

## Portaria n.º 7:452

Tendo sido fixado em dois, pelo mapa anexo ao Estatuto Judiciário (decreto n.º 15:344, de 10 de Abril de 1928), o número de lugares de oficiais de diligências do 3.º juízo criminal da comarca do Porto, e tendo falecido, em 3 de Setembro último, o oficial de diligências do terceiro officio, Joaquim Francisco da Costa: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Justiça e dos Cultos, nos termos do § único do artigo 284.º e artigo 4.º das disposições transitórias do mesmo Estatuto, que fique desde já extinto o lugar de oficial de diligências do terceiro officio do 3.º juízo criminal da comarca do Porto e que, enquanto existirem três escrivães, seja o serviço dos oficiais de diligências de todo o juízo distribuído igualmente pelos dois officios que ficam subsistindo, conforme determinação do juiz de direito.

Paços do Governo da República, 26 de Outubro de 1932.—O Ministro da Justiça e dos Cultos, *Manuel Rodrigues Júnior*.

---

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**

Secretaria Geral

—  
**Decreto n.º 21:822**

Não estando devidamente referidas ao orçamento das despesas do Ministério das Finanças decretado para o corrente ano económico as alterações que no mesmo são efectuadas por virtude do disposto no artigo 4.º e seu § único e no artigo 5.º do decreto n.º 21:665, de 19 de Setembro de 1932, publicado no *Diário do Governo* n.º 232, de 3 de Outubro immediato;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O artigo 4.º e seu § único e o artigo 5.º do decreto n.º 21:665, de 19 de Setembro de 1932, publicado no *Diário do Governo* n.º 232, 1.ª série, de 3 de Outubro de 1932, são substituídos pelos seguintes:

Artigo 4.º Para ocorrer durante o actual ano económico ao pagamento dos vencimentos dos contratados de que trata este decreto é inscrita no orçamento do Ministério das Finanças actualmente em vigor, no capítulo 15.º «Direcção Geral de Estatística — Despesas com o pessoal», artigo 258.º «Remunerações certas ao pessoal em exercício», em nova rubrica, numerada 3), e assim redigida: «Pessoal contratado», alínea a) «Para pagamento dos vencimentos do pessoal contratado nos termos do decreto n.º 21:665, de 19 de Setembro de 1932», a importância de 30.000\$.

§ único. A rubrica «Pessoal assalariado», até agora descrita nos citados capítulo e artigo sob o n.º 3), passa a ter o n.º 4), conservando as suas alíneas a) e b) as respectivas dotações, no total de 200.000\$.

Artigo 5.º Na verba de 448.624\$80, dotação do n.º 1) «Pessoal dos quadros aprovados por lei», do capítulo 15.º, artigo 258.º, referidos ao artigo 4.º deste decreto, é anulada a importância de 30.000\$.

Art. 2.º Fica a 2.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública autorizada a pagar, em conta da importância de 30.000\$ a que se refere este decreto, e inscrita no orçamento do Ministério das Finanças actualmente em vigor, no capítulo 15.º, artigo 258.º, n.º 3), alínea a) «Para pagamento dos vencimentos do pessoal contratado nos termos do decreto n.º 21:665, de 19 de Setembro de 1932», os vencimentos do corrente ano económico de 1932-1933, quer vencidos, quer a vencer, dos contratados a que a aludida importância se destina.

§ único. Consideram-se em vigor, produzindo todos os seus efeitos, os contratos lavrados ao abrigo do decreto n.º 21:665, de 19 de Setembro de 1932, conforme segunda publicação no *Diário do Governo* n.º 232, 1.ª série, de 3 de Outubro de 1932.

Art. 3.º Este decreto entra immediatamente em vigor e revoga a legislação em contrário.

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

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 3 de Novembro de 1932.—ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Albino Soares Pinto dos Reis Júnior* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Daniel Rodrigues de Sousa* — *Antal de Mesquita Gutmarais* — *César de Sousa Mendes do Amaral e Abranches* — *Duarte Pacheco* — *Armando Rodrigues Monteiro* — *Gustavo Cordeiro Ramos* — *Sebastião Garcia Ramires*.

---

**MINISTÉRIO DA MARINHA**

Direcção Geral da Marinha

Por ter saído com inexactidões novamente se publica o seguinte:

**Decreto n.º 21:463**

O anexo II da Convenção Internacional para salvaguarda da vida humana no mar, assinada em Londres aos 31 dias do mês de Maio de 1929, contém novas regras para evitar abalroamentos no mar, que foram traduzidas pela comissão nomeada por portaria de 8 de Junho de 1930, publicada no *Diário do Governo* n.º 130, 2.ª série, de 7 de Junho de 1930.

Portugal já manifestou ao Governo Inglês a sua intenção de aderir à Convenção nas condições expressas no respectivo artigo 64.º

Entretanto, algumas ligeiras emendas foram propostas, pelos Governos, inglês, holandês, japonês e belga, às regras acima referidas, com o objectivo de as aproximar mais da prática actualmente seguida. Sobre elas se pronunciaram as Direcções competentes do Ministério da Marinha, que habilitaram ao parecer que foi transmitido ao Ministério dos Negócios Estrangeiros.

É intenção de vários Governos acordar no dia 1 de Janeiro de 1933 para a entrada em vigor das novas regras para evitar abalroamentos, mas convém desde já, com a indispensável antecedência, delas dar conhecimento oficial, para que depois, quando em portaria se tornar pública a data estabelecida por acordo entre os países marítimos para a entrada em vigor das novas regras, já todos as possam aplicar sem qualquer hesitação.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de

1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:381, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São aprovadas as novas regras para evitar abalroamentos, constantes da Convenção para a salvação da vida humana no mar (1929).

