os navios que forem condemnados por innavegaveis por sentença da alfandega ou do tribunal commercial, são isentos, desde essa data, do pagamento das taxas de estadia por espaço de cinquenta dias, findos os quaes, não tendo começado o seu desmancho, pagarão 3 réis por tonelada liquida por dia.

Art. 140.º Os pontões estabelecidos por licença do Estado pagarão annualmente uma taxa de 90 réis por tonelada liquida.

Art. 141.º As embarcações a que são concedidos os benefícios de 50 por cento das taxas de pilotagem e de 25 por cento no imposto de estadia, e ainda a isenção d'este ultimo por todo o tempo de demora nos portos artificiaes ou dentro de determinados prazos, conforme o disposto no artigo 130.º, n.º 3.º do artigo 136.º, n.º 2.º do artigo 137.º e no artigo 138.º, quando effectuarem qualquer operação commercial dentro ou fora do porto artificial, ficam sujeitos ao integral pagamento das respectivas taxas de pilotagem e estadia, sem direito a qualquer redução nas respectivas importancias.

§ unico. Não se considera operação commercial, para o effeito do disposto neste artigo, o fornecimento dos artigos conhecidos como refrescos para consumo de bordo, e dos aprestos de pesca dos navios baleeiros e de bacalhau, nem o transporte ou recebimento de passageiros até o numero de vinte.

Art. 142.º Para a execução do determinado no artigo antecedente, a alfandega da localidade, quando tenha conhecimento de qualquer operação commercial effectuada, ou a effectuar, por algum navio entrado no porto nas condições expressas em algum dos artigos citados no artigo antecedente, fará a conveniente participação, pelo mais rapido meio, á capitania do porto.

Art. 143.º Os navios que acostarem aos caes pagarão a taxa de 4 réis por tonelada liquida por dia.

§ unico. Nas taxas acima indicadas são incluídas as despesas com os arganeus e postes de amarração que servirem para acostagem.

Art. 144.º Os navios que amarrarem ás boias-balizas do porto artificial pagarão pela boia que aguentar o navio de popa, por tonelada liquida e por dia:

Até 500 toneladas, 3 réis por tonelada.
De 501 a 2:000 toneladas, 1,500 réis — mais 2 réis por tonelada que exceda a 500 toneladas.
De 2:001 a 5:000 toneladas, 4,500 réis — mais 1 real por tonelada que exceda a 2:000 toneladas.
De 5:001 a 10:000 toneladas, 7,500 réis — mais 0,5 real por tonelada que exceda a 5:000 toneladas.
Mais de 10:000 toneladas, 1 real por tonelada.

§ unico. Quando qualquer navio amarrar de proa a alguma das boias-balizas, só terá que pagar por essa boia quando tenha executado a operação por conveniencia de qualquer ordem e não por motivo de força maior.

Art. 145.º Os navios que para a sua amarração tiverem de servir-se dos arganeus e postes fixados nos muros dos caes, pagarão por cada arganeu ou poste, por tonelada liquida e por dia:

Até 500 toneladas, 0,6 réis por tonelada.
De 501 a 2:000 toneladas, 300 réis — mais 0,4 réis por tonelada que exceda a 500 toneladas.
De 2:001 a 5:000 toneladas, 900 réis — mais 0,2 réis por tonelada que exceda a 2:000 toneladas.
De 5:001 a 10:000 toneladas, 1,500 réis — mais 0,1 réis por tonelada que exceda a 5:000 toneladas.
Mais de 10:000 toneladas, 0,2 réis por tonelada.

Art. 146.º Os navios que se utilizarem das amarrações fixas estabelecidas no porto artificial pagarão, por tonelada liquida e por dia, as taxas estabelecidas no artigo 141.º para as boias-balizas.

Art. 147.º Os navios que, para reforço das suas amarrações ou por quaesquer outras circunstancias, necessitem de amarras ou ancoras, pagarão, por quinzena ou fracção, as taxas seguintes:

Bitolas	Amarras	Ancoras	Amarras e ancoras
Até 1 1/4 polegada	4,000	3,000	6,000
De 1 1/2 a 2 1/4 polegada	6,000	4,500	9,000
De mais de 2 1/4 polegada	8,000	6,000	12,000

§ unico. No caso d'estes serviços serem determinados pelo capitão do porto, depois dos navios convenientemente amarrados, por conveniencias de qualquer ordem de que sómente aquella auctoridade é arbitro, ficará o navio dispensado do pagamento das taxas respectivas quando o material pertença ao Estado; e, quando pertença a particulares, deixa de ter logar a receita constante do § 2.º do Artigo 154.º e da conta lançada no impresso modelo D. constará apenas a despesa em conformidade com o preço da adjudicação.

