

## Direcção Geral de Assistência

## Decreto n.º 23:535

Usando da faculdade conferida pelos n.ºs 3.º e 4.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

De harmonia com o artigo 438.º do Código Administrativo de 1896 é aprovado o quadro do pessoal da Santa Casa da Misericórdia da Vila da Praia da Vitória, e bem assim os respectivos vencimentos anuais, o qual fica constituído da maneira seguinte:

1 médico cirurgião . . . . .	576\$00
2 médicos cirurgiões (auxiliares) — serviço gratuito.	
1 farmacêutico . . . . .	576\$00
1 ajudante de farmácia . . . . .	288\$00
1 mordomo-fiscal . . . . .	144\$00
1 capelão . . . . .	120\$00
1 enfermeiro . . . . .	288\$00
1 enfermeira . . . . .	288\$00
1 secretário . . . . .	120\$00
1 tesoureiro . . . . .	48\$00
1 sacristão . . . . .	96\$00

## Pessoal assalariado:

1 cozinheiro . . . . .	2.400\$00
1 criado . . . . .	1.920\$00
1 criada . . . . .	1.920\$00
1 criado de farmácia . . . . .	1.920\$00
1 lavadeira . . . . .	1.440\$00
1 barbeiro . . . . .	144\$00

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 1 de Fevereiro de 1934.— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António Raúl da Mata Gomes Pereira.*

## MINISTÉRIO DA GUERRA

## 5.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Declara-se, para os devidos efeitos, que S. Ex.ª o Ministro da Guerra autorizou, por seu despacho de 26 de Janeiro corrente, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto-lei n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, mantido em vigor pelo artigo 22.º do decreto-lei n.º 19:869, de 9 de Junho de 1931, a transferência abaixo designada no orçamento do Ministério da Guerra para o ano económico de 1933-1934:

## CAPÍTULO 7.º

Governo militar de Lisboa, regiões e comandos militares

## 4.ª região militar — Évora

Artigo 109.º — Despesas de conservação e aproveitamento do material:

## 1) De semoventes:

## a) Animais:

Da rubrica «1:460 rações de forragens para 4 solípedes, a 5\$10», para a rubrica «Ferragem, curativo e medicamento de solípedes, a \$20 por cada ração» 602\$00

5.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 27 de Janeiro de 1934.— O Director de Serviços, *Ildefonso Ortigão Peres.*

## MINISTÉRIO DA MARINHA

## Direcção Geral da Marinha

## Direcção da Marinha Mercante

## Decreto n.º 23:536

Considerando que Portugal aderiu à Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, assinada em Londres em 31 de Maio de 1929;

Considerando que a Convenção e seus anexos alteram nalguns pontos os preceitos sobre meios de salvação a bordo expressos no decreto n.º 11:020, de 20 de Junho de 1925, e respectivo regulamento, rectificadas no *Diário do Governo* n.ºs 225, 234 e 242 do mesmo ano;

Considerando a autorização dada ao Ministério da Marinha por força do disposto no § 1.º do artigo 39.º do decreto n.º 15:372, de 9 de Abril de 1928;

Considerando que, em harmonia com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 23:200, de 3 de Novembro de 1933, devem as regras sobre meios de salvação, aplicáveis a navios de passageiros em viagens internacionais, incluir os preceitos que em parecer do Ministério da Marinha correspondem às prescrições contidas no capítulo II da Convenção de 1929 e respectivo regulamento;

Considerando finalmente que a lei interna deve ainda atender aos meios de salvação indispensáveis aos navios de carga de longo curso, aos barcos de cabotagem e a outros empregados em serviços especiais, embora fique para diploma especial a regulamentação que o Governo julgue dever aplicar para execução das regras de Simla (caso de navios transportando grandes quantidades de passageiros sem beliche);

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

## Regulamento dos meios de salvação a bordo

## TÍTULO I

Baleeiras, jangadas, balsas e outros meios de salvação

## CAPÍTULO I

Embarcações salva-vidas em geral

## SECÇÃO I

Classes e tipos de embarcações

Artigo 1.º As embarcações-tipos, fixadas de acôrdo com a Convenção Internacional para salvaguarda da vida humana no mar, de 1929, são as seguintes:

## Classe I

a) Embarcações de bôca aberta, com borda falsa fixa, com reserva de flutuabilidade interna obtida exclusivamente com caixas de ar;

b) Embarcações de bôca aberta, com borda falsa fixa, com reserva de flutuabilidade interna e externa.

## Classe II

a) Embarcações de bôca aberta, com reserva de flutuabilidade interna e externa, com a parte superior da borda falsa de abater;

b) Embarcações com convés (com poço ou de convés corrido), com borda falsa estanque fixa ou de abater. § único. Em certos casos mencionados neste regulamento podem ser admitidas embarcações construídas e

equipadas como as embarcações da classe I, mas sem reserva de flutuabilidade interna ou externa. Estas embarcações são designadas com o nome de embarcações da classe III.

Art. 2.º Podem ser empregadas lanchas com motor de combustão interna, satisfazendo às condições exigidas às embarcações da classe I. Estas embarcações podem substituir as embarcações salva-vidas vulgares, segundo as indicações que, para cada caso, serão dadas pela Direcção da Marinha Mercante.

## SECÇÃO II

### Condições gerais a que devem satisfazer as embarcações salva-vidas

Art. 3.º Todas as embarcações salva-vidas devem ser robustamente construídas e de formas e proporções tais que lhes garantam ampla estabilidade no mar e bordo livre suficiente quando carregadas com a sua lotação completa e com toda a palamenta regulamentar.

§ 1.º A robustez das embarcações salva-vidas deve ser tal que lhes permita ser arreadas à água com a carga completa das pessoas que lhes competem e do respectivo equipamento.

§ 2.º Em todas as embarcações de bôca aberta as bancadas, tanto transversais como laterais, devem ser instaladas tam baixas quanto possível e no fundo devem ser instalados paneiros de modo que a distância dêles às bancadas transversais não seja superior a 0<sup>m</sup>,84.

§ 3.º A capacidade cúbica de cada embarcação deve ser, pelo menos, igual a 3<sup>m</sup>3,50.

§ 4.º Não pode ser considerada regulamentar uma embarcação cuja reserva de flutuabilidade dependa de prévio ajustamento de uma das partes principais do casco.

§ 5.º O pêso de uma embarcação quando completamente carregada com pessoas e palamenta não deve ser superior a 20 toneladas.

## SECÇÃO III

### Condições gerais a que devem satisfazer as embarcações com motor

Art. 4.º Todas as embarcações com motor, que façam parte da dotação regulamentar de embarcações salva-vidas de um barco, devem obedecer às condições seguintes:

a) Devem satisfazer as exigências estabelecidas para as embarcações salva-vidas da classe I, alínea a);

b) Devem estar dispostas de modo que possam facilmente ser lançadas à água, para o que haverá a bordo aparelhos apropriados;

c) Devem estar guarnecidas de combustível e prontas para ser postas a trabalhar imediatamente e em qualquer ocasião;

d) O motor e seus acessórios devem estar convenientemente protegidos de forma que o motor possa trabalhar sob más condições de tempo. Deve ser assegurada a possibilidade de a embarcação fazer marcha à ré;

e) A velocidade mínima destas embarcações, com mar chão e com a embarcação completamente carregada, não deve ser inferior a 6 nós.

Art. 5.º O volume de caixas de ar internas e o dos flutuadores externos, quando a embarcação os tenha, devem ser aumentados em proporções convenientes para compensar a diferença entre o pêso do motor, projector, instalação de T. S. F. e acessórios, quando existam, e o pêso do número adicional de pessoas que a embarcação acomodaria se fôsem retirados motor, projector, instalação de T. S. F. e acessórios.

Art. 6.º No caso de embarcação com capacidade su-

ficiente para o transporte de cem ou mais pessoas, a reserva de flutuabilidade deve ser aumentada além do volume exigido pela alínea f) do artigo anterior.

A Direcção da Marinha Mercante indicará neste caso qual o volume que deve ser previsto para reserva de flutuabilidade.

## CAPÍTULO II

### Lotação das embarcações

Art. 7.º O número de pessoas que uma embarcação pode transportar é igual ao maior número inteiro que se obtém dividindo a capacidade da embarcação, expressa em metros cúbicos, calculada como é indicado no capítulo I do título IV, ou a superfície do convés expressa em metros quadrados, determinada segundo as prescrições do capítulo II do mesmo título, conforme os casos, pelas unidades-padrão de capacidade ou de superfície indicadas na tabela seguinte:

Tipo de embarcação	Unidade-padrão de capacidade	Unidade-padrão de superfície
Classe I, alínea a) . . . . .	0 <sup>m</sup> 3,283	
Classe I, alínea b) . . . . .	0 <sup>m</sup> 3,255	
Classe III . . . . .	0 <sup>m</sup> 3,283	
Classe II . . . . .		0 <sup>m</sup> 2,325

§ 1.º A Direcção da Marinha Mercante pode, no caso de embarcações de convés da classe II, aceitar, em vez de 0<sup>m</sup>2,325, uma unidade menor de superfície, não inferior a 0<sup>m</sup>2,280, desde que, depois de experiência prévia, se tenha certificado de que o número de pessoas para o qual há lugares sentados a bordo é maior do que o número obtido dividindo a superfície do convés, expressa em metros quadrados, por 0<sup>m</sup>2,325.

§ 2.º O número de pessoas que uma embarcação salva-vidas pode transportar não deve exceder o número de adultos que, com o respectivo cinto de salvação envergado, tem lugar sentado na embarcação de modo que não prejudique a manobra dos remos.

§ 3.º Se o pontal é superior a 122 centímetros, a lotação da embarcação é reduzida multiplicando-se o seu valor pela relação entre 122 e o pontal real, até que se tenha procedido a uma prova satisfatória com a lotação não reduzida e todas as pessoas munidas dos seus cintos de salvação.

§ 4.º No caso de embarcações da classe II, o número de pessoas que pode ser transportado a bordo é limitado pelo bordo livre mínimo que a embarcação deve ter nos termos do capítulo II do título IV dêste regulamento.

§ 5.º Quando haja dúvidas sôbre a lotação de uma embarcação, pode a Direcção da Marinha Mercante exigir que a embarcação seja experimentada a nado, com a lotação completa e toda a sua palamenta. As pessoas embarcadas deverão vir todas munidas de cinto de salvação.

