

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção-Geral da Marinha

Decreto-Lei n.º 45 968

Em 1934 reconhecera-se a necessidade de actualizar o Decreto n.º 21 952, de 8 de Dezembro de 1932, que a rápida evolução do material da marinha mercante, obrigando a métodos de utilização já francamente extrapolados de uma rotina de muitos anos, tornara inadequados à solução de certos problemas suscitados pelo advento de novos especialistas cuja actividade aquele diploma e a demais legislação então vigente não se encontravam em condições de regular de forma satisfatória. Por isso se publicou o Decreto-Lei n.º 23 764, de 13 de Abril de 1934, que veio definir melhor e ampliar algumas das disposições daquele decreto, adaptando-o às exigências do momento.

Os constantes aperfeiçoamentos introduzidos nos meios de exploração do comércio marítimo e das pescas, a consequente necessidade de uma melhor preparação do pessoal, a que as Escolas de Pesca e de Marinheiros e Mecânicos da Marinha Mercante vieram dar já certa satisfação, e ainda o reconhecimento de que muitas das disposições do Decreto-Lei n.º 23 764 não satisfazem já, por inadequadas, aconselharam a revisão deste último diploma.

Por outro lado, e tendo-se verificado que o referido Decreto-Lei n.º 23 764, estabelecendo os preceitos legais para o registo de inscrição marítima e das matrículas do pessoal da marinha mercante e da pesca, revela a existência de numerosas disposições de carácter nitidamente regulamentar, foi julgado mais conveniente que elas passem a constituir o Regulamento da Inscrição Marítima, Matrículas e Lotações, que deve ser publicado logo que tenha sido aprovado pelo Ministro da Marinha.

Os exemplos que a seguir se mencionam indicam algumas modificações e inovações agora introduzidas em relação àquele decreto-lei, ao Decreto-Lei n.º 37 519, de 13 de Agosto de 1949, e ao Decreto-Lei n.º 41 693, de 23 de Maio de 1958, e que constarão do presente diploma e do regulamento acima referido:

Substituíram-se certas categorias por outras que melhor definem a função e a qualificação hierárquica do inscrito marítimo, de molde a satisfazerem as necessidades dos serviços de bordo, bem como se teve especialmente em vista não categorizar funções que o marítimo só eventualmente venha a desempenhar. Assim, certo agrupamento de funções afins integra-se numa classe única, embora a remuneração se deva ajustar à importância e responsabilidade dessas funções. Optou-se, deste modo, pela categoria única de empregado de câmara para classificar todos os marítimos que desempenhem as funções, quer de simples criado, quer as de encarregado de câmara, frigorifeiro ou botequieiro. Adoptou-se também a categoria genérica de pescador mesmo até para os indivíduos encarregados da preparação ou conservação do pescado. Desta forma se evitam ao marítimo embaraços na sua vida profissional e se foge a discriminações pouco reais e objectivas.

Com o fim de orientar a selecção do pessoal da marinha mercante para além do campo puramente profissional, estabeleceram-se disposições que inibem a inscrição marítima ou determinam o seu cancelamento.

Estabelece-se um novo modelo de cédula de inscrição marítima que permita todos os averbamentos que interessem aos marítimos e às autoridades marítimas, pondo-se termo à prática inconveniente de os registos anteriormente efectuados não serem feitos nas devidas condições.

Por constituir assunto de especial interesse, trata-se em capítulo especial das listas ou escalas para embarque.

Estabelece-se, ainda, a possibilidade de integrar no rol de matrícula as cláusulas constantes dos contratos colectivos de trabalho, quando devidamente celebrados e homologados.

As matrículas colectivas, que, pelo Regulamento Geral das Capitánias, não eram consentidas no porto de Lisboa, autorizam-se agora às empresas particulares que exploram carreiras regulares de passageiros, por ser a única forma possível de harmonizar o cumprimento do horário de trabalho com o descanso do pessoal.

Também se reconheceu a necessidade de regular devidamente a competência das autoridades marítimas na resolução das questões emergentes dos contratos de matrícula, adoptando disposições que a integrem na restante legislação sobre o assunto.

Finalmente, condensou-se, com as alterações que se julgou deverem ser-lhe introduzidas, a legislação sobre lotações (Decreto n.º 16 135, de 8 de Novembro de 1928), por estar inteiramente ligada à que se refere à inscrição marítima e matrículas.

Nestes termos;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Os indivíduos de ambos os sexos que exerçam profissões sujeitas à jurisdição da autoridade marítima, nos termos fixados na lei, são designados genericamente por marítimos.

Art. 2.º Os marítimos ficam sujeitos a inscrição, que será feita em livro apropriado denominado «Registo de inscrição marítima».

§ 1.º Em cada capitania ou delegação marítima haverá um livro de registo.

§ 2.º Não é permitida a inscrição marítima a indivíduos com menos de 14 anos de idade.

Art. 3.º A todos os inscritos marítimos será entregue um documento de identidade profissional denominado «Cédula marítima».

§ 1.º Somente as autoridades marítimas e consulares portuguesas podem fazer averbamentos ou alterações nas cédulas marítimas, as quais só serão válidas quando datadas e rubricadas.

§ 2.º Os averbamentos e alterações referidos no parágrafo anterior deverão ser comunicados no mais curto prazo possível às capitánias ou delegações marítimas em que os titulares das cédulas respectivas estiverem inscritos.

Art. 4.º Todas as infracções e faltas cometidas pelos marítimos, as respectivas multas e sanções aplicadas pelas autoridades marítimas, bem como os louvores e recompensas atribuídos pelas mesmas autoridades, serão averbadas nas cédulas marítimas e transcritas no livro de inscrição marítima.