Art. 148.º O aluguer de espías aos navios, em circunstancias normaes de tempo, será regulado pelas seguintes tabellas:

1.º — Espías de cabo:

Espías novas de cabo de 300 metros de extensão	Preço por dia		
	Cabo branco	Cabo alcatroado	Cabo de sairo
Até 5 polegadas de circunferencia	6,500	5,000	3,500
De 5 a 9 polegadas de circunferencia	18,000	13,500	9,000
De mais de 9 polegadas de circunferencia	36,000	27,000	18,000

2.º — Espías de aço:

Espías novas de aço de 200 metros de extensão	Preço por dia
Até 2 polegadas de circunferencia	4,000
De 2 a 4 polegadas de circunferencia	10,000
De mais de 4 polegadas de circunferencia	20,000

Art. 149.º Pelos serviços de amarrar e desamarrar com amarrações fixas, pagarão os navios que d'ellas se utilizarem, pelo pessoal e barcos empregados, as taxas da tabella seguinte:

Até 500 toneladas, 10,000 réis.
De 501 a 2:000 toneladas, 10,000 réis — mais 15 réis por tonelada que exceder a 500.
De 2:001 a 5:000 toneladas, 31,000 réis — mais 5 réis por tonelada que exceder a 2:000.
De 5:001 a 10:000 toneladas, 46,000 réis — mais 1 real por tonelada que exceder a 5:000.
Mais de 10:000 toneladas, 51,000 réis.

§ 1.º Para os navios de vella os preços serão os desta tabella aumentados de 20.º/0.

§ 2.º Na applicação d'esta tabella entende-se que 25 % das quantias calculadas são destinadas ao pagamento dos barcos, e os restantes 75 % para remuneração do pessoal empregado.

§ 3.º Quando os navios não possuam machinismos para manobrar com as amarras, ou quando d'elles não possam utilizar-se, pagarão os preços estabelecidos nesta tabella acrescidos de 50 %.

Art. 150.º Pelos serviços de espíar e suspender ancoras e amarras serão pagas as taxas seguintes:

Dentro do porto artificial:

Até 1 1/4 polegada, 24,000 réis.
De 1 1/2 a 2 1/4 polegadas, 30,000 réis.
De mais de 2 1/4 polegadas, 36,000 réis.

Fora do porto artificial:

Até 1 1/4 polegada, 36,000 réis.
De 1 1/2 a 2 1/4 polegadas, 45,000 réis.
De mais de 2 1/4 polegadas, 54,000 réis.

§ 1.º Na applicação d'esta tabella ter-se-ha em attenção o estabelecido no § 2.º do artigo antecedente.

§ 2.º Quando em vez de amarras, sejam usadas espías de cabos ou de aço, serão pagas metade das importancias calculadas nesta tabella usando-se das seguintes equivalencias:

Espías de cabo	Espías de aço	Amarras
Até 5 polegadas	Até 2 polegadas	1 polegada
De mais de 5 até 9	De mais de 2 até 4	2 polegadas
Mais de 9 polegadas	Mais de 4 polegadas	3 polegadas

Artigo 151.º Pelos serviços de amarrar e desamarrar espías, em circunstancias normaes de tempo, serão pagas as seguintes taxas por cada espia:

Serviço de amarrar e desamarrar espías:

Bitolas das espías	Taxa por cada espia
Até 5 polegadas de circunferencia	800
De 5 a 9 polegadas de circunferencia	1,000
Superior a 9 polegadas de circunferencia	1,200

§ 1.º Para que a todo o tempo e em qualquer occasião possam ser tomadas responsabilidades de alguma occorrença ou avaria a quem de direito, os serviços de amarrar e desamarrar espías serão executados pelo pessoal das embarcações, patrões e remadores, que será auxiliado por pessoal estranho quando assim o exijam as circunstancias.