§ 6.º No caso de embarcações com extremidades muito finas ou no caso de embarcações de formas muito cheias, o número de pessoas da sua lotação será determinado pela Direcção da Marinha Mercante por métodos que podem ser diferentes daqueles expostos neste regulamento.

## CAPÍTULO III

### Condições gerais a que devem satisfazer as jangadas

Art. 8.º Uma jangada salva-vidas só pode ser aceita como meio de salvação se obedecer às condições seguintes:

a) Ser de construção e material aprovados pela Direcção da Marinha Mercante;

b) Ser utilizável e ter estabilidade, qualquer que seja a face que está mergulhada;

c) Ser guarnecida nas duas faces com borda falsa, fixa ou de abater, de madeira, lona ou qualquer outro material adequado;

d) Ter uma linha de salvação sólidamente fixada em toda a volta;

e) Ter robustez tal que possa ser arreada ou atirada ao mar, do convés do navio, sem que sofra avarias. No caso de estar disposta para ser atirada ao mar, ter dimensões e peso tais que possa ser facilmente manejada;

f) Não ter menos de 85 decímetros cúbicos de caixas de ar ou de flutuadores equivalentes para cada pessoa que possa transportar;

g) Ter uma área de cada uma das faces não inferior a 3:720 centímetros quadrados por cada pessoa que possa transportar e estar disposta de forma que as pessoas transportadas fiquem efectivamente fora de água;

h) Ter as caixas de ar ou flutuadores equivalentes colocados tam próximos quanto possível dos bordos da jangada e a reserva de flutuabilidade não depender de insuflação de ar.

#### CAPÍTULO IV

##### Condições gerais a que devem satisfazer as balsas e outros flutuadores

Art. 9.º As balsas salva-vidas, quer sob a forma de bancos de convés ou cadeiras flutuantes, quer sob a forma de qualquer outro corpo flutuante, consideram-se suficientes, sob o ponto de vista de flutuabilidade, para um número de pessoas igual ao maior número inteiro que se obtém dividindo por 14,5 o número de quilogramas de ferro que ela pode suportar em água doce. A sua lotação é o menor dos números que se obtém ou pelo processo acima indicado ou dividindo o perímetro, em centímetros, por 30,5.

§ único. As balsas salva-vidas devem obedecer às condições seguintes:

a) Serem de material e construção aprovados pela Direcção da Marinha Mercante;

b) Serem utilizáveis e estáveis qualquer que seja a face sobre a qual flutuem;

c) Serem de dimensões, robustez e peso tais que possam ser manejadas sem auxilio de meios mecânicos e, quando necessário, possam ser atiradas à água, sem avaria, do pavimento no qual estão instaladas;

d) Serem construídas de modo que possam ser utilizadas sem necessidade de prévia insuflação de ar;

e) Terem as caixas de ar ou flutuadores equivalentes colocados tam perto quanto possível das amuradas da balsa;

f) Terem uma linha de salvação sólidamente fixada em tórno da embarcação.

#### CAPÍTULO V

##### Marcação das embarcações, jangadas e balsas

Art. 10.º Todas as embarcações salva-vidas devem ter marcadas, de modo permanente, as suas dimensões principais, comprimento, bôca e pontal, em metros, e o número de pessoas para o qual estão lotadas.

Art. 11.º As jangadas devem ter marcado de modo bem visível o número de pessoas da respectiva lotação.

Art. 12.º As balsas devem ter marcados de modo bem visível o número de pessoas para que são lotadas e a indicação de que são capazes de flutuar.

#### CAPÍTULO VI

##### Equipamento

##### SECÇÃO I

##### Palamenta das baleeiras

Art. 13.º Cada embarcação salva-vidas deve ter a seguinte palamenta:

a) O número de remos suficiente para todas as forquetas que se possam armar, dois remos de sobressalente e um remo de esparrela;

b) Um jôgo e meio de toletes ou forquetas;

c) Um croque;

d) Dois bujões para cada boeira, um vertedouro e um balde galvanizado. Os bujões são dispensados quando estão instaladas válvulas automáticas apropriadas;

e) Um leme e uma cana, ou meia lua, e gualdropes;

f) Um mastro ou mastros com, pelo menos, uma boa vela e respectivo aparelho;

g) Uma bússola eficiente;

h) Um farol completamente guarnecido de óleo;

i) Uma âncora flutuante;

j) Uma bóia;

l) Uma linha de salvação em tórno da embarcação;

m) Um recipiente contendo 4,5 de óleo vegetal ou mineral. O recipiente deve ser construído de modo que o óleo possa ser facilmente espalhado na água do mar e arranjado de modo que possa ser ligado à âncora flutuante;

n) Um recipiente estanque ao ar contendo 1 quilograma de bolacha por pessoa;

o) Uma ancoretta (recipiente estanque à água, provido de argau com fiel fixado ao batoque) contendo 1 litro de água doce por pessoa;

p) Pelo menos, uma dúzia de fachos vermelhos de auto-inflamação e uma caixa de fósforos, contidos uns e outros em recipientes estanques;

q)  $\frac{1}{2}$  quilograma de leite condensado por pessoa (em latas de  $\frac{1}{2}$  quilograma);

r) Uma caixa conveniente para receber pequenos objectos de equipamento;

s) Dois machados.

Os bujões, as forquetas, o vertedouro, o balde e os machados devem estar ligados à embarcação por meio de fiéis. Também o leme deve estar ligado a um fiel suficientemente longo.

§ 1.º As embarcações salva-vidas com convés não devem ter boeiras, mas devem ser providas de, pelo menos, duas bombas de esgôto.

§ 2.º No caso de navios que transportem passageiros no Atlântico Norte, em viagens realizadas acima do paralelo 35° N, apenas parte das embarcações, a fixar caso por caso pela Direcção da Marinha Mercante, necessita de vela e de mastros. A dotação de leite condensado, neste caso, pode ser reduzida a metade.

§ 3.º Tratando-se de navios de pequena cabotagem, as embarcações salva-vidas são dispensadas de ter vela, mastros, caixa para víveres e leite condensado. Nos navios de grande cabotagem, as embarcações salva-vidas podem ser dispensadas pela Direcção da Marinha Mercante da parte da palamenta que não é exigida às embarcações dos navios de pequena cabotagem.

§ 4.º No caso de navios da navegação fluvial, ou de barcos de pesca, rebocadores, batelões, dragas que não fazem serviço no mar e outros barcos do mesmo género, as embarcações salva-vidas não são obrigadas a ter mastro, vela, bússola, caixa de víveres, recipiente de óleo, fachos vermelhos, fósforos, leite condensado e caixa para objectos de equipamento.

§ 5.º As embarcações salva-vidas dos barcos de pesca,

rebocadores, batelões, dragas e outros barcos do mesmo género que fazem serviço no mar podem ser dispensadas pela Direcção da Marinha Mercante da parte da palamenta a que se refere o parágrafo anterior.

Art. 14.º As embarcações cuja lotação é igual ou superior a cem passageiros devem ser providas de motor e satisfazer às prescrições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º Estas embarcações não são obrigadas a ter vela e mastros e a sua dotação de remos é igual a metade da dotação normal. Devem porém ter dois croques.

## SECÇÃO II

### T. S. F. e faróis nas embarcações com motor

Art. 15.º A instalação de T. S. F. das embarcações com motor exigidas por este regulamento deve ser capaz de receber e transmitir com uma frequência de 500 quilociclos (comprimento de onda, 600 metros) e deve ser alimentada por uma fonte de energia suficiente para dar um mínimo de 10 metros amperes (o número de metros amperes determina-se multiplicando a intensidade de corrente, em amperes, na base de antena, pela altura máxima, em metros, da antena acima do nível de água), e para manter a instalação em serviço durante um período total de seis horas de trabalho.

Art. 16.º O projector das embarcações a motor deve ter uma lâmpada de, pelo menos, 80 watts, com reflector eficiente, e uma fonte de energia: a) que dê luz suficiente para iluminar um objecto de coloração pouco acentuada a uma distância de 183 metros, numa largura de cerca de 18 metros, durante um período total de seis horas; b) que seja capaz de trabalhar três horas consecutivamente.

§ único. Quando a fonte de energia é comum à instalação de T. S. F. e ao projector deve ela ser de potência suficiente para assegurar o funcionamento simultâneo das duas instalações.

## SECÇÃO III

### Palamenta das jangadas

Art. 17.º A palamenta normal de uma jangada salva-vidas é a seguinte:

- a) Quatro remos;
- b) Cinco toletes;
- c) Uma bóia salva-vidas com facho de auto-inflamação;
- d) Uma âncora flutuante;
- e) Uma bossa;
- f) Um recipiente contendo 4,5 de óleo vegetal ou animal. Este recipiente deve ser construído de forma que o óleo possa ser facilmente espalhado sobre a água do mar e arranjado de modo a poder ser ligado à âncora flutuante;
- g) Um recipiente estanque ao ar contendo 1 quilograma de bolacha por cada pessoa;
- h) Uma ancoretta, com argau preso por fiel ao batoque, contendo 1 litro de água doce por cada pessoa;
- i) Doze fachos vermelhos de auto-inflamação e uma caixa de fósforos, contidos uns e outros em caixas estanques à água.

§ único. No caso de navios de grande e pequena cabotagem pode a Direcção da Marinha Mercante isentar as jangadas da parte da palamenta a que se refere a alínea g) do corpo deste artigo.

## SECÇÃO IV

### Arrumação do equipamento das baleeiras e das jangadas

Art. 18.º As embarcações e jangadas salva-vidas devem receber toda a palamenta a bordo, antes de o navio

sair para o mar. A palamenta conservar-se-á nas baleeiras e suas jangadas durante a viagem, ou será guardada em lugar rapidamente acessível em caso de emergência.

## CAPÍTULO VII

### Arrumação e manejo das baleeiras, jangadas e balsas

Art. 19.º As embarcações ligadas a turcos e aquelas que estão instaladas sob outras ligadas a turcos devem ser arrumadas de modo a poderem ser lançadas à água no menor tempo possível e a não impedirem o rápido manejo de qualquer outra embarcação, jangada ou balsa. A sua arrumação deve ser tal que não prejudique o rápido acesso das pessoas aos pontos de embarque nem o embarque dessas pessoas. Devem também estar dispostas de modo que, ainda em condições desfavoráveis de inclinação ou de caimento do navio, possa embarcar um número tam grande quanto possível de pessoas.

