

ções: hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O artigo 5.º do decreto n.º 14:562, de 12 de Novembro de 1927, passa a ter a seguinte redacção:

Artigo 5.º Este decreto substitui o decreto n.º 13:163, de 14 de Fevereiro de 1927, e o Ministério das Finanças sómente indemnizará os conselhos administrativos das unidades a que os falecidos militares pertenciam, das importâncias correspondentes às pensões de sangue que competem às famílias dos mesmos, até 30 de Novembro de 1927, devendo considerar-se como liquidado qualquer excesso de abono superior às pensões, mas sómente relativo às pensionistas das praças de pré.

Art. 2.º Os conselhos administrativos restituirão ao Ministério das Finanças as importâncias que lhes foram pagas, a título de indemnização, desde 1 de Dezembro de 1927.

Art. 3.º Fica revogado o § único do artigo 3.º do decreto n.º 14:562, de 12 de Novembro de 1927, e toda 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 16 de Abril de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto n.º 15:372

Considerando que é uma necessidade de ordem pública a segurança dos barcos portugueses que vão para o mar ou a dos estrangeiros que saiam de um porto português, ou em geral a de todo o material flutuante;

Considerando o princípio da responsabilidade dos capitães e armadores ou proprietários quanto às condições de segurança dos seus barcos;

Considerando que a única autoridade do Estado a quem deve ser atribuída a responsabilidade pela fiscalização dessas condições de segurança é a capitania do porto;

Considerando a necessidade e vantagem das novas construções serem fiscalizadas;

Considerando a necessidade de se ter um diploma servindo de base aos regulamentos sobre as condições técnicas relativas à segurança do material flutuante, de que alguns têm com o carácter internacional;

Considerando a vantagem para o nosso comércio marítimo de os barcos portugueses possuírem certificados

de navegabilidade que sejam reconhecidos nos portos estrangeiros, facto que se torna conveniente e mesmo indispensável no caso de barcos de passageiros ou de emigrantes;

Considerando que o Governo Português tem reconhecido algumas sociedades de classificação estrangeiras;

Considerando ainda que ao Governo Português convém estabelecer a reciprocidade de reconhecimento dos seus certificados de navegabilidade e dos que sejam passados pelas administrações marítimas de outros países;

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, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Segurança da navegação

CAPÍTULO I

Condições de segurança

Artigo 1.º Não é permitido a qualquer barco português ou estrangeiro sair de um porto português, nem a qualquer barco português sair de um porto estrangeiro para o mar sem que possua as necessárias condições de segurança.

Art. 2.º O presente diploma aplica-se a todos os barcos portugueses, podendo tornar-se extensivo, no todo ou em parte, a qualquer categoria de material flutuante de que possa depender a segurança das pessoas a bordo.

§ único. A designação de barcos e a de embarcações, consideradas neste diploma e respectivos regulamentos como equivalentes, são em geral preferidas à de navios quando há necessidade de indicar maior extensão aos preceitos enunciados, fazendo-os incidir sobre corpos flutuantes de qualquer tonelagem de arqueação.

Art. 3.º Constituem matéria regulamentar as condições a que deve satisfazer o material flutuante para ser considerado em estado de segurança e muito especialmente as que se referem aos seguintes pontos, tendo-se em atenção o serviço e o género de navegação a que os armadores ou proprietários pretendem aplicar os barcos:

1.º À construção e à conservação do casco e seus acessórios;

2.º Às caldeiras, às máquinas propulsoras e aos diferentes aparelhos mecânicos e eléctricos;

3.º À mastreação, paus de carga e ao aparelho do barco;

4.º Aos instrumentos, cartas e publicações náuticas, aparelhos de sinais e telegrafia sem fios;

5.º À aptidão física, aos diplomas a exigir ao capitão e aos restantes indivíduos da tripulação e à fixação do mínimo da respectiva lotação;

6.º À arrumação da carga e do lastro;

7.º Ao número de passageiros e de emigrantes que podem ser transportados;

8.º Às exigências impostas ao transporte de cargas perigosas, ao transporte de carga a granel e de carga no convés;

9.º Às linhas de carga máxima e escalas de imersão;

10.º Aos aparelhos de salvação e embarcações miúdas;

11.º À compartimentagem dos barcos transportando passageiros;

12.º À habitabilidade, alimentação, higiene e salubridade;

13.º Aos sobressalentes em geral;

14.º A todas as restantes condições que tendam a garantir, quanto possível, a segurança dos barcos e a salvaguarda da vida humana.