§ 2.º Quando para o serviço de amarrar ou desamarrar espías se torne necessario dispor de barco a elle especialmente destinado, deverá ser paga a quantia de 1,200 réis por cada barco.

Art. 152.º O pagamento dos serviços de que tratam os artigos 149.º a 151.º e do aluguer a que se refere o artigo 148.º quando sejam effectuados em circunstancias extraordinarias de tempo, fica sujeito ao arbitrio da auctoridade maritima.

Art. 153.º Quando, por qualquer circunstancia, o pessoal da capitania do porto ou da corporação dos pilotos tenha de executar algum dos serviços mencionados nos artigos 149.º a 151.º ou de auxiliar o pessoal extranho empregado nesses serviços tem direito:

1.º A 20 % da quantia cobrada no serviço das amarrações fixas.

2.º A 50 % da quantia cobrada, no serviço de espíar ancoras e amarras.

3.º A retribuição individual identica áquella que competir ao pessoal extranho a que prestar auxilio.

§ unico. Das quantias entregues em conformidade com o disposto nos dois primeiros numeros d'este artigo serão passados recibos á capitania do porto, sujeitos ao imposto do sello; e relativamente á indicada no n.º 3.º apenas quando o encarregado do pagamento assim o solicite.

Art. 154.º Quando as amarrações fixas, amarras, ancoras ou espías sejam pertencentes a particulares e por elles seja prestado o serviço de amarrar e desamarrar, espíar e suspender, as importancias a cobrar não poderão exceder as indicadas nos artigos 146.º a 150.º

§ 1.º Se o Estado contratar, mediante concurso, nos termos do artigo 74.º d'este regulamento, o estabelecimento de amarrações fixas e aluguer de amarras, ancoras e espías e os serviços de amarrar e desamarrar, espíar e suspender, a adjudicação será feita a quem proposer menores taxas servindo de base de licitação as taxas indicadas nos artigos 146.º a 150.º

§ 2.º Constitue receita do Fundo de defesa naval a differença entre as taxas da adjudicação e as fixadas nos artigos 146.º a 150.º, com a excepção constante do § unico do artigo 147.º

§ 3.º Os concessionarios não ficam dispensados do pagamento dos emolumentos estabelecidos na tabella do regulamento geral dos serviços das capitancias.

Art. 155.º Para a cobrança das taxas referidas á tonelagem liquida deverá tomar-se a que constar do passaporte.

CAPITULO XIV

Disposições diversas e transitórias

Art. 156.º É organizada uma commissão composta do capitão do porto que servirá de presidente, do director da alfandega, do guarda-mor de saude, do director das obras do porto artificial, do presidente da Associação Commercial, do presidente da Camara Municipal, do presidente da junta local da Liga Naval e de um vogal da commissão districtal, encarregada de estudar e propor ao Governo quaesquer modificações que julgar convenientes que sejam introduzidas neste regulamento, assim como de dar o seu parecer sobre os assuntos que interessem ao porto.

§ 1.º Ao apresentar superiormente qualquer projecto sobre modificações ao actual regulamento ou sobre questões que interessem ao porto, deverá previamente consultar a commissão do outro porto artificial, a fim de que possam ser tomadas resoluções no sentido de manter a harmonia de disposições para os dois portos.

§ 2.º Esta commissão reunir-se-ha ordinariamente todos os annos no mês de janeiro, e extraordinariamente todas as vezes que o serviço publico o exigir.

Art. 157.º As quantias mencionadas neste regulamento, tanto as relativas a vencimentos como as que se referem ás multas e ás taxas do porto, representam moeda forte nacional.

Art. 158.º Este regulamento será traduzido nas linguas franceza e inglesa na parte que diz respeito ás obrigações dos capitães, policia do porto, transgressões e multas, taxas do porto e sinas; e será distribuido gratuitamente aos capitães dos navios que entrarem pela primeira vez nos portos de Ponta Delgada e Horta e aos consules e agentes consulares estrangeiros.

Art. 159.º Não é permittido depositar nos caes e terra-pleos do molhe, carga, lastro ou outros quaesquer artigos, sem previa licença da direcção das obras do porto artificial, e mediante pagamento das importancias que naquella direcção estejam estabelecidas para a occupação de terrenos.