Art. 20.º As embarcações e jangadas instaladas como complemento das embarcações ligadas a turcos e as arrumadas sob estas devem estar dispostas sobre o convés, pavimento do castelo central ou do castelo de pôpa e fixadas de modo tal que tenham as maiores probabilidades possíveis de flutuar livremente se não houver tempo de as lançar à água.

A sua posição a bordo não deve por forma alguma prejudicar o manejo das embarcações ligadas a turcos ou das que são colocadas sob estes, ou das balsas, nem o rápido acesso das pessoas aos pontos de embarque nem o embarque destas pessoas.

Um número tam grande quanto possível das embarcações a que se refere este artigo deve estar disposto para ser lançado à água indiferentemente para um ou outro bordo do navio, para o que existirão as disposições necessárias para as deslocar de um para o outro lado do pavimento sobre o qual estão instaladas.

Devem ser previstos meios, julgados suficientes pela Direcção da Marinha Mercante, para lançar à água, no menor tempo possível, as embarcações a que se refere o presente artigo.

Art. 21.º Em certos casos, e mediante parecer favorável da Direcção da Marinha Mercante, podem ser instaladas embarcações sobre outras já instaladas ou dentro delas, mas então, se se tornar necessário içar primeiro tais embarcações antes de as lançar à água, deve haver meios mecânicos para a manobra.

Sempre que uma embarcação é colocada por debaixo de outra devem ser aplicados suportes amovíveis ou outras disposições que evitem que o peso de uma embarcação seja indevidamente suportado pela embarcação que lhe fica por baixo.

Art. 22.º As embarcações podem ser instaladas em mais de um pavimento, desde que se tomem medidas que impeçam as embarcações de um pavimento inferior de ser avariadas ou prejudicadas no seu lançamento à água pelas embarcações dos pavimentos superiores.

Art. 23.º As embarcações não podem ser instaladas nos extremos do navio ou em qualquer posição que as possa levar, quando do seu lançamento, à proximidade das hélices.

Art. 24.º Todas as jangadas e balsas devem ser instaladas por forma a serem rapidamente utilizáveis em caso de emergência.

Art. 25.º Os turcos devem ser de forma e material aprovados pela Direcção da Marinha Mercante e instalados de modo a satisfazer esta Direcção. Devem ser instalados num ou mais pavimentos por forma que as embarcações por elles servidas se possam arrear com segurança e sem interferir com a manobra dos outros turcos.

Art. 26.º Os turcos, tiradores das talhas, cadernais e, de um modo geral, todos os aparelhos destinados à manobra de arrear ou içar as embarcações devem ser de robustez suficiente.

§ 1.º Nos navios destinados ao serviço de passageiros, os turcos, tiradores das talhas, cadernais e, de um modo geral, os aparelhos dos turcos devem ser de resistência tal que as embarcações possam ser arreadas com segurança estando carregadas com a palamenta regulamentar e a lotação completa de pessoas e estando o navio adornado de 15º a um ou outro bordo.

§ 2.º No caso dos navios a que se refere o parágrafo precedente, devem os aparelhos dos turcos ter força suficiente para as embarcações poderem ser deitadas fora estando o navio na sua linha de água mínima e adornado ao máximo compatível com a manobra de arrear as embarcações. As embarcações, neste caso, deverão estar com a palamenta completa e com a sua lotação de tripulantes, mas não com passageiros.

§ 3.º Entre cada dois turcos devem estar fixados cabos de pinhas. Estes cabos e os tiradores das talhas devem ter comprimento suficiente para atingir a água, estando o navio na sua linha de água mínima e adornado de 15º a um ou outro bordo. Os gatos de suspensão não devem estar fixados aos cadernais inferiores das talhas, mas sim às embarcações.

Art. 27.º As embarcações ligadas a turcos devem ter as talhas sempre prontas a servir e devem ser previstos meios para rapidamente se desligarem as embarcações das talhas. Não é necessário porém que o desengate seja automático nem mesmo que se faça simultaneamente dos dois turcos. O ponto em que os gatos devem estar situados deve ser tal que a embarcação se possa safar dos turcos com facilidade e rapidez.

Os picadeiros das embarcações devem ser construídos e dispostos de modo que satisfaçam aos peritos da Direcção da Marinha Mercante.

Art. 28.º Quando mais de uma embarcação é servida pelo mesmo par de turcos, devem ser tomadas as precauções necessárias para se evitar que os tiradores se enrasquem quando sejam recolhidos. Com este fim, se os tiradores são de cabos de massa, devem ser previstos tiradores especiais para cada embarcação servida pelo mesmo par de turcos. Quando se empreguem cabos metálicos com aparelhos mecânicos, para a sua recolha não é necessário prever tiradores separados para cada embarcação servida por um mesmo par de turcos. Os aparelhos mecânicos devem porém ser estabelecidos de modo que tanto a manobra de arrear a embarcação como a de recolha de cabos se faça rapidamente. Quando estejam instalados aparelhos mecânicos providos de força motriz para recolha dos cabos, deve também ser instalado um dispositivo manual eficiente para o mesmo fim.

Art. 29.º No caso de navios de passageiros de grande e pequena cabotagem, em que a altura do pavimento das embarcações acima da linha de água mínima é inferior a 4<sup>m</sup>,50, não são obrigatórias as exigências dos §§ 1.º e 2.º do artigo 26.º, nem as do artigo 28.º Devem porém as cousas ser dispostas de modo a dar satisfação à Direcção da Marinha Mercante.

## CAPÍTULO VIII

### Cintos de salvação

Art. 30.º Um cinto de salvação deve ter a forma de colete ou qualquer outra susceptível de ser aplicada rapidamente ao corpo humano; deve ser de material e construção aprovados pela Direcção da Marinha Mercante e deve ser capaz de suportar em água doce, sem

se submergir, durante vinte e quatro horas pelo menos, um péso de ferro de 7<sup>kg</sup>,5.

Os cintos de salvação devem ser reversíveis, isto é, devem poder ser utilizados qualquer que seja a face que está contra o corpo, e devem servir tanto para adultos como para crianças.

Não são aceites cintos de salvação cuja flutuabilidade dependa de ar insuflado.

## CAPÍTULO IX

### Bóias de salvação

Art. 31.º As bóias de salvação devem ser de cortiça maciça ou de qualquer outro material aprovado pela Direcção da Marinha Mercante e devem ser capazes de flutuar em água doce, durante vinte e quatro horas pelo menos, com um péso de ferro de 14<sup>kg</sup>,5.

§ 1.º Não são aceites bóias feitas de junco, cortiça em aparas ou granulada, ou qualquer outro material granulado, ou bóias cuja flutuabilidade dependa de ar insuflado.

§ 2.º Todas as bóias devem ter uma linha de salvação fixada em tórno dela de modo a formar seios. Pelo menos, uma a cada bordo do navio deve ser provida com uma linha de salvação com o comprimento de 27<sup>m</sup>,50. Quando este regulamento exija apenas uma bóia, deve esta ser provida de uma linha de salvação com aquele comprimento.

Art. 32.º Em todos os navios, excepto naqueles que se destinam ao tráfego local, deve metade do número de bóias, pelo menos, estar provida de fachos de auto-inflamação que não se apaguem em contacto com a água. Nos navios de passageiros o número de bóias providas de fachos de auto-inflamação não deve ser inferior a seis.

Os fachos de auto-inflamação devem ser instalados junto das bóias às quais elles pertencem e ligados a estes.

## CAPÍTULO X

### Arrumação dos coletes e das bóias de salvação

Art. 33.º Todas as bóias e cintos de salvação devem estar instalados de modo a satisfazer a capitania do pôrto e de forma que sejam pronta e facilmente utilizáveis pelas pessoas a bordo. Os lugares em que estão colocados devem ser indicados de modo tal que sejam facilmente compreendidos pelas pessoas a quem interesse a sua utilização. As bóias de salvação devem ser instaladas de maneira que possam ser lançadas à água rapidamente. Não podem estar fixadas ao navio de modo permanente.

## CAPÍTULO XI

### Aparelho lança-cabos

Art. 34.º Um aparelho lança-cabos deve ser constituído por:

a) Quatro foguetões porta-cabos, de 1 quilograma, com canas ou outro aparelho aprovado, capaz de lançar uma linha de 8 milímetros de bitola (circunferência) a uma distância de 110 metros, com tempo calmo;

b) Duas linhas de 8 milímetros de bitola (circunferência) com 220 metros de comprimento, cada uma, de material cuja carga de rotura não seja inferior a 11 quilogramas por centímetro quadrado.

§ único. Os foguetões, com os meios de os inflamar e as linhas, devem ser guardados em caixa estanque à água.

## TÍTULO II

## Meios de salvação que devem existir a bordo

## CAPÍTULO I

## Navios de passageiros

## SECÇÃO I

Navios de passageiros (propulsão mecânica)  
registados para o longo curso

Art. 35.º O número de pares de turcos a instalar num navio de passageiros registado para a navegação de longo curso depende do comprimento de sinal. É dado pela coluna A da tabela 1 desde que o número assim obtido não seja superior ao das embarcações necessárias para dar acomodação ao número de pessoas para o qual o navio está lotado ou ao número de pessoas que êle transporta, escolhendo-se o maior dêstes dois números para a fixação do número de embarcações.

§ 1.º A cada par de turcos deve estar ligada uma embarcação da classe I, alínea a), ou I, alínea b). Todas as embarcações adicionais que forem necessárias para completar a dotação do navio serão da classe I ou II.

§ 2.º Quando o número de embarcações ligadas a turcos não é suficiente para o número de pessoas para o qual o navio está lotado ou para o número de pessoas a bordo, se êste número fôr maior do que aquele, devem ser instaladas a bordo mais embarcações em condições aprovadas pela Direcção da Marinha Mercante, até se conseguir acomodação para o número de pessoas a bordo ou para o número que represente a lotação do navio se êste número fôr maior do que aquele. Estas embarcações adicionais serão distribuídas do seguinte modo: uma sob cada par de turcos e as restantes sôbre o convés ou tombadilhos mas dispostas de modo a poderem ser facilmente lançadas à água por um ou por outro bordo.

§ 3.º Pode a Direcção da Marinha Mercante, quando entenda que a instalação de jangadas é mais prática e eficaz do que a de embarcações adicionais, autorizar que, em vez destas, o navio transporte o número de jangadas necessário para dar acomodação a todas as pessoas que excedem a lotação das embarcações existentes. Em caso algum porém a capacidade total das embarcações salva-vidas poderá ser inferior à que é especificada na coluna C da tabela 1.