Art. 2.º Uma portaria do Ministro da Marinha indicará a data a partir da qual deverão ser applicadas as novas regras.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

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

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 13 de Maio de 1932.— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — Mário Pats de Sousa — José de Almeida Eusébio — António de Oliveira Salazar — António Lopes Mateus — Luiz António de Magalhães Correia — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

## Regulamento Internacional para evitar abalroamentos no mar

### Preliminares

O presente regulamento será seguido por todos os navios no alto mar e em todas as águas que com elle se ligam nas quais possam navegar.

Nas seguintes regras, todo o navio a vapor que navega à vela, e não a vapor, é considerado como navio de vela, e todo o navio que navega a vapor, quer tenha ou não pano caçado, é considerado navio a vapor.

A expressão *navio a vapor* compreende todo o navio movido por qualquer meio de propulsão mecânica.

A expressão *navegando a vapor* significa navegando por um meio mecânico qualquer.

Para a compreensão destas regras, diz-se que um navio está *navegando* quando não está ancorado, amarrado para terra, ou encalhado.

O comprimento dum navio é o que constar do seu certificado de registo.

### Regras relativas aos faróis, etc.

A palavra *visível*, quando applicada nestas regras a faróis, significa visível numa noite escura com a atmosfera clara.

Artigo 1.º As regras relativas aos faróis devem ser observadas em todas as condições de tempo, desde o ocaso até o nascer do sol, e durante este período não devem mostrar-se outras luzes que possam ser tomadas pelas regulamentares ou que possam prejudicar a visibilidade destas.

Art. 2.º Um navio a vapor navegando deve trazer:

a) No mastro do traquete ou por ante-a-vante dele, ou ainda, se o navio não tiver mastro de traquete, na parte de vante do navio, um farol de luz branca intensa, de alcance não inferior a 5 milhas, construído de forma a mostrar luz ininterrupta num arco do horizonte de 20 quartas da agulha e fixado de modo a iluminar 10 quartas para cada bordo, isto é, desde a proa até 2 quartas para ré do través de cada bordo;

b) Ou a vante ou a ré do farol de luz branca men-

cionado na alínea a), um segundo farol de luz branca, de construção e características iguais. O segundo farol de luz branca não é obrigatório para navios de comprimento inferior a 45<sup>m</sup>,75, mas elles podem usá-lo;

c) Estes dois faróis de luz branca deverão ser collocados no plano longitudinal do navio ou paralelamente a este plano, ficando o de ré elevado sobre o de vante pelo menos 4<sup>m</sup>,57 e ambos acima dos faróis previstos nas alíneas d) e e) deste artigo. A distância vertical entre estes dois faróis de luz branca deve ser menor que a sua distância horizontal.

O farol de luz branca mencionado na alínea a), quando não haja senão um farol (ou o farol inferior quando o navio use os dois), deverá ficar a uma altura acima da borda que não seja inferior a 6<sup>m</sup>,10, e, se a boca do navio tiver mais de 6<sup>m</sup>,10, a uma altura acima da borda pelo menos igual à boca, sem que seja no entanto necessário que esta altura ultrapasse 12<sup>m</sup>,19;

d) A estibordo, um farol de luz verde, de alcance não inferior a 2 milhas, construído e collocado de maneira a projectar luz ininterrupta sobre um arco do horizonte de 10 quartas de agulha desde a proa até 2 quartas para ré do través de estibordo;

e) A bombordo, um farol de luz vermelha, de alcance não inferior a 2 milhas, construído e collocado de maneira a projectar luz ininterrupta sobre um arco do horizonte de 10 quartas da agulha desde a proa até 2 quartas para ré do través de bombordo;

f) Os referidos faróis da borda, verde e vermelho, devem ser munidos, do lado da dentro do navio, de anteparas que se prolonguem pelo menos 0<sup>m</sup>,91 para vante da luz, de tal forma que o farol verde não possa ser visto de bombordo e o farol vermelho não possa ser visto de estibordo.

Nos navios de guerra em que, pela sua construção especial, não seja possível cumprir exactamente todas as prescrições deste artigo no que respeita à collocação dos faróis e à distância a que devem ser visíveis, serão applicadas as presentes regras tam exactamente quanto possível. E nos navios de guerra que, praticamente, não podem trazer o segundo farol de luz branca referido na alínea b) deste artigo, não será o mesmo exigido.

Art. 3.º Um navio a vapor que reboque outro navio trará, além dos seus faróis da borda, dois faróis de luz branca intensa collocados verticalmente pelo menos a 1<sup>m</sup>,83 um do outro; e quando rebocar mais de um navio, trará um farol adicional de luz branca intensa collocado a 1<sup>m</sup>,83 acima ou abaixo dos dois faróis precedentes, se o comprimento do reboque medido da pôpa do rebocador à pôpa do último navio rebocado fôr superior a 183 metros.

Cada um destes faróis será da mesma construção e das mesmas características do farol branco mencionado na alínea a) do artigo 2.º, devendo um deles ser collocado na mesma posição que este último, e devendo o farol inferior ficar a uma altura acima da borda de pelo menos 4<sup>m</sup>,57.

O navio que reboca e os navios rebocados, excepto o último, podem usar, em lugar do farol indicado no artigo 10.º, um pequeno farol de luz branca collocado por ante-a-ré da chaminé ou do mastro de ré, para governo do navio rebocado, mas de modo que não seja visível para vante do través.