Art. 160.º Aos actuaes concessionarios das amarrações permanentes que queiram sujeitar-se ás taxas estabelecidas no artigo 146.º e ás mais relativas disposições d'este regulamento, é permittida a prorrogação dos seus contratos por prazos não excedentes a cinco annos, nos termos do artigo 74.º, na condição de melhorarem o material existente.

Art. 161.º São considerados caducos os contratos com os actuais concessionarios das amarrações permanentes quando se não sujeitem ás condições do artigo anterior.

Art. 162.º O piloto do porto da Horta, destinado actualmente ao serviço dos navios de guerra nacionaes, terá direito á aposentação nos termos do artigo 25.º, contandose-lhe a antiguidade para esse effeito desde a data em que entrou para o serviço do Estado.

Art. 163.º Ficam em vigor todas as disposições regulamentares dos portos do continente e ilhas adjacentes, applicaveis aos portos de Ponta Delgada e Horta, e que não forem especificadas ou alteradas pelo presente regulamento.

Paços do Governo da Republica, em 23 de maio de 1911.— *Amaro de Azevedo Gomes.*

[illegible]

MODELO F

(Artigo 112.º, n.º 2)

Capitania do porto ...

Serviço de registo de entrada anno de 1...
Navio entrado ás ... horas e ... minutos do dia ... de ...
Qualidade e nacionalidade ...
Nome ...
Tonelagem bruta ..., líquida ..., agua que demanda ... Bocas de fogo ... Força da machina ... Nome do capitão ... Patente ... Numero de tripulantes ... Procedencia ... Numero de dias de viagem ... Destino ...

Numero de passageiros (Para o porto ...
Em transitio ...
Qualidade da carga (Para o porto ...
Em transitio ...

Motivo da entrada ... Sinaes feitos a pedir piloto ... Hora a que o recebeu ... Nome do piloto ... Local onde fundeou ou amarrou ... Amarrações ... Boias ... Arganeus ... Postes de amarração ... Nome do consignatario ... Observações ...

O Capitão,
F. ...

Registado sob o n.º ...

MODELO G (artigo 112.º, n.º 2)

Capitania do porto d. ...

Serviço de registo de saída ... anno de 19. ...

Navio saído ás ... horas e ... minutos do dia ... de ...
Qualidade, motor e nacionalidade ...
Nome ...
Nome do capitão ...
Nome do consignatario ...
Numero de tripulantes ... Agua que demanda ...
Destino ...

Numero de passageiros recebidos no porto ...
Qualidade da carga recebida no porto ...
Numero de toneladas de carvão recebidas no porto ...

Motivo da saída ...
Sinaes feitos a pedir piloto ... Hora a que o recebeu ...
Nome do piloto ...
Local de onde saiu ...

Amarrações ... Boias ...
Arganeus ... Postes de amarração ...
Observações ...

O Capitão,
F. ...

Registado sob o n.º ...

TABELLA 1

Taxas de pilotagem, tendo por base a tonelagem líquida dos navios, e comprehendendo a entrada e a saída de porto artificial