CAPÍTULO II

Certificado de navegabilidade

Art. 4.º Nenhum barco é autorizado a navegar sem estar munido de um certificado de navegabilidade em vigor.

§ único. Exceptuam-se os barcos que exercem a sua actividade sem necessidade de passaporte.

Art. 5.º O certificado de navegabilidade é passado pela capitania do porto, depois de prévia inspecção, e constitui declaração oficial de que o barco satisfaz às condições estabelecidas na legislação em vigor.

Art. 6.º Os pedidos de certificados de navegabilidade devem ser dirigidas à capitania do porto.

Art. 7.º São fixadas em regulamento as indicações que devem ser mencionadas nos pedidos de certificados de navegabilidade, bem como os documentos que a estes devem ser apensos.

Art. 8.º Quando um barco embandeirar em português no estrangeiro deve munir-se de um certificado de navegabilidade provisório, passado pela autoridade consular portuguesa, depois de uma vistoria feita por peritos técnicos nomeados pela referida autoridade, os quais devem atestar que o barco satisfaz às condições de segurança indispensáveis para a viagem.

§ 1.º Este atestado é apensado ao certificado provisório.

§ 2.º Os peritos técnicos devem ser escolhidos de preferência entre os das sociedades de classificação reconhecidas pelo Governo Português.

Art. 9.º Quando um barco português se encontra no estrangeiro na impossibilidade de renovar o seu certificado de navegabilidade, dentro do prazo de validade nele indicado, deve munir-se de um certificado provisório concedido na forma e condições estabelecidas no artigo precedente.

Art. 10.º Pode ser concedido pela capitania do porto um certificado especial, válido para uma determinada viagem.

§ único. No estrangeiro este certificado é passado pela autoridade consular, depois de uma vistoria favorável feita por técnicos, escolhidos de preferência entre os peritos de sociedades de classificação reconhecidas pelo Governo Português, caso existam no porto onde é feito o pedido de certificado de navegabilidade ou nas suas proximidades.

Art. 11.º São fixados em regulamento os modelos e o prazo de validade dos certificados de navegabilidade definitivos.

§ único. O prazo de validade dos certificados provisórios expira em qualquer caso à chegada do barco ao porto de armamento português.

Art. 12.º Quando um barco português sofrer avarias importantes ou quando grandes modificações forem introduzidas na sua construção o certificado de navegabilidade é suspenso e só readquirirá validade depois de o barco ter sido vistoriado uma ou mais vezes, conforme fôr julgado indispensável.

§ único. No estrangeiro, quando não haja autoridade consular portuguesa, é suficiente um atestado passado por uma sociedade de classificação reconhecida pelo Governo Português, declarando que o barco satisfaz às condições de segurança indispensáveis para a viagem, devendo este atestado ser apensado ao certificado de navegabilidade.

Art. 13.º A capitania do porto e os peritos nomeados pelo cônsul podem subordinar a concessão do certificado de navegabilidade, a sua renovação ou o desembargo de qualquer material flutuante, à execução de determinados trabalhos.

§ único. Igual doutrina pode ser aplicada no caso de o certificado de navegabilidade ter sido suspenso.

Art. 14.º Os barcos regularmente inscritos no registo de uma sociedade de classificação reconhecida pelo Governo Português podem ser dispensados da inspecção aos pontos que já foram objecto de fiscalização pelas referidas sociedades.

§ 1.º Da mesma forma podem ser dispensados de vistorias os barcos munidos de certificados ou documentos equivalentes, passados por administrações marítimas estrangeiras, desde que esses certificados ou documentos análogos estejam em vigor e tenham sido reconhecidos como equivalentes ao certificado de navegabilidade de que trata o presente diploma e que os respectivos países tenham concedido a mesma validade aos documentos passados pelas autoridades marítimas portuguesas.

§ 2.º Diplomas especiais estabelecem quais as sociedades de classificação e as administrações estrangeiras cujos certificados de classificação e de segurança são reconhecidos pelo Governo Português, assim como os limites em que os respectivos certificados podem dispensar a inspecção oficial.

§ 3.º Todavia, o serviço de inspecção, quer seja desempenhado pelo cônsul, quer seja executado pela capitania do porto, tem o direito de mandar verificar, por peritos, se as exigências estabelecidas para a obtenção da classificação ou do certificado de segurança têm sido realmente observadas.