Art. 4.º a) Um navio que estiver desgobernado trará durante a noite, onde melhor possam ser vistos, e, se o navio é a vapor, em lugar dos faróis prescritos nas alíneas a) e b) do artigo 2.º, dois faróis de luz vermelha de alcance não inferior a 2 milhas e visíveis em todo o horizonte, afastados entre si pelo menos de 1<sup>m</sup>,83 e collocados de forma que o farol inferior não esteja a menos de 4<sup>m</sup>,57 acima da borda.

De dia, o mesmo navio deverá trazer, onde melhor

possam ser vistos, colocados numa linha vertical e pelo menos à distância um do outro de 1<sup>m</sup>,83, dois balões pretos de 0<sup>m</sup>,61 de diâmetro cada um.

b) Um navio empregado no lançamento ou suspensão de um cabo submarino trará, em vez dos faróis prescritos nas alíneas a) e b) do artigo 2.º, três faróis numa linha vertical, afastados entre si pelo menos 1<sup>m</sup>,83, e de modo que o mais baixo dos três não fique a menos de 4<sup>m</sup>,57 acima da borda. Os faróis superior e inferior serão de luz vermelha e o do meio de luz branca, visíveis em todo o horizonte a uma distância não inferior a 2 milhas.

De dia, trará numa linha vertical, a 1<sup>m</sup>,83 de distância uns dos outros, e onde melhor possam ser vistos, três balões de 0<sup>m</sup>,61 pelo menos de diâmetro cada um, dos quais o superior e o inferior serão de forma esférica e de cor vermelha e o do meio de forma bicônica e cor branca.

c) Os navios de que trata o presente artigo não trarão faróis da borda quando não tiverem seguimento; mas são obrigados a trazê-los sempre que tenham seguimento.

d) Os faróis e os sinais de dia exigidos neste artigo devem ser considerados pelos outros navios como indicação de que o navio que os mostra não pode manobrar e não pode portanto desviar-se.

Estes sinais não são os de navios em perigo e precisando de socorro; desses sinais, trata o artigo 31.º

Art. 5.º Os navios de vela navegando e os navios rebocados trarão as luzes determinadas pelo artigo 2.º para um navio de vapor navegando, com excepção das luzes brancas ali mencionadas, as quais nunca deverão trazer.

Art. 6.º Quando os faróis da borda, verde e vermelho, não possam estar colocados nos seus lugares, como succede nos navios pequenos navegando em ocasião de mau tempo, devem eles conservar-se à mão, acesos e prontos a ser mostrados. Quando estes navios se aproximarem de outros, ou outros se aproximarem deles, serão mostrados dos seus respectivos bordos, bastante a tempo de evitar abalroamento, de modo que sejam bem visíveis e que a luz verde não possa ser vista por bombordo nem a vermelha por estibordo, e, sendo possível, que não possam ser vistas mais do que 2 quartas para ré do través dos respectivos bordos.

Para tornar mais fácil e seguro o emprêgo destas luzes portáteis, os respectivos faróis serão pintados da cor da luz que contêm e munidos de anteparas apropriadas.

Art. 7.º As embarcações a vapor de tonelagem bruta inferior a 40 toneladas e as embarcações a remos ou à vela de tonelagem bruta inferior a 20 toneladas, assim como as pequenas embarcações a remos, quando navegando, não são obrigadas a trazer as luzes mencionadas no artigo 2.º; mas, não as trazendo, serão providas com os seguintes faróis:

§ 1.º As embarcações a vapor de tonelagem inferior a 40 toneladas trarão:

a) Na parte de vante, na chaminé ou por ante-a-vante dela, onde melhor possa ser visto, e a uma altura acima da borda não inferior a 2<sup>m</sup>,75, um farol de luz branca intensa construído e colocado nas condições prescritas na alínea a) do artigo 2.º e visível a distância não inferior a 3 milhas;

b) Os faróis da borda, verde e vermelho, construídos e colocados como está prescrito nas alíneas d) e e) do artigo 2.º, e de intensidade tal, que sejam visíveis pelo menos a 1 milha; ou um farol mixto, para mostrar uma luz verde e outra vermelha desde a proa até 2 quartas para ré do través do bordo respectivo. Este farol não deve ser colocado a menos de 0<sup>m</sup>,91 abaixo da luz branca.

§ 2.º As pequenas embarcações a vapor, tais como as usadas pelos navios, podem trazer o farol branco a menos de 2<sup>m</sup>,74 acima da borda, mas sempre acima dos faróis da borda ou do farol mixto mencionado na alínea b) do § 1.º deste artigo.

§ 3.º As embarcações a remos ou à vela de menos de 20 toneladas, se não trouxerem faróis da borda, trarão em lugar bem visível um farol mixto mostrando luz verde de um lado e luz vermelha do outro, visíveis a uma distância não inferior a 1 milha, e colocado de modo tal que a luz verde não possa ser vista de bombordo nem a luz vermelha vista de estibordo.

No entanto, se não for possível fixar este farol mixto, deverá ele conservar-se aceso e à mão, para ser mostrado a tempo de evitar um abalroamento.

§ 4.º As pequenas embarcações a remos, ou naveguem a remos ou à vela, só são obrigadas a ter pronto e à mão um farol de luz branca, que será mostrado temporariamente e bastante a tempo de evitar um abalroamento.