	Réis	Réis
Até 40 toneladas . . .	1,200	3:501 » 3:750 . . . 23,500
Navios de:		3:751 » 4:000 . . . 24,000
41 a 60 . . .	1,800	4:001 » 4:250 . . . 24,500
61 » 80 . . .	2,400	4:251 » 4:500 . . . 25,000
81 » 100 . . .	3,000	4:501 » 4:750 . . . 25,500
101 » 120 . . .	3,600	4:751 » 5:000 . . . 26,000
121 » 140 . . .	4,200	5:001 » 5:250 . . . 26,500
141 » 160 . . .	4,800	5:251 » 5:500 . . . 27,000
161 » 180 . . .	5,400	5:501 » 5:750 . . . 27,500
181 » 200 . . .	6,000	5:751 » 6:000 . . . 28,000
201 » 220 . . .	6,600	6:001 » 6:250 . . . 28,500
221 » 240 . . .	7,200	6:251 » 6:500 . . . 29,000
241 » 260 . . .	7,800	6:501 » 6:750 . . . 29,500
261 » 300 . . .	8,400	6:751 » 7:000 . . . 30,000
301 » 350 . . .	9,000	7:001 » 7:250 . . . 30,500
351 » 400 . . .	9,600	7:251 » 7:500 . . . 31,000
401 » 450 . . .	9,800	7:501 » 7:750 . . . 31,500
451 » 500 . . .	10,000	7:751 » 8:000 . . . 32,000
501 » 550 . . .	10,500	8:001 » 8:500 . . . 32,500
551 » 600 . . .	11,000	8:501 » 9:000 . . . 33,000
601 » 650 . . .	11,500	9:001 » 9:500 . . . 33,500
651 » 700 . . .	12,000	9:501 » 10:000 . . . 34,000
701 » 750 . . .	12,500	10:001 » 10:500 . . . 34,500
751 » 800 . . .	13,000	10:501 » 11:000 . . . 35,000
801 » 850 . . .	13,500	11:001 » 11:500 . . . 35,500
851 » 900 . . .	14,000	11:501 » 12:000 . . . 36,000
901 » 950 . . .	14,500	12:001 » 12:500 . . . 36,500
951 » 1:000 . . .	15,000	12:501 » 13:000 . . . 37,000
1:001 » 1:100 . . .	15,500	13:001 » 13:500 . . . 37,500
1:101 » 1:200 . . .	16,000	13:501 » 14:000 . . . 38,000
1:201 » 1:300 . . .	16,500	14:001 » 14:500 . . . 38,500
1:301 » 1:400 . . .	17,000	14:501 » 15:000 . . . 39,000
1:401 » 1:500 . . .	17,500	15:001 » 15:500 . . . 39,500
1:501 » 1:600 . . .	18,000	15:501 » 16:000 . . . 40,000
1:601 » 1:700 . . .	18,500	16:001 » 16:500 . . . 40,500
1:701 » 1:800 . . .	19,000	16:501 » 17:000 . . . 41,000
1:801 » 1:900 . . .	19,500	17:001 » 17:500 . . . 41,500
1:901 » 2:000 . . .	20,000	17:501 » 18:000 . . . 42,000
2:001 » 2:250 . . .	20,500	18:001 » 18:500 . . . 42,500
2:251 » 2:500 . . .	21,000	18:501 » 19:000 . . . 43,000
2:501 » 2:750 . . .	21,500	19:001 » 19:500 . . . 43,500
2:751 » 3:000 . . .	22,000	19:501 » 20:000 . . . 44,000
3:001 » 3:250 . . .	22,500	De mais de 20,000 . . . 45,000
3:251 » 3:500 . . .	23,000	

Direcção Geral das Colonias

1.ª Repartição

2.ª Secção

Despacho effectuado na data abaixo indicada.

Por portaria d'esta data:

Pedro do Rosario Fernandes — aposentado no lugar de official de diligencias do juizo de direito da comarca de Salsete, com a pensão annual de 63,300 réis, correspondente ao seu ordenado por inteiro, nos termos do disposto no n.º 4.º do § 2.º do artigo 1.º da lei de 28 de junho de 1864.

Direcção Geral das Colonias, em 26 de maio de 1911. — O Director Geral, A. Freire de Andrade.

3.ª Repartição

2.ª Secção

Nos termos do artigo 4.º do decreto com força de lei de 13 de abril de 1911, que regulou a fiscalização das sociedades anonymas: hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Sem prejuizo das disposições do decreto com força de lei de 27 de julho de 1900, que regula a acção dos commissarios do Governo junto das companhias colonias, que tem contrato com o Estado, são a esses commissarios do Governo attribuidas obrigações especiaes impostas pelo regulamento approved por decreto com força de lei de 13 de abril de 1911, devendo os seus relatorios e informações, referidos á fiscalizaçao financeira, ser regularmente remettidos á Direcção Geral das Colonias, que os enviará á Inspeccão Geral da Repartição Technica da Fiscalizaçao das Sociedades Anonymas, no Ministerio das Finanças, para os devidos effectos.

§ 1.º Pelo Ministerio da Marinha e Colonias será nomeado um funcionario technico para auxiliar, pelo que exclusivamente importa aos serviços technicos da contabilidade, os commissarios do Governo no desempenho das obrigações que lhes são attribuidas pelo artigo 1.º do presente decreto.

§ 2.º Este fiscal technico ficará adjunto á repartição da Direcção Geral das Colonias, por onde correm os serviços das companhias colonias.

Art. 2.º Nos termos do artigo 2.º do decreto com força de lei de 13 de abril de 1911 o Banco Nacional Ultramarino fica comprehendido nas disposições do artigo 1.º do presente decreto enquanto durar o contrato de 30 de novembro de 1901 ou o que o substituir.