§ 4.º Se o número de embarcações salva-vidas exigido por êste regulamento é superior a treze, uma delas deve ser provida de motor e de T. S. F. e ter instalado um projector. Quando o número de embarcações é superior a dezanove, deve haver duas embarcações salva-vidas com motor, T. S. F. e projector. As outras embarcações salva-vidas podem, nas condições a indicar pela Direcção da Marinha Mercante, ser também a motor, mas neste caso não é exigida a instalação de T. S. F. e do projector.

§ 5.º Além da dotação de embarcações salva-vidas e jangadas exigida por êste artigo, todo o navio de passageiros de longo curso deve transportar balsas salva-vidas, de modêlo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante, para 25 por cento do número de pessoas a bordo ou do número de pessoas para o qual está lotado o navio, se êste número fôr maior do que aquele.

Art. 36.º O número de bóias salva-vidas que deve haver a bordo de um navio de passageiros de longo curso é determinado, no mínimo, pela tabela seguinte:

Comprimento de sinal do navio	Número mínimo de bóias de salvação
Abaixo de 61 metros . . . . .	8
61 metros e abaixo de 122 metros. . . . .	12
122 metros e abaixo de 183 metros. . . . .	18
183 metros e abaixo de 244 metros. . . . .	24
Igual ou maior do que 244 metros . . . . .	30

Art. 37.º Todos os navios de passageiros de longo curso devem ter um cinto de salvação, de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante, para cada pessoa embarcada.

Art. 38.º Todos os navios de passageiros de longo curso devem ter a bordo um aparelho lança-cabos de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

## SECÇÃO II

Navios de passageiros (propulsão mecânica)  
navegando na zona da grande cabotagem

Art. 39.º Os navios de grande cabotagem destinados a passageiros devem ter instalado o número de pares de turcos indicado na coluna A da tabela 1 anexa a êste regulamento. Este número porém não deve ser superior ao número de embarcações salva-vidas necessário para dar acomodação ao número de pessoas para o qual o navio está lotado, ou ao número de pessoas a bordo se êste fôr maior do que aquele.

§ 1.º A cada par de turcos deve estar ligada uma embarcação da classe I, alínea a), ou I, alínea b).

Se o número de embarcações ligadas a turcos não tem uma capacidade cúbica total igual à que é exigida pela coluna D da tabela 1 ou não dá acomodação para o número total de pessoas que o navio transporta, devem ser instaladas embarcações adicionais de classe I ou II até se obter o mínimo de capacidade exigida pela coluna D da tabela 1 e mais as embarcações, jangadas ou balsas que a Direcção da Marinha Mercante entenda serem necessárias para dar acomodação a toda a gente de bordo.

§ 2.º Quando o número de embarcações salva-vidas é superior a treze, uma delas deve ter motor de propulsão, instalação de T. S. F. e projector. Se aquele número é superior a dezanove, deve haver duas embarcações com motor, T. S. F. e projector.

A Direcção da Marinha Mercante pode porém, em certos casos, isentar os navios de passageiros de grande cabotagem da obrigação de transportar embarcações com motor.

§ 3.º As embarcações salva-vidas, com motor, que um navio de passageiros de grande cabotagem transporte além daquelas exigidas pelo parágrafo anterior não são obrigadas a ter instalação de T. S. F. nem projector.

§ 4.º Além das embarcações salva-vidas, jangadas e balsas necessárias para todas as pessoas embarcadas, deve ainda um navio de passageiros de grande cabotagem transportar balsas suficientes para 10 por cento do número de pessoas da sua lotação ou do número de pessoas embarcadas se êste fôr maior do que aquele.

§ 5.º Os navios a que se refere êste artigo devem ter o número mínimo de bóias salva-vidas indicado na tabela seguinte:

Comprimento de sinal do navio	Número mínimo de bóias salva-vidas
Abaixo de 61 metros . . . . .	8
61 metros e abaixo de 122 metros. . . . .	12
122 metros e abaixo de 183 metros. . . . .	18
183 metros e abaixo de 244 metros. . . . .	24
Igual ou maior do que 244 metros . . . . .	30

§ 6.º Nos navios de passageiros de grande cabotagem deve haver um cinto de salvação por cada pessoa embarcada.

§ 7.º Os navios de passageiros de grande cabotagem devem ter a bordo um aparelho lança-cabos de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

## SECÇÃO III

Navios de passageiros (propulsão mecânica)  
navegando na zona da pequena cabotagem

Art. 40.º Aplicam-se a estes navios as disposições do artigo anterior e seus parágrafos, salvo no que respeita ao transporte de um aparelho lança-cabos, que só é obrigatório para navios de tonelagem igual ou superior a 500 toneladas brutas.

No verão e em excursões feitas durante o dia pode a Direcção da Marinha Mercante autorizar que a capacidade mínima total das embarcações salva-vidas seja a que consta da segunda coluna da tabela III e que o número mínimo de pares de turcos seja o que consta da segunda coluna da tabela II.

## SECÇÃO IV

Pequenos navios de passageiros, lanchas com motor de combustão interna destinadas ao serviço de passageiros, «ferry-boats» e em geral barcos de passageiros navegando nas zonas de tráfego local.

Art. 41.º Os barcos de passageiros navegando apenas na zona de tráfego local, de comprimento compreendido entre 20 e 45 metros, devem transportar, pelo menos, uma embarcação salva-vidas da classe I ou uma embarcação da classe III. Se o comprimento do barco é superior a 45 metros, o número de embarcações salva-vidas da classe I ou embarcações da classe III não deve ser inferior a dois. Estas embarcações devem estar ligadas a turcos.

§ 1.º Além das embarcações a que se refere o corpo dêste artigo, deve ainda um barco de passageiros de tráfego local transportar o número de embarcações da classe I ou da classe III, ou de balsas, suficiente para, juntamente com as embarcações ligadas a turcos, dar acomodação a 40 por cento do número total de pessoas para que o barco está lotado.

§ 2.º Os barcos de passageiros de tráfego local de menos de 20 metros de comprimento de sinal devem ter a bordo balsas suficientes para 40 por cento do número total de pessoas de lotação do barco e o número de bóias de salvação necessário para, juntamente com as balsas, suportarem pelo menos 70 por cento do número de pessoas para que está lotado o barco. Não deve porém o número de bóias de salvação ser inferior ao que indica a tabela seguinte:

Comprimento do barco — Metros	Número mínimo de bóias
Abaixo de 9 . . . . .	2
9 e abaixo de 10,5 . . . . .	4
10,5 e abaixo de 12,2 . . . . .	6
12,2 e abaixo de 15 . . . . .	8
15 e abaixo de 20 . . . . .	10

§ 3.º Para os efeitos dêste artigo considera-se cada bóia de salvação suficiente para duas pessoas.

§ 4.º No caso de barcos de passageiros de tráfego local de comprimento de sinal inferior a 8 metros, as balsas a que se refere o § 2.º dêste artigo podem ser substituídas por bóias salva-vidas nas condições que forem indicadas pela Direcção da Marinha Mercante.

§ 5.º A Direcção da Marinha Mercante pode dispensar total ou parcialmente os barcos de tráfego local das exigências dêste artigo.

## SECÇÃO V

Veleiros de longo curso excepcionalmente autorizados  
a transportar mais de doze passageiros

Art. 42.º Os veleiros excepcionalmente autorizados a transportar mais de doze passageiros em viagens de longo curso devem ter a bordo uma ou mais embarca-

ções da classe I, alínea a), ou I, alínea b), de capacidade cúbica total suficiente para todas as pessoas a bordo. Estas embarcações devem estar ligadas a turcos, a não ser que a Direcção da Marinha Mercante reconheça que isso não é praticável.

§ 1.º Os navios a que se refere este artigo devem ter a bordo, pelo menos, seis bóias salva-vidas e um cinto de salvação por cada pessoa embarcada.

§ 2.º Os navios de que trata este artigo devem ter a bordo um aparelho lança-cabos aprovado pela Direcção da Marinha Mercante. São porém dispensados desta exigência os navios de menos de 500 toneladas brutas.

## SECÇÃO VI

Veleiros excepcionalmente autorizados  
a transportar mais de doze passageiros em viagens  
de grande ou de pequena cabotagem

Art. 43.º Os veleiros excepcionalmente autorizados a transportar mais de doze passageiros em viagens de grande ou de pequena cabotagem devem ter a bordo uma ou mais embarcações da classe I, alínea a), ou I, alínea b), de capacidade cúbica total suficiente para acomodar todas as pessoas a bordo. Estas embarcações devem estar ligadas a turcos, a não ser que a Direcção da Marinha Mercante entenda não ser isso possível ou prático.

§ 1.º Os veleiros a que se refere este artigo devem ter a bordo, pelo menos, quatro bóias salva-vidas. Deve haver a bordo um cinto de salvação para cada pessoa embarcada.

§ 2.º Os veleiros excepcionalmente autorizados a transportar mais de doze passageiros em viagens de grande ou de pequena cabotagem, que tenham uma tonelagem igual ou superior a 500 toneladas brutas, devem ter a bordo um aparelho lança-cabos de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

## CAP. TULO II

## Navios de carga

## SECÇÃO I

Navios de carga, de propulsão mecânica,  
destinados à navegação de longo curso, de grande  
ou de pequena cabotagem

Art. 44.º Os navios de carga, de propulsão mecânica, que se destinam à navegação de longo curso, grande ou pequena cabotagem, devem ter a cada bordo um número de embarcações salva-vidas da classe I, alínea a), ou I, alínea b), suficiente para acomodar todas as pessoas a bordo.

A Direcção da Marinha Mercante pode autorizar que algumas daquelas embarcações sejam da classe III, subordinadamente às seguintes condições:

a) Metade da capacidade total das embarcações, a cada bordo, deve ser da classe I, alínea a), ou I, alínea b);

b) Se o número total de embarcações é de três, pode uma ser da classe III. Se aquele número é superior a três, podem uma ou duas embarcações ser da classe III.

§ 1.º Só em certos casos muito especiais poderá a Direcção da Marinha Mercante autorizar que seja substituído qualquer número de embarcações da classe I, alínea a), ou I, alínea b), por embarcações da classe III.

§ 2.º Todas as embarcações, quer sejam da classe I, alínea a), ou I, alínea b), quer sejam da classe III, devem estar ligadas a turcos.