§ 4.º Os peritos de que o cônsul se deve servir são os indicados no artigo 8.º

Art. 15.º A bordo dos barcos de passageiros deve ser afixado em local bem acessível a estes um duplicado do certificado de navegabilidade.

CAPÍTULO III

Fiscalização das novas construções, grandes reparações e modificações de material flutuante

Art. 16.º Todas as construções navais, grandes reparações e modificações do material flutuante, pertencendo ou não ao Estado, estão sujeitas à fiscalização técnica, a cargo da Direcção da Marinha Mercante do Ministério da Marinha.

§ 1.º O princípio estabelecido neste artigo é absolutamente geral e independente da entidade ou entidades que porventura têm jurisdição no material flutuante ou na área onde são efectuadas as construções, reparações ou modificações nesse material.

§ 2.º Exceptua-se das disposições deste decreto o material pertencente à marinha de guerra.

CAPÍTULO IV

Dos barcos em serviço

Art. 17.º A fiscalização a cargo das capitánias dos portos é permanente, exercendo-se sobre os barcos nacionais e estrangeiros, evitando-se porém quanto possível qualquer embaraço à exploração comercial dos mesmos.

§ 1.º Quanto aos barcos portugueses deve a capitania verificar se:

a) São munidos de um certificado de navegabilidade em vigor;

b) Os alojamentos e armamento se encontram em estado satisfatório;

c) A tripulação é suficiente quanto ao número, aptidão e habilitações ou que o será antes da partida;

d) O número de passageiros de cada categoria não excede o que é indicado no certificado de navegabilidade;

e) Os meios de salvação se acham em estado satisfatório e são suficientes para o número total de pessoas embarcadas;

f) Os limites de carga são observados;
g) O lastro e a estiva da carga não prejudicam a estabilidade;

h) A carga de convés, cargas perigosas e a granel estão conforme as prescrições regulamentares;

i) São satisfeitas outras condições que, em parecer da capitania do porto, são indispensáveis para garantia de segurança das pessoas a bordo.

§ 2.º Quanto aos barcos estrangeiros, a fiscalização das capitánias pode verificar se são satisfeitas todas as condições previstas no artigo 3.º do presente diploma e respectivo regulamento, tendo sempre em atenção o disposto no artigo 14.º e as disposições mencionadas nos parágrafos que seguem.

§ 3.º Se um barco estrangeiro entra, em porto nacional, com avaria, ou recebe avarias em porto nacional, considera-se suspenso o respectivo certificado de navegabilidade, ou documento análogo, existente a bordo.

§ 4.º Aos barcos estrangeiros não se aplicam as condições a respeito do mínimo das suas tripulações referidas no n.º 5.º do artigo 3.º, não havendo portanto que interferir com o respectivo regulamento de trabalho a bordo.

§ 5.º O capitão de um barco, munido de certificado de navegabilidade em vigor e sobre o qual foi exercida a fiscalização prevista neste artigo e seus parágrafos, é dispensado do disposto no artigo 505.º do Código Commercial Português e artigo 162.º do Código do Processo Commercial.

Art. 18.º As capitánias devem embargar os barcos que não satisfazem às condições referidas no artigo anterior, assim como qualquer barco de emigrantes não munido do desembarço marítimo.

§ 1.º Este desembarço, no caso de barco transportando emigrantes, só pode ser passado depois de uma vistoria favorável feita por peritos idóneos; se porém um barco recebe emigrantes em vários portos do continente da República pode o desembarço ficar restrito a um dos portos.

§ 2.º Quando as disposições do artigo anterior não possam ser invocadas e no entanto existam motivos fundamentados que façam recear que um barco nacional não deve navegar por comprometer a segurança da tripulação ou dos passageiros, as capitánias devem embargar o barco, podendo até exigir que seja descarregado e posto em seco.

§ 3.º A capitania não pode porém usar dos poderes extraordinários que lhe confere o parágrafo anterior sem prévio despacho do Ministro da Marinha.

§ 4.º Se depois se verificar que o embargo não teve justificação pode ser fixada uma indemnização por acôrdo entre representantes do Governo e dos interessados na exploração do barco.

Art. 19.º Se uma autoridade consular é solicitada para exercer o serviço de fiscalização, desempenhar-se há das funções mencionadas no artigo 17.º por meio de um a três peritos, escolhidos de preferência entre os das sociedades de classificação reconhecidas pelo Governo.