Art. 3.º A fiscalizaçao das sociedades anonymas, que sejam constituídas nas colonias, e tenham a sua sede nas colonias, incluindo as que tenham contratos com os governos colonias, será feita nos termos do regulamento approved por decreto com força de lei de 13 de abril de 1911, sob a inspeccão directa dos respectivos governadores, por intermedio das repartições superiores de fazenda, devendo os relatorios e informações ser remettidos em devido tempo á Direcção Geral das Colonias, para os devidos effectos.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro da Marinha e Colonias o faça imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da Republica, em 24 de maio de 1911. — O Ministro da Marinha e Colonias, Amaro de Azevedo Gomes.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS

A Convenção de Genebra de 22 de agosto de 1864 foi o primeiro diploma, com caracter de lei internacional permanente, destinado a minorar muitos dos males da guerra pela solicitude humanitaria para com os feridos e doentes das forças em campanha. Acordo meritorio, apenas precedido pelos exemplos louvaveis de entendimentos directos entre alguns homens de guerra; reclamado em nome dos deveres da humanidade por philantropos e publicistas illustres, cuja voz após as guerras do começo da segunda metade do seculo XIX, maior eco tinha encontrado na consciencia publica, a Convenção de 1864 não correspondia tão completamente ás aspirações de uma grande parte da opinião do mundo civilizado, que os Governos dos Estados não devessem trazer áquelle diploma as modificações exigidas pelas suas inevitaveis imperfeições e os complementos reclamados pela acção do tempo.

Logo em 1868 se reuniu em Genebra uma conferencia no intuito de rever as disposições da obra de 1864. Tratava-se então principalmente de regular alguns pontos intertessando á guerra maritima. Em 1874 a conferencia de Bruxellas, propondo-se elaborar um codigo das leis da guerra, occupou-se tambem dos aperfeiçoamentos de que seria susceptível a convenção da Cruz Vermelha. Mas em

Convention pour l'amélioration du sort des blessés et malades dans les armées en campagne

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse; Son Excellence le Président de la République Argentine; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc. et Roi Apostolique de Hongrie; Sa Majesté le Roi des Belges; Son Altesse Royale le Prince de Bulgarie; Son Excellence le Président de la République du Chili; Sa Majesté l'Empereur de Chine; Sa Majesté le Roi des Belges, Souverain de l'État indépendant du Congo; Sa Majesté l'Empereur de Corée; Sa Majesté le Roi de Danemark; Sa Majesté le Roi d'Espagne; le Président des États-Unis d'Amérique; le Président des États-Unis du Brésil; le Président des États-Unis Mexicains; le Président de la République Française; Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Empereur des Indes; Sa Majesté le Roi des Hellènes; le Président de la République de Guatemala; le Président de la République de Honduras; Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté l'Empereur du Japon; Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau; Son Altesse Royale le Prince de Montenegro; Sa Majesté le Roi de Norvège; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas; le Président de la République du Pérou; Sa Majesté Impériale le Schah de Perse; Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves, etc.; Sa Majesté le Roi de Roumanie; Sa Majesté l'Empereur de Toutes les Russies; Sa Majesté le Roi de Serbie; Sa Majesté le Roi de Siam; Sa Majesté le

nenhuma d'aquellas occasiões se chegou a ratificar um acordo diplomatico. Em 1899, porém, a Primeira Conferencia da Paz reunida na Haya, ao mesmo tempo que elaborava um acordo para applicação á guerra maritima dos principios da Convenção assinada em Genebra em 1864, emittiu um voto no sentido de se proceder á revisão d'esse diploma; e o Governo Federal Suíço, em seguimento do voto expresso, propôs em 1903 a reunião da Conferencia, que veio a effectuar-se em 11 de junho de 1906, na qual foi elaborado o projecto destinado a substituir a Convenção de 22 de agosto de 1864.

Esse instrumento, a que Portugal, representado na Conferencia, deu a sua assinatura, é a Convenção de 6 de julho de 1906.