As embarcações a que se refere este artigo não são obrigadas a trazer as luzes prescritas na alínea a) do artigo 4.º e no último período do artigo 11.º

Art. 8.º As embarcações de pilotos, à vela, quando empregadas em serviço de pilotagem dentro das respectivas áreas, e quando não estejam fundeadas, não devem mostrar as luzes exigidas para os outros navios; mas trarão uma luz branca no topo do mastro, visível em todo o horizonte a uma distância de 3 milhas pelo menos, e queimarão também um ou mais fogachos de qualquer natureza (*flare-up-lights*) com intervalos curtos que nunca excederão dez minutos.

Quando se aproximarem de outras embarcações, ou estas se aproximarem delas, devem ter os faróis da borda acesos e prontos a servir, e mostrarão com intervalos curtos, para indicar como vão aprocadas, mas de modo que a luz verde não seja vista de bombordo nem a luz vermelha vista de estibordo.

Uma embarcação de pilotos, à vela, de classe tal que seja obrigada a atracar a um navio para lhe pôr o piloto a bordo, pode mostrar a luz branca em vez de a trazer no tope do mastro, e pode, em vez dos faróis da borda acima mencionados, ter à mão e pronta a servir uma lanterna mixta com vidro verde de um lado e vermelho do outro, para ser empregada como acima está preceituado.

Uma embarcação de pilotos, a vapor, quando empregada em serviço de pilotagem dentro da respectiva área, mas não fundeada, deve trazer, além das luzes e fogachos (*flare-up-lights*) exigidos para as embarcações de pilotos à vela, uma luz vermelha visível em todo o horizonte a distância não inferior a 3 milhas, colocada a 2<sup>m</sup>,40 abaixo da luz branca do tope, e também os faróis da borda exigidos para os navios a navegar.

Todas as embarcações de pilotos em serviço nas respectivas áreas, quando fundeadas, devem ter as luzes e queimar os fogachos (*flare-up-lights*) acima prescritos, à excepção dos faróis da borda, que não devem mostrar.

As embarcações de pilotos, quando não estejam nas suas áreas em serviço de pilotagem, devem trazer as luzes semelhantes às dos outros navios da sua categoria e tonelagem.

Art. 9.º Os navios e embarcações de pesca, navegando, quando não forem obrigados por este artigo a trazer ou mostrar as luzes em seguida especificadas, trarão ou mostrarão as luzes preceituadas para as embarcações da sua tonelagem navegando.

a) As embarcações de boca aberta, isto é, embarca-

1 Este artigo não se aplica às embarcações chinesas e siamesas.

ções que não têm convés corrido para as proteger da entrada do mar, quando empregadas em qualquer pesca de noite com aparelhos que se estendam até 45<sup>m</sup>,72 da embarcação, medidos horizontalmente a partir dela para o lado da passagem de navios, são obrigadas a trazer uma luz branca visível em todo o horizonte.

As embarcações de bôca aberta, quando empregadas em qualquer pesca de noite com aparelhos que se estendam a mais de 45<sup>m</sup>,72 da embarcação, medidos horizontalmente dela para o lado da passagem dos navios, são obrigadas a trazer uma luz branca visível em todo o horizonte, e, além desta, quando se aproximarem de outras embarcações ou estas se aproximarem delas, devem mostrar uma segunda luz branca colocada pelo menos a 0<sup>m</sup>,91 abaixo da primeira e a uma distância horizontal dela de 1<sup>m</sup>,50 pelo menos, na direcção em que está largado o aparelho.

Os faróis indicados nesta alínea devem ter intensidade bastante para se tornarem visíveis à distância de 2 milhas pelo menos.

b) Navios e barcos, excepto os barcos de bôca aberta definidos na alínea a), quando estiverem pescando à tona, trarão, emquanto tiverem no mar todas ou parte das rêdes, duas luzes brancas onde melhor possam ser vistas. Estas luzes devem ser colocadas a distância vertical uma da outra nunca inferior a 1<sup>m</sup>,80 nem superior a 4<sup>m</sup>,5 e a uma distância horizontal, na direcção da quilha, de nem menos de 1<sup>m</sup>,5 nem mais de 3<sup>m</sup>,5. A luz mais baixa estará na direcção das rêdes, e ambas serão visíveis em todo o horizonte a distância não inferior a 3 milhas.

No Mar Mediterrâneo<sup>1</sup> e nos mares que limitam as costas do Japão e também, no que respeita aos navios soviéticos, nos mares (com excepção do Báltico) que banham as costas da U. R. S. S., as embarcações de pesca, à vela, de tonelagem bruta inferior a 20 toneladas não são obrigadas a trazer a mais baixa destas luzes; mas se não a trouxerem, são obrigadas a mostrar na mesma posição (direcção das rêdes ou aparelhos) uma luz branca visível pelo menos a 1 milha, quando se aproximarem de outras embarcações ou estas se lhes aproximarem.

c) Navios e barcos, excepto os de bôca aberta definidos na alínea a), quando estiverem pescando à linha com as suas linhas fora ou a alá-las para as meter dentro, e quando não estejam fundeados ou estacionários segundo a interpretação da alínea h) d'este artigo, trarão as mesmas luzes que as embarcações que pescam à tona com rêdes volantes.

Quando lançarem linhas ou pescarem com elas a reboque, trarão as luzes preceituadas respectivamente para navios de vapor ou de vela navegando.