§ 3.º Deve haver a bordo um cinto de salvação por

cada pessoa embarcada e, pelo menos, um total de seis bóias salva-vidas.

§ 4.º Nos navios de tonelagem bruta igual ou superior a 500 toneladas brutas deve haver um aparelho lança-cabos de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

## SECÇÃO II

**Barcos de vela de longo curso, grande e pequena cabotagem, empregados no transporte de carga**

Art. 45.º Estes veleiros devem ter a bordo uma ou mais embarcações da classe I, alínea a), ou I, alínea b), com capacidade suficiente para acomodar todas as pessoas a bordo. Se o número de embarcações da classe I, alínea a), ou I, alínea b), necessário para aquele número de pessoas fôr apenas de um, deverá ser adicionada mais uma embarcação da classe III. Se aquele número fôr igual ou superior a dois, uma das embarcações da classe I, alínea a), ou I, alínea b), pode ser substituída por uma embarcação da classe III.

§ 1.º Duas embarcações, pelo menos, uma a cada bordo, devem ser ligadas a turcos.

§ 2.º Deve haver um cinto de salvação para cada pessoa embarcada, e quatro bóias salva-vidas.

§ 3.º Se os veleiros a que se refere este artigo têm arqueação igual ou superior a 500 toneladas brutas, deve então haver a bordo um aparelho lança-cabos de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

## CAPÍTULO III

### SECÇÃO I

**Barcos de pesca de propulsão mecânica, rebocadores dragas e batelões que navegam no mar.**

Art. 46.º Nos barcos cujo comprimento de sinal é igual ou superior a 31 metros deve haver, a cada bordo, uma ou mais embarcações de capacidade cúbica total suficiente para acomodar todas as pessoas a bordo. Estas embarcações devem ser ligadas a turcos. Uma das embarcações pode ser da classe III; as outras devem ser da classe I, alínea a), ou I, alínea b).

§ 1.º Os barcos a que se refere este artigo, cujo comprimento de sinal seja inferior a 31 metros, devem ter, pelo menos, uma embarcação da classe I, alínea a), ou I, alínea b), instalada de modo que possa ser facilmente arreada à água por qualquer dos bordos, com capacidade suficiente para todas as pessoas a bordo.

§ 2.º O número de bóias salva-vidas nos barcos a que se aplica este artigo, de comprimento igual ou superior a 31 metros, deve ser, pelo menos, igual a quatro. Se o comprimento do barco é inferior a 31 metros, o número de bóias salva-vidas deve ser, pelo menos, igual a dois.

§ 3.º Deve haver a bordo um cinto de salvação para cada pessoa embarcada.

§ 4.º Nos barcos de tonelagem igual ou superior a 500 toneladas brutas deve haver um aparelho lança-cabos de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

§ 5.º A Direcção da Marinha Mercante pode, a respeito destes barcos, em casos muito especiais, permitir a substituição de embarcações da classe I, alínea a), ou I, alínea b), por embarcações da classe III.

§ 6.º A Direcção da Marinha Mercante pode também dispensar os barcos abrangidos por este artigo de parte das disposições nelle contidas.

Art. 47.º As traineiras e cercos a vapor devem ter, pelo menos:

a) Duas bóias salva-vidas, tendo uma delas retenida com mínimo de 7 braças de comprimento;

b) Um cinto de salvação por cada homem da companhia.

Art. 48.º Os veleiros da pesca do bacalhau devem ter, pelo menos, um cinto de salvação por cada tripulante e quatro bóias salva-vidas, duas das quais com facho de auto-inflamação.

## SECÇÃO II

**Barcos de pesca de propulsão mecânica, rebocadores, batelões, dragas e pontões que não navegam no mar**

Art. 49.º Estes barcos devem ter a bordo:

a) Uma embarcação da classe I, alínea a), ou I, alínea b), ou da classe III, suficiente para acomodar todas as pessoas a bordo;

b) Um cinto de salvação para cada pessoa embarcada;

c) Duas bóias salva-vidas.

§ único. A Direcção da Marinha Mercante pode, quando assim o entenda, dispensar estes barcos, total ou parcialmente, das disposições deste artigo.

## TÍTULO III

### Disposições diversas

#### CAPÍTULO I

#### Embarque nas embarcações e nas jangadas

Art. 50.º Nos navios de passageiros devem ser tomadas as disposições que forem exigidas pela Direcção da Marinha Mercante para garantir fácil e rápido embarque dos passageiros nas embarcações salva-vidas. Nos navios de longo curso devem ser instalados sinais luminosos, comandados electricamente da ponte de comando, que sirvam para indicar claramente aos passageiros o caminho para os pontos de embarque nas embarcações salva-vidas.

Nos navios a que se refere este artigo devem ser instaladas escadas quebra-costas em número não inferior a uma escada por cada par de turcos. Nos navios de carga, quer sejam de propulsão mecânica quer sejam veleiros, o número de escadas quebra-costas não deve ser inferior a uma escada por cada dois pares de turcos.

As escadas quebra-costas devem ser de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante e o seu comprimento deve ser tal que alcancem a superfície da água estando o navio na linha de carga mínima e adornado de 15º a um ou outro bordo.

As escadas devem ser transportadas de modo a estarem sempre prontas para o embarque de pessoas nas embarcações ou jangadas.

#### CAPÍTULO II

#### Meios de acesso e de saída dos diferentes compartimentos e pavimentos. Iluminação de emergência

Art. 51.º Nos navios de passageiros devem ser tomadas disposições, julgadas aceitáveis pela Direcção da Marinha Mercante, para a entrada e saída nos diferentes compartimentos e pavimentos.

Art. 52.º Nos navios de passageiros de longo curso e de grande cabotagem deve ser instalado um sistema de iluminação eléctrica, ou qualquer outro, suficiente para todas as exigências de segurança nas diferentes partes do navio e principalmente nos pavimentos das embarcações.

§ 1.º Nos navios cujo pavimento das embarcações está a mais de 9 metros acima da linha de carga mínima

do navio devem ser tomadas disposições para assegurar a iluminação das embarcações durante a manobra de arrear e até chegarem à água. Deve haver uma fonte de energia capaz de manter em eficiência este sistema de iluminação, instalada nas partes altas do navio, acima do pavimento das anteparas.

§ 2.º Nos navios de passageiros de longo curso e de grande cabotagem a saída de cada compartimento ocupado por passageiros ou tripulantes deve estar permanentemente iluminada por uma lâmpada de emergência. A energia para estas lâmpadas de emergência deve poder ser fornecida pela fonte de energia a que se refere o parágrafo anterior, no caso de se avariar o grupo electrogéneo principal.

### CAPÍTULO III

#### Cartas de tripulantes de embarcações salva-vidas

Art. 53.º Na tripulação dos navios de passageiros deve ser incluído um certo número de homens com carta de tripulante de embarcação salva-vidas. Esse número não deve ser inferior ao número indicado na tabela seguinte:

Lotação da embarcação ou jangada salva-vidas	Número mínimo de homens com carta de tripulantes de embarcação salva-vidas
Menos de 41 pessoas . . . . .	2
De 41 a 61 pessoas . . . . .	3
De 62 a 85 pessoas . . . . .	4
Acima de 85 pessoas . . . . .	5

§ 1.º Os pretendentes à carta de tripulante de embarcação salva-vidas devem ter, pelo menos, dezóito anos de idade e submeter-se a um exame, feito nas capitánias dos portos, as quais concederão a respectiva carta desde que aqueles pretendentes provem:

- Ter suficiente tempo de serviço no mar;
- Ser perfeitamente hábeis no exercício de todas as manobras que se relacionam com o lançamento à água das embarcações salva-vidas;
- Saber remar.

Devem também provar que são capazes de compreender e executar todas as ordens relativas ao serviço das embarcações salva-vidas e que estão adestrados na manobra de embarcações.

§ 2.º As capitánias dos portos podem, sempre que o julgarem conveniente, mandar repetir o exame a que se refere o parágrafo anterior, desde que suspeitem que o possuidor de uma carta de tripulante de embarcação salva-vidas já não está nas condições de continuar na posse da mesma. Se nesse exame se confirmarem as suspeitas da capitania, deve esta cancelar a carta respectiva.

### CAPÍTULO IV

#### Disposições equivalentes. Isenções

##### SECÇÃO I

#### Disposições equivalentes

Art. 54.º Em todos os casos em que este regulamento exige uma instalação, aparelho ou dispositivo de tipo especial ou que sejam adoptadas certas disposições pode a Direcção da Marinha Mercante autorizar o emprêgo de outros tipos de instalação, aparelho ou dispositivo ou a adopção de outras disposições, desde que essas disposições ou essa instalação, aparelho ou dispositivo sejam considerados tam eficazes, pelo menos, como os exigidos por este regulamento.

### SECÇÃO II

#### Isenções nos casos gerais

Art. 55.º A Direcção da Marinha Mercante pode, a requerimento do armador de um navio, autorizar deminuição no número de pares de turcos exigidos por este regulamento, desde que não seja razoável ou prático montar o número de pares de turcos regulamentares. A deminuição do número de pares de turcos fica porém sujeita às condições que a Direcção da Marinha Mercante entenda exigir.

§ único. No caso de navios de passageiros de propulsão mecânica, a deminuição do número de pares de turcos só será autorizada em condições excepcionais e o número de pares de turcos a bordo não será em caso algum inferior ao mínimo fixado na coluna B da tabela I deste regulamento.

Art. 56.º Se um navio de passageiros de longo curso está autorizado a transportar entre determinados portos fora da metrópole ou no estranegiro um número de passageiros maior do que aquele que lhe seria atribuído pela legislação em vigor na metrópole, a Direcção da Marinha Mercante pode, subordinadamente às condições que ela entenda estabelecer, autorizar, para a parte da viagem compreendida entre aqueles pontos, que seja alterado o número regulamentar de embarcações salva-vidas e balsas. A capacidade total das embarcações salva-vidas e o número de balsas não devem porém, em caso algum, ser menores dos que seriam exigidos se o navio fôsse de passageiros e registado para a grande cabotagem.

Art. 57.º A Direcção da Marinha Mercante pode isentar os navios de passageiros de grande cabotagem das disposições relativas à obrigatoriedade de transporte de embarcações salva-vidas com motor, quando o número total de embarcações excede treze ou dezanove.