As clausulas d'este acordo internacional, firmado desde logo por mais de trinta Nações, representam a justa e ponderada conciliação das opiniões militares, baseadas nas necessidades estrategicas, das aspirações philantropicas, animadas de um zelo ardente, e do empenho dos juristas pela realização de uma obra conforme aos principios do direito das gentes. Taes clausulas são, por um lado a expressão dos nobres e elevados intuitos em que se inspiravam os seus propugnadores; são, por outro, a traducção pratica da prudente regra de promulgar tão somente as prescrições de segura exequibilidade.

Os titulos dos capitulos da Convenção dizem summariamente quaes os pontos a que ella attendeu para a consecução dos seus objectivos. Assegura aos feridos e doentes, não só a protecção contra o saque e maus tratos, mas ainda os cuidados e tratamento precisos, tanto por parte do belligerante que os recebe por prisioneiros, como d'aquelle que os entrega. Impõe o respeito para com os mortos, os cuidados na sua inhumação, a verificação da sua identidade, a conservação dos objectos pessoais por elles deixados. Estipula a protecção ás formações sanitarias moveis, e aos estabelecimentos fixos do serviço de saude. Equipara, sob determinadas condições, o pessoal das sociedades de socorros ao pessoal sanitario militar. Restringe, quanto possivel, o desvio do material e estabelecimentos sanitarios dos fins a que são destinados. Define o regime dos comboios de evacuação. Mantem a unidade do emblema do serviço sanitario. Previne os abusos da bandeira da Convenção e das designações «Cruz Vermelha» ou «Cruz de Genebra», e proíbe a exploração mercantil de uma e outra.

Ao mesmo tempo que adoptava as disposições aqui muito resumidamente indicadas, a Conferencia emittiu um voto, acceto pela maioria das Potencias, para que as divergencias relativas á interpretação da Convenção sejam submettidas á arbitragem.

Os principios consignados na Convenção de 1906 foram tratados novamente na Segunda Conferencia da Paz, a qual redigiu uma Convenção que regula a applicação d'elles á guerra maritima. Portugal não só assinou mas ratificou já esta ultima Convenção. Não ratificou, porém, até agora, a Convenção de 6 de julho de 1906, nem esta se acha approved para que a ratificação possa effectuar-se. Nestas circunstancias, o Governo Provisorio da Republica Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É approved para ser ratificada a Convenção assinada em Genebra em 6 de julho de 1906 no intuito de aperfeiçoar e completar as disposições da Convenção de Genebra de 22 de agosto de 1864.

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

Determina se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, em 25 de maio de 1911. — Joaquim Theophilo Braga — Antonio José de Almeida — Bernardino Machado — José Relvas — Antonio Xavier Correia Barreto — Amaro de Azevedo Gomes — Manuel de Brito Camacho.

Convenção para melhorar a sorte dos feridos e doentes nos exercitos em campanha

Sua Majestade o Imperador d'Almanha, Rei da Prussia; Sua Ex.ª o Presidente da Republica Argentina; Sua Majestade o Imperador d'Autria, Rei da Bohemia, etc., e Rei Apostolico da Hungria; Sua Majestade o Rei dos Belgas; Sua Alteza Real o Principe da Bulgaria; Sua Ex.ª o Presidente da Republica do Chile; Sua Majestade o Imperador da China; Sua Majestade o Rei dos Belgas, Soberano do Estado Independente do Congo; Sua Majestade o Imperador da Corea; Sua Majestade o Rei da Dinamarca; Sua Majestade o Rei de Espanha; o Presidente dos Estados Unidos da America; o Presidente dos Estados Unidos do Brasil; o Presidente dos Estados Unidos Mexicanos; o Presidente da Republica Francesa; Sua Majestade o Rei do Reino Unido da Gran-Bretanha e Irlanda, Imperador das Indias; Sua Majestade o Rei dos Hellenos; o Presidente da Republica de Guatemala; o Presidente da Republica de Honduras; Sua Majestade o Rei de Italia; Sua Majestade o Imperador do Japão; Sua Alteza Real o Gran-Duque de Luxemburgo, Duque de Nassau; Sua Alteza Real o Principe de Montenegro; Sua Majestade o Rei da Noruega; Sua Majestade a Rainha dos Países Baixos; o Presidente da Republica do Peru; Sua Majestade Imperial o Schah da Persia; Sua Majestade o Rei de Portugal e dos Algarves, etc.; Sua Majestade o Rei da Romania; Sua Majestade o Imperador de todas as Russias; Sua Majestade o Rei da Servia; Sua