No Mar Mediterrâneo e nos mares que limitam as costas do Japão, e, no que respeita aos navios soviéticos, nos mares (com excepção do Báltico) que banham as costas da U. R. S. S., as embarcações de pesca, à vela, de tonelagem bruta inferior a 20 toneladas não são obrigadas a trazer a mais baixa destas luzes; mas se não a trouxerem, são obrigadas a mostrar na mesma posição (direcção das linhas) uma luz branca visível pelo menos a 1 milha, quando se aproximarem de outras embarcações ou estas se lhes aproximarem.

d) As embarcações empregadas na pesca de arrasto, isto é, em arrastar um aparelho pelo fundo do mar:

1.º Se forem a vapor, trarão, na mesma posição da luz branca mencionada na alínea a) do artigo 2.º, um farol tricolor disposto de modo a mostrar uma luz branca

desde a proa até 2 quartas para cada bordo, uma luz verde por estibordo e uma luz vermelha por bombordo visíveis uma e outra a partir de 2 quartas da proa até 2 quartas para ré do través; e, a não menos de 1<sup>m</sup>,80 nem mais de 3<sup>m</sup>,60 abaixo do farol tricolor, uma luz branca num farol construído de modo a mostrar luz clara uniforme e ininterrupta em todo o horizonte;

2.º Se forem à vela, trarão uma luz branca num farol construído de modo a mostrar luz clara uniforme e ininterrupta em todo o horizonte, e mostrarão também, quando se aproximarem de outras embarcações ou estas se lhes aproximarem, onde melhor possa ser visto, um fogacho branco (*flare-up-light*) ou um archote, bastante a tempo de evitar abalroamento.

Todas as luzes mencionadas nos n.ºs 1.º e 2.º desta alínea d) serão visíveis a uma distância de 2 milhas pelo menos.

e) As embarcações que se empreguem na dragagem de ostras, e outras que pesquem com rêdes de dragar, trarão e mostrarão as mesmas luzes que as empregadas na pesca de arrasto.

f) Os navios e barcos de pesca podem em qualquer ocasião empregar um fogacho (*flare-up-light*) além das luzes que, por este artigo, lhes é exigido trazer e mostrar, e poderão também empregar luzes para trabalho.

g) Os navios e barcos de pesca de menos de 45<sup>m</sup>,72 de comprimento devem ter, quando fundeados, uma luz branca visível em todo o horizonte à distância de 2 milhas pelo menos.

Os navios e barcos de pesca de 45<sup>m</sup>,72 de comprimento ou mais, quando fundeados, mostrarão uma luz branca visível em todo o horizonte à distância de 2 milhas pelo menos, e mostrarão uma segunda luz como é preceituado pelo artigo 11.º para navios de tal comprimento.

Se um tal navio, quer seja de 45<sup>m</sup>,72 ou de mais ou de menos, estiver ligado a uma rêde ou outro aparelho de pesca, deve, à aproximação doutro navio, mostrar uma luz adicional branca, 0<sup>m</sup>,9, pelo menos, abaixo da luz de fundeado e a uma distância horizontal dela de 1<sup>m</sup>,5, pelo menos, na direcção da rêde ou aparelho.

h) Se um navio ou barco de pesca se tornar estacionário em consequência do seu aparelho de pesca se enrascar em alguma rocha ou outro obstáculo, deve: de dia, arrear o sinal exigido pela alínea k) d'este artigo; de noite, mostrar a luz ou luzes preceituadas para um navio fundeado; e em ocasiões de nevoeiros, neblina, neve ou aguaceiros, fazer o sinal de nevoeiro preceituado para um navio fundeado (ver o último período do artigo 15.º e a sua alínea d).

i) Em ocasiões de nevoeiro, neblina, neve ou aguaceiros, as embarcações de pesca à tona ligadas às suas rêdes, as que pescarem arrastando, dragando ou empregando qualquer espécie de rêde de arrastar, e as que estiverem pescando à linha<sup>1</sup> com as suas linhas no mar, se forem de tonelagem bruta superior a 20 toneladas, farão, com intervalos não superiores a 1 minuto, sons produzidos com apito ou sereia, se forem a vapor, e com a buzina, se forem de vela, devendo cada som ser seguido de toque de sino. As embarcações de pesca de tonelagem bruta inferior a 20 toneladas não são obrigadas a fazer os sinais acima mencionados; mas, se os não fizerem, devem fazer ouvir qualquer outro sinal sonoro eficaz, com intervalos não superiores a 1 minuto.

<sup>1</sup> A expressão «Mar Mediterrâneo» contida nas alíneas b) e c) d'este artigo compreende o Mar Negro e os mares adjacentes em comunicação com êle.

<sup>1</sup> Navios e embarcações holandesas, quando empregadas na pesca com o *Kol* ou linha de mão, trarão as luzes prescritas para embarcações pescando à tona com rêdes volantes.

k) Os navios e barcos de pesca, pescando com rêdes, linhas ou aparelhos de dragar ou de arrastar, e navegando, indicarão de dia a sua ocupação mostrando um cesto em local bem visível. Se os navios ou barcos estiverem fundeados e tiverem os seus aparelhos no mar, ao aproximarem-se outras embarcações, mostrarão o mesmo sinal para o lado por onde essas embarcações podem passar.

Os navios ou barcos mencionados em todo este artigo não são obrigados a trazer as luzes preceituadas pela alínea a) do artigo 4.º e último período do artigo 11.º

Art. 10.º Um navio navegando deve trazer à pôpa um farol branco, munido de anteparas, construído e disposto de forma a projectar luz ininterrupta sobre um arco do horizonte de 12 quartas da agulha (6 quartas a contar da pôpa para cada um dos bordos) e visível à distância de 2 milhas pelo menos. Este farol deverá ser usado tanto quanto possível à mesma altura dos faróis da borda.

A bordo dos navios pequenos, quando não fôr possível manter este farol no seu lugar, por motivo de mau tempo ou qualquer outro motivo suficiente, deverá ter-se à mão um farol acoso e pronto a ser mostrado com antecedência, para evitar abalroamento pela aproximação de um navio que o alcance.