Art. 58.º Quando um navio é tam pequeno que não pode transportar mais de uma embarcação salva-vidas, a Direcção da Marinha Mercante pode autorizar o serviço do navio nessas condições, isto é, só com uma embarcação, desde que ela esteja instalada de modo a poder ser lançada rapidamente à água por qualquer bordo do navio.

Art. 59.º A Direcção da Marinha Mercante pode, em casos excepcionais, isentar um navio da disposição que obriga as suas embarcações a ter uma capacidade cúbica mínima de 3<sup>m3</sup>,5, autorizando a instalação de uma embarcação de menor capacidade.

Art. 60.º Se, em qualquer viagem internacional, um navio português de passageiros munido de certificado de segurança em vigor tem a bordo um número total de pessoas inferior ao número constante do certificado de navegabilidade, para o qual havia meios de salvação suficientes, pode a capitania do pôrto, a pedido do capitão ou do proprietário, passar um *memorandum* certificando o número total de pessoas a bordo naquela viagem e as conseqüentes modificações que podem ser introduzidas nos meios de salvação para essa mesma viagem. O *memorandum* é anexado ao certificado.

§ único. O *memorandum* deve ser devolvido à capitania do pôrto no fim da viagem, aliás o capitão incorre em pena de multa até 2.000\$.

### SECÇÃO III

#### Isenções nos casos de navios existentes

Art. 61.º Os navios cuja quilha foi posta na carreira antes de 1 de Julho de 1931, designados neste regulamento pela expressão *navios existentes*, podem ser isentos de algumas das prescrições deste regula-

mento desde que a Direcção da Marinha Mercante entenda que a aplicação de tais prescrições áqueles navios é pouco razoável ou impraticável.

Os artigos seguintes indicam, de um modo geral, qual o critério a adoptar.

Art. 62.º Não é exigida a instalação de uma embarcação salva-vidas com motor quando o número total de embarcações é maior do que treze ou a instalação de duas embarcações com motor quando o número de embarcações é superior a dezanove, nos navios existentes de passageiros, de longo curso. Continua porém em vigor a exigência de uma embarcação com motor quando o número de embarcações é superior a quinze, ou de duas embarcações com motor quando aquele número é superior a vinte, conforme o disposto no regulamento aprovado pelo decreto n.º 11:020, de 20 de Junho de 1925 (*Diário do Governo* n.º 179, 225, 234 e 242 do mesmo ano).

Aos navios existentes de passageiros de grande cabotagem não será exigida embarcação com motor se a não tiverem já instalada a bordo.

Art. 63.º As embarcações com motor já instaladas em navios existentes e aprovadas não serão substituídas enquanto se mantiverem em bom estado, ainda que não obedeam completamente às prescrições deste regulamento.

Art. 64.º Os navios existentes de arqueação bruta igual ou superior a 500 toneladas deverão ter a bordo um aparelho lança-cabos aprovado pela Direcção da Marinha Mercante. Se o navio é de passageiros e de longo curso, a obrigatoriedade da existência a bordo do aparelho lança-cabos é independente da sua tonelage.

Art. 65.º É aplicável, aos navios existentes de passageiros de grande cabotagem, a exigência de balsas para 10 por cento do número de pessoas embarcadas ou da sua lotação, se este número fôr maior do que aquele. Podem porém os respectivos armadores requerer isenção desta exigência no caso de haver manifesta impossibilidade ou grande dificuldade de estivar convenientemente as balsas.

Art. 66.º Os navios existentes que têm mais de uma embarcação servida pelo mesmo par de turcos devem ter os tiradores das talhas dispostos de modo que se não possam enrascar quando fôr necessário colhê-los para lançar à água as diferentes embarcações.

Quando não tenham essa disposição, deverão então ter talhas especiais para cada embarcação.

O comprimento dos tiradores das talhas e dos cabos de pinhas deve ser tal que atinjam facilmente a superfície da água com o navio na linha de carga mínima e inclinado de 15°. É permitido porém aos navios existentes continuar com os actuais tiradores ou cabos de pinhas enquanto estes se mantiverem em bom estado.

Art. 67.º Deve haver a bordo dos navios existentes pequenas escadas volantes que permitam o embarque fácil e rápido dos passageiros nas embarcações, enquanto elas estão ainda no respectivo pavimento. Não são necessárias estas escadas se o navio tiver qualquer outra disposição que dê o mesmo resultado.

Não são exigidas escadas quebra-costas, para cada par de turcos, em navios existentes que, de acôrdo com a legislação anterior a este regulamento, tenham já instaladas escadas quebra-costas por cada dois pares de turcos.

Art. 68.º São applicáveis aos navios existentes as exigências dos artigos 51.º, 52.º e 53.º deste regulamento. Não será porém exigido que o sistema de iluminação de emergência seja alimentado por uma fonte de energia instalada acima do pavimento das anteparas nos navios existentes em que tal exigência não era feita pela legislação anterior.

Art. 69.º Em todos os casos em que é autorizado por este regulamento que continuem em uso os meios de salvação existentes de acôrdo com a legislação anterior, deve entender-se que essa autorização depende de parecer prévio dos peritos que procedem à vistoria, os quais deverão verificar se o estado daqueles meios de salvação é bom e que não é prático, nem razoável, aplicar as exigências deste regulamento.

Sempre que sejam feitas grandes reparações ou alterações em navios existentes, ou quando o armador requeira um aumento de lotação de passageiros, os peritos deverão indicar quais as modificações a introduzir nos meios de salvação para os pôr de acôrdo, na medida do possível e razoável, com as novas regras.

Quando, pelo seu mau estado, devam ser substituídos os meios de salvação de navios existentes, os novos meios de salvação deverão estar de acôrdo com o actual regulamento, a menos que haja razões poderosas que tal não aconselhem.

Art. 70.º Nos casos omissos neste regulamento a respeito de navios existentes, a Direcção da Marinha Mercante resolverá sôbre requerimento dos interessados.

## CAPÍTULO V

### Detalhe da tripulação e exercicios

Art. 71.º O detalhe da tripulação fixará as funções dos diferentes membros da tripulação relativamente:

- a) Ao fechar das portas estanques, válvulas, etc.;
- b) Ao equipamento das embarcações, jangadas e balsas, em geral;
- c) Ao arrear das embarcações ligadas a turcos;
- d) A preparação geral das outras embarcações, jangadas e balsas;
- e) Ao chamamento e reunião dos passageiros;
- f) A extinção de incêndios.

O detalhe da tripulação fixará os deveres do pessoal de câmaras relativamente aos passageiros em caso de emergência. Estes deveres incluem:

- a) Alerta aos passageiros;
- b) Verificar que eles envergam correctamente os cintos de salvação;
- c) Reunião dos passageiros nos postos de chamadas;
- d) O serviço de ordem nas passagens e escadas e, de um modo geral, tudo que respeita à circulação dos passageiros.

O detalhe da tripulação especificará sinais especiais para o chamamento da tripulação dos postos das embarcações e de extinção de incêndio e dará detalhes completos sôbre êsses sinais.

Art. 72.º Tanto quanto possível, haverá, cada semana, uma chamada da tripulação para exercício de embarcações. Nos navios cuja viagem excede uma semana haverá também exercício antes de o navio largar do pôrto. As datas em que forem feitos estes exercicios serão registadas no *Diário da navegação*. Quando numa semana se não tenha feito um exercicio, deverão ser mencionadas no *Diário da navegação* as razões por que se não fez.

Nos navios cuja viagem exceda uma semana deverá ser feito um exercicio prático para os passageiros ao principio da viagem.

Os exercicios devem ser feitos empregando sucessivamente os diferentes grupos de embarcações.

Os exercicios e inspecções devem ser organizados de modo que a tripulação se familiarize completamente com a prática das funções que tem a desempenhar e que todos os meios de salvação e respectivos aparelhos de manobra estejam sempre prontos para emprêgo imediato.

Os sinais de alarme para chamar os passageiros aos postos de chamada consistirão numa sucessão de, pelo menos, seis apitos curtos seguidos de um apito longo, dados pela sereia ou pelo apito. Além destes sinais deverão também ser feitos, em todo o navio, sinais comandados electricamente da ponte de comando.

Exceptuam-se desta exigência os navios empregados em viagens de pequena cabotagem. A significação de todos os sinais que interessem aos passageiros deve ser claramente indicada em diversas línguas em cartazes ou avisos afixados nos camarotes e noutros locais para passageiros.

## TÍTULO IV

### Disposições especiais relativas às embarcações salva-vidas

#### CAPÍTULO I

##### Embarcações da classe I

Art. 73.º Todas as embarcações da classe I devem ter um tosado médio igual, pelo menos, a 4 por cento do seu comprimento.

§ 1.º As caixas de ar das embarcações devem ser instaladas de modo que fique assegurada uma boa estabilidade em mau tempo e com a embarcação completamente carregada.

§ 2.º As caixas de ar devem ser construídas de cobre ou de latão, de peso não inferior a 55 gramas por decímetro quadrado, ou qualquer outro material aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

§ 3.º O volume total das caixas de ar nas embarcações de madeira da classe I, alínea a), deve ser, pelo menos, igual a um décimo da capacidade cúbica da embarcação.

§ 4.º A reserva de flutuabilidade de uma embarcação metálica da classe I, alínea a), não deve ser menos do que a de uma embarcação de madeira da mesma capacidade cúbica. O volume das caixas de ar deve ser aumentado na proporção necessária para se conseguir aquele objectivo.

Art. 74.º A reserva da flutuabilidade interna de uma embarcação de madeira da classe I, alínea b), deve ser assegurada por caixas de ar estanques cujo volume seja igual, pelo menos, a 7,5 por cento da capacidade cúbica da embarcação.

§ 1.º A reserva de flutuabilidade externa deve ser assegurada por meio de flutuadores de cortiça ou qualquer outro material igualmente eficiente. Não é permitido o uso de junco, cortiça em aparas ou granulada, ou qualquer outra substância sob esta forma. Também não é autorizado o uso de flutuadores cuja eficiência dependa de insuflação de ar.

§ 2.º Se os flutuadores são de cortiça, o seu volume, no caso de embarcações de madeira, não deve ser inferior a 0,033 da capacidade cúbica da embarcação. Se se trata de material diferente da cortiça, o seu volume e distribuição devem ser tais que a flutuabilidade e estabilidade da embarcação não sejam menores do que as de outra embarcação análoga provida de flutuadores de cortiça.