Art. 20.º As autoridades consulares portuguesas devem embargar a partida de qualquer barco português que não esteja munido de um certificado de navegabilidade ainda em vigor, ou que, pela inobservância das condições indicadas no artigo 17.º, compromete a segurança da tripulação ou dos passageiros.

Art. 21.º Quando tenha sido negado ou suspenso um certificado de navegabilidade, ou no caso de embargo de um barco, é redigido na capitania, para ser remetido à Direcção da Marinha Mercante, um auto circunstanciado.

§ único. Deve haver procedimento análogo no estrangeiro quando os peritos nomeados pelas autoridades consulares entenderem que o certificado de navegabilidade não deve ser concedido ou quando a própria autoridade

consular, no exercício das funções que lhe são conferidas pelo artigo 20.º, embarga a saída de um barco.

Art. 22.º O rol de equipagem não pode ser visado pelas capitánias nem pelas autoridades consulares no estrangeiro sem que seja apensado a este documento o certificado de navegabilidade ainda em vigor e aplicável à viagem.

Art. 23.º A tripulação ou parte dela em número não inferior a três indivíduos pode reclamar junto da Capitania ou perante a autoridade consular contra a falta de segurança do seu barco, embora este se ache munido do certificado de navegabilidade.

CAPÍTULO V

Serviço de inspecção de segurança marítima

Art. 24.º Compete à Direcção da Marinha Mercante assegurar e centralizar o serviço de inspecção da segurança do material flutuante dentro das normas regulamentares e estudar e manter a sua actualização de acôrdo com as disposições em vigor no estrangeiro, quando estas tendam a conquistar uniformidade em todos os países marítimos.

Art. 25.º A capitania do porto é a autoridade responsável pela fiscalização das condições de segurança das pessoas que estão a bordo de qualquer barco ou que trabalham na dependência das condições de qualquer corpo flutuante.

§ 1.º A determinação contida neste artigo é absolutamente geral e aplica-se igualmente a todo o material flutuante, seja de que natureza for, pertencente ou não ao Estado ou a corporações de carácter autónomo.

§ 2.º Só se exceptua desta jurisdição o material pertencente à marinha de guerra e de recreio.

§ 3.º O serviço de fiscalização das condições de segurança do material flutuante é considerado permanente.

Art. 26.º Os proprietários dos barcos e, em geral, de qualquer material flutuante, todas as associações e entidades jurídicas, privadas e do Estado, seja qual for a sua autonomia, têm de facilitar às capitánias dos portos o desempenho das funções que lhes são atribuídas pela legislação em vigor, relativamente à fiscalização das condições de segurança das pessoas a bordo ou das que trabalhem na dependência das condições de segurança de qualquer material flutuante.

§ único. Os funcionários que desempenham este serviço e os peritos nomeados pelos consulados têm o direito de vistoriar qualquer material flutuante, nacional ou estrangeiro, para cumprimento da missão que lhes incumbe, sendo o proprietário, o armador, ou o capitão, ou o encarregado do material, obrigados a dar todo o necessário auxílio para que a investigação técnica se faça com a minúcia julgada indispensável; devem ainda facultar os papéis de bordo e outros documentos que lhes forem pedidos.

CAPÍTULO VI

Recursos

Art. 27.º Dentro de dez dias, depois da comunicação prevista pelo artigo 21.º, pode haver recurso das decisões tomadas pela capitania ou do embargo feito pelas autoridades consulares (§ único do artigo 21.º) ou ainda de parecer dos peritos nomeados pelas autoridades consulares.

§ 1.º O direito de recurso pertence ao signatário do pedido do certificado de navegabilidade, e, no caso de suspensão deste certificado ou de embargo da saída do barco, ao capitão, ao armador, ou ao proprietário do barco.

§ 2.º O recurso é dirigido ao Ministro da Marinha, por meio de requerimento, precisando os factos invocados.

§ 3.º O recurso não tem efeito suspensivo.

CAPÍTULO VII

Penalidades

Art. 28.º Todas as disposições do presente diploma são consideradas dentro do critério geral de uma medida de ordem pública, sendo applicáveis todas as penalidades referidas nos artigos seguintes, quando outras maiores não sejam impostas pela legislação em vigor.

Art. 29.º O capitão e o armador ou proprietário de um barco que, conscientemente ou por falta indesculpável e de um modo ilícito, procedam contrariamente ao que é imposto no artigo 1.º são punidos com a multa de 1.000\$ a 10.000\$ e com um mês a dois anos de prisão.