Nos navios de guerra de construção especial, em que não é possível dar-se cumprimento às prescrições contidas neste artigo a respeito da posição dos faróis e seu alcance, serão as mesmas seguidas tam aproximadamente quanto as circunstâncias permitam.

No que respeita aos navios que rebocam e são rebocados, deve ter-se em vista o que consta da última parte do artigo 3.º

Art. 11.º Um navio de menos de 45<sup>m</sup>,7 de comprimento, quando fundeado, deve ter a vante, onde melhor possa ser vista, mas a uma altura não superior a 6<sup>m</sup>,10 acima da borda, uma luz branca num farol construído de modo a mostrar luz clara, uniforme e ininterrupta, visível em todo o horizonte à distância de 2 milhas pelo menos.

Um navio de 45<sup>m</sup>,7 de comprimento, ou mais, terá, quando fundeado, a vante, a uma altura não inferior a 6<sup>m</sup>,10 acima da borda, um farol idêntico ao já mencionado; e na pôpa ou próximo dela, um segundo farol igual, colocado de modo que não fique menos de 4<sup>m</sup>,6 mais abaixo do que o farol de vante.

Desde o nascer até o pôr do sol, todos os navios fundeados em um canal, ou perto de um canal, devem ter, a vante e em lugar bem visível, um balão esférico preto de 0<sup>m</sup>,61 de diâmetro.

Um navio encalhado num canal, ou perto de um canal, deve ter, de noite, a luz ou luzes acima referidas e as duas luzes vermelhas preceituadas pela alínea a) do artigo 4.º, e de dia, em lugar bem visível, três balões esféricos pretos, de 0<sup>m</sup>,61 de diâmetro cada um, colocados uns por cima dos outros na mesma vertical.

Art. 12.º Todo o navio pode mostrar, se lhe fôr necessário chamar a atenção, além das luzes que lhe são exigidas por estas regras, um fogacho (*flare-up-light*), ou empregar qualquer sinal detonante ou qualquer outro sinal eficaz que não possa ser tomado como o de nevoeiro ou o de navio em perigo.

Art. 13.º Nada do contido nestas regras prejudicará a execução de quaisquer regulamentos especiais elaborados pelo governo de qualquer nação relativos a luzes adicionais de posição e de sinais para dois ou mais navios de guerra ou para navios de vela em combóio, ou a exibição de sinais distintivos adoptados por armadores, autorizados pelos respectivos governos e devidamente registados e publicados.

Art. 14.º Um navio navegando à vela e ao mesmo tempo a vapor ou por qualquer outra forma de propulsão mecânica deve trazer, de dia, a vante e onde melhor

possa ser visto, um cone preto de 0<sup>m</sup>,61 de diâmetro na base e com o vértice para cima.

#### Sinais sonoros para nevoeiro, etc.

Art. 15.º Todos os sinais preceituados por este artigo para navios navegando serão feitos:

1.º Pelos navios a vapor, com apito ou sereia;

2.º Pelos navios de vela e navios rebocados, com a buzina de nevoeiro.

As palavras *som prolongado* empregadas neste artigo significam um som de 4 a 6 segundos de duração.

Um navio a vapor será munido de um apito ou scroia de som eficaz, funcionando por meio de vapor ou outro agente que o substitua, colocado de modo que o som não seja interceptado por obstáculo algum, de uma buzina de nevoeiro suficientemente forte, accionada mecanicamente, e de um sino de som eficaz<sup>1</sup>. Uma embarcação de vela de tonelagem bruta igual ou superior a 20 toneladas deve ter buzina e sino como acima fica preceituado.

Em ocasiões de nevoeiro, neblina, neve ou aguaceiros, quer de dia quer de noite, os sinais descritos neste artigo serão empregados como se segue:

a) Um navio a vapor, tendo seguimento, fará ouvir sons prolongados, com intervalos não superiores a 2 minutos.

b) Um navio a vapor, em viagem, mas parado e sem seguimento, fará ouvir, com intervalos não superiores a 2 minutos, 2 sons prolongados, separados entre si por um intervalo de 1 segundo aproximadamente.

c) Um navio à vela, navegando, fará ouvir, com intervalos não superiores a 1 minuto, 1 som quando estiver amurado a estibordo, 2 sons consecutivos quando amurado a bombordo, e 3 sons consecutivos quando tiver o vento para ré do través.

d) Todo o navio, fundeado, fará ouvir toques repetidos de sino durante 5 segundos e com intervalos não superiores a 1 minuto.

Em navios de comprimento superior a 106<sup>m</sup>,75, deverá tocar-se o sino a vante, e, além disto, tocar-se, a ré, com intervalos não superiores a 1 minuto, um tantã ou qualquer outro instrumento cujo som não possa confundir-se com o do sino.

e) Um navio, rebocando, ou empregado no lançamento ou suspensão de um cabo submarino, ou impossibilitado de se desviar de outro que se lhe aproxime, por estar dosgovernado e não poder manobrar como é exigido por estas regras, em lugar dos sinais preceituados nas alíneas a), b) e c) deste artigo, fará ouvir, com intervalos não superiores a 2 minutos, grupos de 3 sons sucessivos, a saber: 1 som prolongado seguido de 2 sons breves.

Um navio rebocado (ou, sendo rebocados mais de um, o último) deverá fazer ouvir, com intervalos não superiores a 2 minutos, 4 sons consecutivos, a saber: 1 som prolongado seguido de 3 sons breves. Este sinal não é obrigatório quando fôr impossível embarcar pessoal no navio rebocado.