§ 3.º A reserva de flutuabilidade de uma embarcação metálica da classe I, alínea b), não deve ser menor do que a exigida para uma embarcação de madeira de igual capacidade cúbica, devendo o volume das caixas de ar e dos flutuadores ser aumentado nas proporções necessárias para se conseguir tal objectivo.

Art. 75.º A capacidade cúbica de uma embarcação da classe I deve ser determinada pela seguinte fórmula,

ou por qualquer outro método que dê, pelos menos, o mesmo grau de precisão:

$$V = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

onde:

$V$  = capacidade de embarcação, em metros cúbicos;  
 $L$  = comprimento de embarcação, em metros, medido desde a face interna do fôrro, junto à roda, até ao ponto correspondente junto ao cadaste; no caso de embarcações com pôpa de painel o comprimento é medido até à face interna do painel;

$A$ ,  $B$  e  $C$  são, respectivamente, as áreas, em metros quadrados, das secções transversais a um quarto da roda de proa, a meio do comprimento e a um quarto do comprimento a partir do cadaste. Estas áreas são calculadas com auxílio da fórmula:

$$\frac{p}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

onde:

$p$  = pontal, em metros, desde a face interna do resbordo junto à quilha, até à face superior do talabardão, ou, em certos casos, até um ponto mais baixo, conforme está indicado nos §§ 1.º, 2.º e 3.º deste artigo;

$a$ ,  $b$ ,  $c$ ,  $d$  e  $e$  são as bocaduras, em metros, medidas respectivamente no extremo superior do pontal, num ponto situado a um quarto do pontal a contar do extremo superior deste, a meio do pontal, num ponto situado a um quarto do pontal a contar do extremo inferior deste e no extremo inferior do pontal.

§ 1.º Se o apoio para os remos fôr cavado na borda da embarcação, o pontal será medido até à base daquela cavidade.

§ 2.º Se o tosado do talabardão medido em dois pontos situados a um quarto de comprimento, a partir dos extremos, excede 1 por cento do comprimento da embarcação, o pontal  $p$  para as secções  $A$  e  $C$  considera-se igual ao pontal a meio comprimento mais 1 por cento do comprimento da embarcação.

§ 3.º Se o pontal a meio excede 45 por cento da bôca da embarcação, o pontal  $p$ , para o cálculo da área da secção  $B$ , a meio comprimento, considera-se igual a 45 por cento de bôca, e o pontal a empregar no cálculo das áreas das secções  $A$  e  $C$  considera-se igual ao pontal em  $B$  mais 1 por cento do comprimento da embarcação. Em caso algum os valores atribuídos a estes pontais podem exceder os valores dos pontais verdadeiros naquelas secções.

Art. 76.º A capacidade cúbica de uma embarcação da classe I pode ser determinada pelo produto do comprimento pela bôca e pelo pontal, multiplicado por 0,6. As dimensões são medidas do modo seguinte:

*Comprimento*, em metros, entre a intersecção da face exterior do fôrro com a roda até ao ponto correspondente do cadaste, ou, no caso de embarcações com painel, até à face externa do painel;

*Bôca*, em metros, entre as faces externas do fôrro, a um e outro bordo, no ponto em que a largura da embarcação é maior;

*Pontal*, em metros, a meio comprimento, verticalmente desde a face interna do resbordo junto à quilha até ao tópo superior do talabardão, não devendo porém em caso algum exceder 45 por cento da bôca.

O volume vem expresso em metros cúbicos.

Este processo de cálculo só deve ser empregado quando fôr evidente que o resultado obtido não é superior ao que se obteria pelo emprêgo da fórmula do artigo 75.º

§ único. O armador pode exigir que a determinação da capacidade da embarcação seja calculada por um método mais exacto do que o deste artigo.

Art. 77.º A capacidade cúbica de uma embarcação com motor obtém-se deduzindo da capacidade total um volume igual àquele ocupado pelo motor e seus acessórios — e pela instalação de T. S. F., projector e acessórios, quando a embarcação tenha tais instalações.

CAPÍTULO II

Embarcações da classe II

Art. 78.º Todas as embarcações de madeira da classe II, alínea a), devem ser providas de caixas de ar estanques e flutuadores externos, que tenham, em conjunto, um volume, por cada pessoa que a embarcação pode transportar, igual, pelo menos, a:

	Decímetros cúbicos
Caixas de ar . . . . .	43
Flutuadores (se forem de cortiça) . . . . .	6

§ 1.º As caixas de ar devem ser construídas de cobre ou latão, de peso não inferior a 55 gramas por decímetro quadrado, ou outro material aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

§ 2.º Os flutuadores externos devem ser de cortiça ou outro material igualmente eficiente, mas não é permitido o uso de junco, cortiça em aparas ou granulada, ou qualquer outra substância sob esta forma, nem o uso de flutuadores cuja eficiência dependa de insuflação de ar. Se os flutuadores não forem de cortiça, o seu volume e distribuição devem ser tais que a flutuabilidade e estabilidade da embarcação não sejam menores do que as de uma embarcação análoga provida de flutuadores de cortiça.

§ 3.º Se a embarcação é metálica, deve ser provida de caixas de ar e flutuadores de volume tal que a reserva de flutuabilidade de tal embarcação seja igual, pelo menos, à de uma embarcação de madeira de igual capacidade cúbica.

§ 4.º A borda de abater de uma embarcação da classe II, alínea a), deve ser estanque.

Art. 79.º O bordo livre mínimo, em água doce, de uma embarcação da classe II, alínea a), deve ser fixado relativamente ao respectivo comprimento e deve ser determinado pela tabela seguinte:

Comprimento da embarcação	Bordo livre mínimo
Metros	Milímetros
7,90	200
8,50	225
9,15	250

O bordo livre é medido verticalmente no costado, a meio comprimento, desde a linha de flutuação carregada até ao tópo da parte fixa da borda.

Art. 80.º As embarcações da classe II, alínea b), com convés e poço, devem ter uma área de abertura do poço igual, pelo menos, a 30 por cento da área total do convés. A altura do poço, acima da linha de água carregada, deve ser em todos os pontos igual, pelo menos, a 0,5 por cento do comprimento da embarcação, devendo aumentar para 1,5 por cento do comprimento nos extremos do poço.

Art. 81.º O bordo livre em água doce das embarcações da classe II, alínea b), com convés e poço, deve ser tal que a reserva de flutuabilidade seja, pelo menos, de 35 por cento.

Art. 82.º O bordo livre mínimo de uma embarcação da classe II, alínea b), com convés corrido, é independente do seu comprimento e depende apenas do pontal, que é medido verticalmente desde a face inferior do resbordo, a meio comprimento da embarcação, até à intersecção do costado com a face superior do convés.

O bordo livre é medido verticalmente desde a linha de água carregada até à intersecção da face superior do convés com o costado, a meio comprimento da embarcação. O bordo livre mínimo em água doce é determinado pela tabela seguinte, aplicável, sem correcção alguma, às embarcações cujo tosado médio é igual a 3 por cento do seu comprimento (tosado normal):

Pontal da embarcação	Bordo livre mínimo
Milímetros	Milímetros
310	70
460	95
610	130
760	165

Para pontais compreendidos entre os números acima o bordo livre é obtido por interpolação.

Se o tosado é menor do que o tosado normal, o bordo livre mínimo é obtido adicionando aos números da tabela um sétimo da diferença entre o tosado normal e o tosado real da embarcação, obtido pela média dos valores respectivos na roda e no cadaste; se o tosado é maior do que o tosado normal, não há dedução alguma a fazer no bordo livre da tabela acima, como também não há correcções a fazer relativamente à flecha do vau.

Art. 83.º As embarcações de classe II, alínea b), podem ser construídas de madeira ou de metal. Se são de madeira devem ter o fundo e convés construídos com duas espessuras de madeira, entre as quais deve ser interposta lona ou material equivalente. Se são de metal, devem ser divididas em compartimentos estanques, com meios de acesso a cada compartimento.

§ 1.º Todas as embarcações de classe II, alínea b), devem ser providas de meios eficazes e rápidos de esgôto da água embarcada no convés. As aberturas, para êsse efeito, devem ser tais que a água não possa entrar por elas quando estejam parcialmente submersas. O número e dimensões dessas aberturas é fixado, experimentalmente, para cada tipo de embarcação, pela Direcção da Marinha Mercante.

§ 2.º Para a experiência referida no parágrafo precedente deve:

a) A embarcação ser carregada com lingotes de ferro, constituindo peso igual ao das pessoas da lotação e equipamento respectivos;

b) No caso de embarcações de comprimento igual a 8<sup>m</sup>,50, a velocidade de esgôto da água embarcada ser, no mínimo, de 2 toneladas por minuto, e, no caso de embarcações de convés corrido, ser, no mínimo, de 2 toneladas em vinte segundos;

c) No caso de embarcação de comprimento maior ou menor do que 8<sup>m</sup>,50, a velocidade de esgôto nos tempos mencionados na alínea anterior ser calculada pelo cociente do comprimento, expresso em metros, por 4<sup>m</sup>,25.

Art. 84.º A superfície de convés de uma embarcação com convés [classe II, alínea b)] e a superfície limitada pela parte fixa da borda de uma embarcação da classe II, alínea a), devem ser calculadas pela fórmula que segue, ou por qualquer outro método que dê igual grau de aproximação:

$$A = \frac{L}{12} (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

onde:

L = comprimento, em metros, medido entre a intersecção da face externa do fôrro com a roda até ao ponto correspondente do cadaste;

a, b, c, d, e designam as bocaduras, em metros, medidas nos pontos obtidos pela divisão em quatro intervalos iguais do comprimento L e pela sub-divisão em duas partes iguais do primeiro e quinto intervalos

(a e e são as bocaduras nos pontos de sub-divisão extremos, c é a bocadura a meio comprimento e b e d são as bocaduras nos outros pontos da divisão).

As bocaduras são medidas entre as faces externas do tabuado.

CAPÍTULO III

Embarcações da classe III

Art. 85.º Todas as embarcações da classe III devem satisfazer às prescrições deste regulamento para embarcações da classe I, com excepção das que se referem à reserva de flutuabilidade interna ou externa, que não são exigidas neste tipo de embarcações.

CAPÍTULO IV

Tabelas especificando a capacidade cúbica mínima e o número mínimo de pares de turcos

Art. 86.º As tabelas I, II e III dão a capacidade cúbica mínima e número mínimo de pares de turcos para os diversos tipos de navios considerados no título II.