§ único. As penas referidas neste artigo ou uma só de entre elas são applicáveis ao capitão e ao armador ou ao proprietário que façam navegar um barco português sem um certificado de navegabilidade em vigor, ou um barco embargado pela capitania ou pela autoridade consular, ou um barco de emigrantes não munido do respectivo desembarço.

Art. 30.º Além das penalidades dos artigos anteriores applicáveis a proprietários, armadores e capitães, fica também estabelecida a da multa de 500\$ a 1.000\$, com oito a noventa dias de prisão, ou a de uma só destas sanções, para todo aquele que seja culpável de uma infracção às disposições do diploma ou diplomas que regulamentam a execução do artigo 3.º

§ único. Iguais penas terão aqueles que entravam ou dificultem a missão da capitania do porto ou dos peritos nomeados pelas autoridades competentes, ou que não cumpram o estipulado no artigo 15.º do presente decreto.

Art. 31.º As penalidades a aplicar ao capitão podem ser reduzidas a um quarto das que são applicadas ao armador ou proprietário, quando se prove que o capitão recebeu ordem por escrito ou verbal do armador ou proprietário.

§ único. Entende-se por capitão o capitão ou mestre de um barco, ou o que de facto tem o exercício do comando.

Art. 32.º Todo o tripulante que provoque o embargo do seu barco por alegações que se reconheçam ser inexactas é punido com uma multa de 100\$ a 500\$ e com prisão de um a sete dias.

§ 1.º Se porém essas alegações inexactas foram expostas conscienciosamente, propositadamente, o culpado é punido com a multa de 500\$ a 1.000\$ e com oito a trinta dias de prisão.

§ 2.º Aqueles que são coniventes no facto previsto por este artigo são punidos com penalidades iguais às indicadas para os autores.

Art. 33.º Os construtores navais que executem qualquer construção ou grandes reparações ou modificações, sem prévia licença, incorrem, por cada falta, numa pena de multa não superior a 10.000\$.

§ único. Os trabalhos começados sem licença são embargados até serem cumpridas todas as formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Art. 34.º Os funcionários nomeados pelo capitão do porto, os capitães dos portos e outros oficiais da policia judiciária, e ainda as autoridades consulares portuguesas no estrangeiro, têm o direito de proceder a investigações e de verificar, por meio de autos, até prova em contrários, as infracções às disposições do presente diploma.

Art. 35.º A todos os delitos não previstos pelos arti-

gos anteriores, mas em relação com o presente diploma, é applicável o Código Penal.

Art. 36.º São igualmente competentes o tribunal marítimo comercial do porto onde foi cometida a infracção ou o tribunal marítimo comercial do porto onde está registada a embarcação.

Art. 37.º É applicável às multas mencionadas nos artigos anteriores o processo geral de liquidação, contagem e distribuição, indicado na legislação em vigor para as restantes multas por transgressões dos regulamentos marítimos.

CAPÍTULO VIII

Disposições transitórias

Art. 38.º Todas as prescrições do decreto n.º 12:822, de 1 de Novembro de 1926, na parte relativa a vistorias, são apenas applicáveis até a primeira petição do certificado de navegabilidade; daí por diante vigorará apenas o disposto no presente decreto e respectivos regulamentos.

CAPÍTULO IX

Disposições complementares

Art. 39.º Todas as questões relativas a segurança de navegação são abrangidas por este diploma especial e respectivos regulamentos, independentemente das outras funções das capitánias dos portos, com o fim de ser mais viável a garantia da sua evolução em harmonia com as modificações derivadas do progresso e transformações do material flutuante.

§ 1.º Os regulamentos técnicos sobre segurança de navegação já promulgados e os que venham a ser publicados dentro do mesmo objectivo podem ser actualizados pelo Ministério da Marinha logo que circunstâncias de carácter técnico e internacional indiquem a oportunidade de uma tal modificação.

§ 2.º Os estudos relativos à fiscalização das condições de segurança, incluindo o dos encargos dos proprietários do material ou dos como tal considerados para o efeito da responsabilidade de compromissos legais e regulamentares sobre segurança do material flutuante, competem à 2.ª Repartição da Direcção da Marinha Mercante.

Art. 40.º Este decreto, respectivos regulamentos e portarias publicadas em correlação com esses diplomas entram em vigor no dia 1 de Julho de 1928.

Art. 41.º Fica revogada toda 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 9 de Abril de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos

Decreto n.º 15:373

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