Quando fôr possível, o navio rebocado deverá fazer ouvir este sinal imediatamente a seguir ao sinal feito pelo rebocador.

f) Um navio, encalhado num canal, ou na proximidade de um canal, fará o sinal preceituado na alínea d), e, além disto, deverá fazer ouvir 3 sons de sino, separados e distintos, imediatamente antes e depois de cada sinal.

<sup>1</sup> Em todos os casos em que as regras exigirem o emprêgo do sino, poderá este ser substituído por um tambor a bordo dos navios turcos, ou por um tantã onde tais artigos sejam usados a bordo de pequenos navios.

Os navios de vela e embarcações de tonelagem bruta inferiores a 20 toneladas não são obrigados a fazer os sinais acima mencionados; mas, não os fazendo, deverão fazer ouvir algum outro sinal sonoro eficaz, com intervalos não superiores a 1 minuto (\*).

**Sobre a velocidade dos navios ser moderada durante o nevoeiro, etc.**

Art. 16.º Todo o navio, em ocasiões de nevoeiro, neblina, neve ou aguaceiros, navegará com velocidade moderada, prestando cuidadosa atenção às circunstâncias e condições existentes.

Um navio a vapor que ouvir, numa direcção que lhe pareça ser para vante do través, o sinal de nevoeiro doutro navio cuja a posição é incerta deverá, tanto quanto as circunstâncias do caso o permitirem, parar as suas máquinas e em seguida navegar com cautela até ter passado o perigo de abalroamento.

### Regras para govêrno e navegação

#### Preliminares — Risco de abalroamento

Quando as circunstâncias o permitam, o risco de abalroamento pode reconhecer-se vigiando atentamente na agulha a marcação dum navio que se aproximar. Se a marcação não varia de uma maneira apreciável, deve concluir-se que esse perigo existe.

Art. 17.º Quando dois navios de vela se aproximam um do outro com risco de abalroamento, um dêles desviar-se-á do caminho do outro do seguinte modo:

a) O navio que navegar a um largo desviar-se-á do caminho do outro que navegar à bolina;

b) O navio que navegar à bolina com amuras a bombordo desviar-se-á do caminho do outro que navegar à bolina com amuras a estibordo;

c) Quando dois navios navegarem a um largo, mas com o vento de bordos opostos, o navio que receber o vento de bombordo desviar-se-á do caminho do outro;

d) Quando dois navios navegarem a um largo com o vento do mesmo bordo, o navio que estiver a barlavento desviar-se-á do caminho do que estiver a sotavento;

e) O navio que tiver o vento à popa desviar-se-á do caminho do outro.

Art. 18.º Quando dois navios de vapor se aproximarem um do outro de roda a roda, ou quasi de roda a roda, com risco de abalroamento, guinarão ambos para estibordo, de forma a passarem por bombordo um do outro.

Este artigo só se applica aos casos em que os navios se aproximam de roda a roda, ou quasi de roda a roda, de modo a haver risco de abalroamento, e não se applica ao de dois navios que, conservando-se nos seus respectivos rumos, passarão safos um do outro.

Os únicos casos a que com efeito se applica são aqueles em que cada um dos navios está de roda a roda com outro ou quasi de roda a roda. Por outras palavras, nos casos em que: de dia, cada um dos navios vê os mastros do outro em linha ou quasi em linha com os seus; e de noite, nos casos em que cada navio vê ambos os faróis da borda do outro.

Não se applica: de dia, a casos em que um navio vê pela sua proa um outro a cruzar-lhe a derrota; nem de noite, nos casos em que: a luz vermelha dum navio se opõe à luz vermelha do outro, ou em que a luz verde dum navio se opõe à luz verde do outro, ou em que se vê pela proa a luz vermelha sem a verde, ou a verde sem a vermelha, ou em que ambas as luzes vermelha e verde se avistam em qualquer direcção que não seja a da proa.

Art. 19.º Quando dois navios de vapor navegarem em rumos que se cruzem de modo a haver risco de abalroamento, o navio que, pelo seu próprio estibordo, tiver o outro desviar-se-á do caminho desse outro.

Art. 20.º Quando um navio de vapor e um navio de vela seguirem em direcções tais que haja risco de abalroamento, o navio de vapor desviar-se-á do caminho do navio de vela.

Art. 21.º Quando, em virtude de qualquer destas regras, um dos dois navios tenha de se desviar do caminho, o outro conservará o seu rumo e velocidade.

*Nota.*— Quando, em consequência de tempo carregado ou outras causas, este último navio se achar tam próximo que o abalroamento não possa ser evitado unicamente pela manobra do navio a quem pertence ceder o caminho, deverá êle também manobrar da forma que julgue mais conveniente para evitar o abalroamento (vejam-se os artigos 27.º e 29.º).

Art. 22.º Todo o navio que é obrigado por estas regras a desviar-se do caminho do outro navio deverá, se as circunstâncias o permitirem, evitar o cortar a proa a esse outro.

Art. 23.º Todo o navio de vapor que é obrigado por estas regras a desviar-se do caminho de outro navio deverá, ao aproximar-se dêle, se fôr necessário, diminuir o andamento, parar ou inverter o sentido da marcha.

Art. 24.º Não obstante qualquer preceito contido nestas regras, todo o navio que alcançar outro desviar-se-á do caminho do navio alcançado.