Tabela I

Comprimento de sinal do navio — Metros	(A) Número mínimo de pares de turcos	(B) Número mínimo de pares de turcos que pode ser autorizado em casos excepcionais — Artigo 55.º	(C) Capacidade mínima das embarcações salva-vidas (longo curso) — Metros cúbicos	(D) Capacidade mínima das embarcações salva-vidas (grande cabotagem) — Metros cúbicos
31 e abaixo de 37	2	2	28	11
37 e abaixo de 43	2	2	35	17
43 e abaixo de 49	2	2	44	24
49 e abaixo de 53	3	3	53	33
53 e abaixo de 58	3	3	68	37
58 e abaixo de 63	4	4	78	41
63 e abaixo de 67	4	4	94	45
67 e abaixo de 70	5	4	110	48
70 e abaixo de 75	5	4	129	52
75 e abaixo de 78	6	5	144	60
78 e abaixo de 82	6	5	160	68
82 e abaixo de 87	7	5	175	76
87 e abaixo de 91	7	5	196	85
91 e abaixo de 96	8	6	214	94
96 e abaixo de 101	8	6	235	105
101 e abaixo de 107	9	7	255	116
107 e abaixo de 113	9	7	273	125
113 e abaixo de 119	10	7	301	133
119 e abaixo de 125	10	7	331	144
125 e abaixo de 133	12	9	370	156
133 e abaixo de 140	12	9	408	170
140 e abaixo de 149	14	10	451	185
149 e abaixo de 159	14	10	490	201
159 e abaixo de 168	16	12	530	217
168 e abaixo de 177	16	12	576	—
177 e abaixo de 186	18	13	620	—
186 e abaixo de 195	18	13	671	—
195 e abaixo de 204	20	14	717	—
204 e abaixo de 213	20	14	766	—
213 e abaixo de 223	22	15	808	—
223 e abaixo de 232	22	15	854	—
232 e abaixo de 241	24	17	908	—
241 e abaixo de 250	24	17	972	—
250 e abaixo de 261	26	18	1:031	—
261 e abaixo de 271	26	18	1:097	—
271 e abaixo de 282	28	19	1:160	—
282 e abaixo de 293	28	19	1:242	—
293 e abaixo de 303	30	20	1:312	—
303 e abaixo de 314	30	20	1:380	—

Nota sobre (A) e (B).— Quando o comprimento do navio excede 314 metros, a Direcção da Marinha Mercante determinará o número mínimo de pares de turcos para esse navio.

Nota sobre (C) e (D).— Para os fins desta tabela, a capacidade de uma embarcação da classe II obtém-se multiplicando o número de pessoas para o qual a embarcação está lotada por 0<sup>m</sup>,283, o que dá a capacidade em metros cúbicos.

Nota sobre (D).— Quando o comprimento do navio é inferior a 31 metros ou superior a 168 metros, a capacidade cúbica das embarcações será estabelecida pela Direcção da Marinha Mercante.

Tabela II

Navios de passageiros fazendo certas viagens na zona de pequena cabotagem

(Artigo 40.º)

Comprimento de sinal e do navio — Em metros	Número mínimo de pares de turcos
Abaixo de 55 . . . . .	2
55 e abaixo de 64 . . . . .	3
64 e abaixo de 73 . . . . .	4
73 e abaixo de 82 . . . . .	5
82 e abaixo de 92 . . . . .	6
92 e abaixo de 101 . . . . .	7
101 e abaixo de 110 . . . . .	8

Quando o comprimento de sinal do navio é igual ou superior a 110 metros, o número de pares de turcos a instalar será fixado pela Direcção da Marinha Mercante.

Tabela III

Navios de passageiros fazendo certas viagens na zona de pequena cabotagem

(Artigo 40.º)

Comprimento de sinal e do navio — Em metros	Capacidade cúbica mínima do total de embarcações, em metros cúbicos
31 e abaixo de 37 . . . . .	8,50
37 e abaixo de 43 . . . . .	11,33
43 e abaixo de 49 . . . . .	14,16
49 e abaixo de 55 . . . . .	16,99
55 e abaixo de 59 . . . . .	19,82
59 e abaixo de 64 . . . . .	22,66
64 e abaixo de 69 . . . . .	26,90
69 e abaixo de 73 . . . . .	30,59
73 e abaixo de 78 . . . . .	33,13
78 e abaixo de 82 . . . . .	41,06
82 e abaixo de 87 . . . . .	48,14
87 e abaixo de 92 . . . . .	53,81
92 e abaixo de 101 . . . . .	60,89
101 e abaixo de 110 . . . . .	67,97

Para comprimentos de sinal do navio inferiores a 31 metros ou iguais, ou superiores a 110 metros, a capacidade cúbica mínima do total de embarcações salva-vidas será fixada, caso por caso, pela Direcção da Marinha Mercante.

TÍTULO V

Aplicação do presente regulamento  
Restante legislação sobre meios de salvação a bordo

Art. 87.º O presente regulamento substitue para todos os efeitos o regulamento aprovado por decreto n.º 11:020, de 20 de Junho de 1925, com as rectificações publicadas no *Diário do Governo* n.ºs 225, 234 e 242, do mesmo ano.

Art. 88.º São applicáveis, em matéria de meios de salvação a bordo:

Os artigos 2.º, 3.º, 4.º (excepto o § 1.º), 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 10.º, 11.º, 12.º e 13.º do decreto n.º 11:020, de 20 de Junho de 1925;

O modelo de relatório dos meios de salvação aprovado pelo regulamento anexo àquele decreto;

As instruções aprovadas pela portaria n.º 4:809, de 31 de Outubro de 1927;

O decreto n.º 14:244, de 9 de Setembro de 1927;  
 O decreto n.º 15:372, de 9 de Abril de 1928;  
 O decreto n.º 15:452, de 9 de Abril de 1928, e respectivo regulamento;  
 O decreto n.º 15:658, de 29 de Junho de 1928;  
 O decreto n.º 23:200, de 3 de Novembro de 1933.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 1 de Fevereiro de 1934. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Aníbal de Mesquita Guimarães.*

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

### Decreto-lei n.º 23:537

Considerando que o decreto n.º 14:782, de 19 de Dezembro de 1927, que aprovou o regulamento geral das juntas autónomas dos portos, definindo as atribuições e deveres dos funcionários que prestam serviço nas mesmas juntas, não estabeleceu as sanções a aplicar aos funcionários que incorrem em falta ou praticam actos irregulares;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. São applicáveis ao pessoal das juntas autónomas dos portos as disposições do regulamento disciplinar dos funcionários civis, de 22 de Fevereiro de 1913, com as modificações que posteriormente lhe foram introduzidas.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 1 de Fevereiro de 1934. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Antonino Raúl da Mata Gomes Pereira — Manuel Rodrigues Junior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Alexandre Alberto de Sousa Pinto — Sebastião Garcia Ramires — Leovigildo Queimado Franco de Sousa.*

### Decreto n.º 23:538

Tendo em vista a necessidade de regulamentar devidamente a constituição e funcionamento da comissão administrativa das obras do Instituto de Oncologia;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

#### Regulamento da comissão administrativa das obras do Instituto de Oncologia

Artigo 1.º A comissão administrativa das obras do Instituto de Oncologia é um organismo dependente do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, de carácter temporário, com autonomia técnica e administrativa, especialmente destinado a administrar, dirigir e fiscalizar as obras de construção do Instituto de Oncologia.

Art. 2.º A comissão é constituída por cinco membros nomeados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sendo dois médicos cancerólogos, um dos quais

o director do Instituto de Oncologia ou seu delegado, dois engenheiros civis e um contabilista.

§ 1.º A comissão terá como órgão executivo, nos termos prescritos no artigo 5.º, o presidente e o administrador delegado.

§ 2.º O presidente da comissão será o director do Instituto de Oncologia ou o cancerólogo seu delegado; o administrador delegado será o engenheiro civil membro da comissão a quem fôr cometido pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações o encargo de dirigir a obra.

Art. 3.º Todos os assuntos que necessitem aprovação do Governo serão presentes directamente a despacho ministerial pelo presidente ou, por sua delegação, pelo administrador delegado ou indirectamente por intermédio do director geral dos edificios e monumentos nacionais, se o Ministro assim o determinar.

O presidente da comissão, ou o administrador delegado por sua delegação, corresponder-se-á directamente com todos os serviços públicos sobre os assuntos da sua competência.

Art. 4.º Compete à comissão:

a) Administrar as verbas destinadas à construção do Instituto de Oncologia;

b) Elaborar e propor à aprovação superior os planos de obras a realizar;

c) Fixar as condições gerais, técnicas e administrativas que devem presidir à confecção dos projectos e promover e fiscalizar a execução dos respectivos trabalhos;

d) Autorizar despesas e aprovar os contratos de adjudicação dos trabalhos, constantes do plano aprovado pelo Governo, até ao limite da sua competência;

e) Submeter à aprovação ministerial os projectos de despesas e os contratos que excedam o limite da sua competência, bem como os que digam respeito a aquisições de terrenos;

f) Admitir ao seu serviço, dentro das verbas fixadas por despacho ministerial, todo o pessoal indispensável ao bom funcionamento dos seus serviços e fixar as correspondentes retribuições;

g) Apresentar ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações nota mensal das despesas feitas e relatório trimestral dos trabalhos executados;

h) Enviar ao Tribunal de Contas até 31 de Outubro de cada ano as contas de receita e despesa referentes à última gerência, as quais serão assinadas por todos os membros da comissão.

Art. 5.º Compete especialmente aos membros da comissão:

a) Ao presidente:

1.º Orientar, em harmonia com as directrizes fixadas pelo Governo, todos os trabalhos da comissão, assinando em nome dela todos os contratos relativos a pessoal e material;

2.º Orientar superiormente a comissão na elaboração do programa das construções segundo as modernas exigências da radiologia e velar pela sua perfeita execução;

3.º Apresentar a despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações todo o expediente que requeira aprovação ou sanção do Governo;

4.º Corresponder-se directamente com todas as estações oficiais ou particulares acerca de assuntos da sua competência.

b) Ao administrador delegado:

1.º Transmitir e fazer executar as deliberações da comissão, superintendendo na execução dos serviços a cargo da comissão;

2.º Dirigir a execução das obras e exercer a sua fiscalização;

3.º Substituir o presidente nos seus impedimentos e