Todo o navio aproximando-se de outro e vindo de direcção que esteja mais de 2 quartas para ré do través desse outro, isto é, aproximando-se de modo que de noite não lhe possa ver qualquer dos faróis da borda, será considerado como um navio que alcança outro; e nenhuma alteração subsequente na marcação recíproca entre os dois navios fará passar a considerar, para a interpretação destas regras, o navio que alcança o outro como um navio cuja derrota cruza a do outro, ou o fará dispensar do dever de se conservar desembaraçado do navio alcançado, enquanto o não tiver definitivamente passado e dêle se achar safo.

De dia, como o navio que alcança outro nem sempre pode saber, com certeza, se está, em relação a êle, para vante ou para ré da direcção acima indicada (2 quartas para ré do través), deverá, na dúvida, considerar-se navio que alcança outro e desviar-se do caminho dêle.

Art. 25.º Em canais estreitos, todo o navio de vapor, quando isso fôr seguro e prático, encostar-se-á para o lado do canal que lhe ficar pelo seu estibordo.

Art. 26.º Os navios de vela navegando desviar-se-ão dos navios de vela ou barcos pescando com rêdes, linhas ou aparelhos de arrasto. Esta regra não dá a qualquer navio ou barco empregado no exercício da pesca o direito de obstruir uma passagem navegável usada por outros navios que não sejam de pesca.

Art. 27.º Na execução e interpretação destas regras, prestar-se-á a devida atenção a todos os perigos da navegação e abalroamento e a quaisquer circunstâncias especiais que possam tornar necessário o afastar-se das regras acima, com o fim de evitar um perigo immediato.

(\*) Os vapores dos pilotos holandeses e belgas, quando empregados no serviço de pilotagem dentro das respectivas áreas, por ocasião de nevoeiro, neblina, neve ou aguaceiros, são obrigados a fazer ouvir, de dois em dois minutos o máximo, um sinal constituído por três sons, a saber: um som prolongado de sereia, um som prolongado de apito, e um som prolongado de sereia, com intervalos de um segundo. Quando não estiverem em serviço de pilotagem nas respectivas áreas, fazem os mesmos sinais que qualquer outro navio a vapor.

**Sinais sonoros para navios reciprocamente à vista**

Art. 28.º As palavras *som curto*, empregadas neste artigo, significam um som de cerca de 1 segundo de duração.

No caso de navios se avistarem reciprocamente, um navio de vapor navegando, ao proceder conforme o autorizado ou exigido por estas regras, indicará o seu procedimento (quando tenha de manobrar) pelos seguintes sinais feitos com apito ou sereia, a saber:

Um *som curto* para indicar: *Estou guinando para estibordo,*

Dois *sons curtos* para indicar: *Estou guinando para bombordo.*

Três *sons curtos* para indicar: *As minhas máquinas estão trabalhando a ré a toda a força.*

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

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

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

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

**Sinais de perigo**

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

**De dia:**

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

2.º Um sinal de socorro do Código Internacional;

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

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

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

**De noite:**

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

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

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

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

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

É proibido o emprego de qualquer dos sinais acima mencionados, excepto com o fim de indicar que um navio se encontra em perigo, e bem assim é proibido o emprego de qualquer sinal susceptível de ser confundido com os referidos sinais.

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

**Comissão Permanente Liquidatária de Responsabilidades****Portaria n.º 7:453**

Tendo o decreto n.º 10:084, de 20 de Agosto de 1924, criado o cargo de mestre de inglês das Escolas Naval e Náutica, e mantido pelo n.º 10.º do artigo 7.º do regulamento da Escola Naval, aprovado pelo decreto n.º 16:105, de 3 de Novembro de 1928, isto é, posteriormente à fixação das gratificações de comissão em terra estabelecidas pelo decreto n.º 9:820;

Havendo necessidade de fixar a gratificação que corresponde à nova comissão de serviço em terra;

Sob proposta da Comissão Permanente Liquidatária de Responsabilidades, ouvida por força do disposto no § 2.º do artigo 21.º do decreto n.º 5:571, de 10 de Maio de 1919:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, que o referido cargo se considere descrito na alínea j) da tabela anexa ao decreto n.º 9:820, de 18 de Junho de 1924.

Paços do Governo da República, 3 de Novembro de 1932.— O Ministro da Marinha, *Antbal de Mesquita Guimarães*.

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES****Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos****Decreto n.º 21:823**

Normas especiais atinentes à consecução do maior rendimento possível das obras dos portos nacionais devem regular a acção dos respectivos empreiteiros nas suas relações com o Estado e com as autarquias locais.

Em obediência a este critério publicaram-se já os decretos n.ºs 18:225 e 19:464, que dizem respeito às relações com o Estado, e publica-se agora o presente, que se refere às autarquias locais.

Considerando que se torna necessário remover todos os embaraços de natureza burocrática e fiscal que se oponham ou dificultem a realização das obras dos portos nas condições existentes à data da abertura dos concursos e nos prazos fixados nos respectivos contratos;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Sem prejuízo do disposto no decreto n.º 19:464, as empresas adjudicatárias das empreitadas dos portos de Lisboa (3.ª secção), Douro, Leixões, Setúbal, Vila Real de Santo António, Aveiro e Viana do Castelo são isentas do pagamento de quaisquer impostos, taxas ou licenças que os corpos administrativos imponham, dentro das suas respectivas circunscrições, posteriormente às datas das aberturas de concurso para a execução das respectivas empreitadas.

§ único. Ficam suspensos os impostos, taxas ou licenças aplicados às referidas empresas por virtude de deliberações tomadas posteriormente às datas das aberturas dos concursos e contra as quais haja reclamação não definitivamente julgada, bem como os processos por transgressão das sobreditas deliberações.

Art. 2.º De acordo entre os serviços encarregados da fiscalização superior das empreitadas e os corpos admi-