Art. 5.º Os marítimos que pretenderem embarcar devem inscrever-se previamente nas capitánias ou delegações marítimas em listas para o efeito organizadas.

§ 1.º A inscrição para embarque só poderá ser feita mediante a apresentação da cédula marítima do interessado em perfeita ordem.

§ 2.º Os recrutamentos para embarque serão feitos pela ordem das inscrições nas listas referidas neste artigo ou por escolha.

§ 3.º Os recrutamentos por escolha só poderão ter lugar nos casos expressamente previstos na lei.

§ 4.º À parte as exigências inerentes à inscrição marítima, incluindo as dos exames das respectivas categorias, o recrutamento dos marítimos pelos serviços do Estado será regulado unicamente pelas disposições legais aplicáveis à admissão e movimentação do pessoal desses serviços.

Art. 6.º O embarque será sempre precedido de matrícula.

§ 1.º A matrícula é um contrato bilateral celebrado por escrito entre o comandante, mestre ou arrais da embarcação, em representação do armador, e cada um dos inscritos marítimos que embarquem como tripulantes das mesmas embarcações.

§ 2.º Este contrato deverá ser feito perante a competente autoridade marítima e, nos países estrangeiros, perante o agente consular português, ou, se este não existir, escrito e assinado no diário de navegação.

Art. 7.º Nenhuma embarcação poderá exercer a sua actividade sem que todos os seus tripulantes tenham sido registados no rol de matrícula.

§ 1.º Rol de matrícula ou rol de equipagem é o documento em que são relacionados nominalmente todos os indivíduos que constituem a tripulação de uma embarcação da marinha mercante, do qual devem constar ainda os seus elementos de identificação e, bem assim, os direitos e obrigações dos armadores e matriculados, designadamente, as respectivas condições de prestação de trabalho e de remuneração.

§ 2.º São dispensados do rol de matrícula:

- 1) As embarcações do Ministério da Marinha e da Guarda Fiscal cujas tripulações e serviços se regulem por leis especiais;
- 2) As embarcações pertencentes aos serviços do Estado dependentes dos restantes Ministérios ou administrações de carácter autónomo, sendo o rol de matrícula substituído por livretes. Estes livretes serão feitos em duplicado pelo serviço de que dependam as embarcações e visados pela autoridade marítima da localidade do porto de registo. Nesses livretes será mencionado o pessoal da tripulação (nome, número da inscrição marítima, idade, naturalidade), designação e funções exercidas por cada tripulante. Um dos exemplares do livrete ficará a bordo e nele se inscreverão as alterações do pessoal, que serão comunicadas imediatamente à capitania do porto de registo da embarcação onde estiver arquivado o duplicado. Esse pessoal, que é obrigado à inscrição marítima, ficará sujeito — salvo as excepções previstas no n.º 1 deste parágrafo e no § 4.º do artigo 5.º — a todas as leis e regulamentos aplicáveis aos inscritos marítimos.

Art. 8.º No rol de matrícula não poderão ser estabelecidas condições de trabalho e remuneração menos favoráveis aos tripulantes do que as adoptadas em convenções colectivas de trabalho ou despachos normativos de regulamentação de trabalho que abranjam ou sejam aplicáveis ao armador e à tripulação.

Art. 9.º Depois de encerrado o contrato de matrícula nenhum tripulante poderá ser aumentado ou abatido sem que a alteração conste do respectivo rol, devidamente rubricada pela autoridade marítima ou consular, se a houver.

Art. 10.º Aos indivíduos não classificados como marítimos que a título transitório tenham de exercer a bordo e em viagem determinadas funções, como sejam os capelães de bordo, tirocinantes de escolas, assistentes técnicos e tratadores de gado, e ainda ao proprietário da embarcação, às pessoas de sua família e seus criados e às pessoas de família do comandante e dos oficiais, será passada uma licença, para efeitos de embarque, pela autoridade marítima ou consular, que será apensa ao rol de matrícula da embarcação.

Art. 11.º Qualquer marítimo que depois de requisitado para matrícula deixar de ser incluído no respectivo rol sem

motivo justificado receberá as soldadas vencidas até à data do despedimento e mais um mês.

Art. 12.º As soldadas e mais condições constantes do rol de matrícula não podem ser alteradas senão de comum acordo entre o comandante e os tripulantes, na presença da autoridade marítima ou consular, inscrevendo-se seguidamente no rol de matrícula essas alterações, que serão assinadas pela referida autoridade e pelo comandante.

Art. 13.º Na falta de médicos em serviço nas capitánias, compete à autoridade sanitária dos respectivos portos a passagem de certificados de aptidão física para efeito de matrícula ou exigidos como condição para a prestação de provas de exame para a atribuição de categorias profissionais.

§ único. Os atestados referidos neste artigo obedecerão aos requisitos exigidos na legislação aplicável.

Art. 14.º O rol de matrícula manter-se-á válido no caso de arribada forçada a qualquer porto não incluído na viagem no mesmo expressa.

Art. 15.º A matrícula de inscritos marítimos de nacionalidade portuguesa em embarcações mercantes estrangeiras depende de autorização do capitão do porto respectivo.

§ único. A autorização prevista neste artigo compete às autoridades consulares portuguesas, nos casos de matrículas fora dos portos nacionais.

Art. 16.º Nenhuma embarcação mercante nacional pode empregar-se em serviços diferentes dos que constam do seu registo de propriedade, nem navegar em zonas marítimas diferentes das desse registo e daquelas para que fez a matrícula, salvo se para tal estiver superiormente autorizada.

Art. 17.º Nenhuma embarcação mercante nacional poderá seguir viagem sem lhe ser aposto no rol de matrícula pela autoridade marítima ou consular do porto de saída o respectivo desembarço ou visto de saída, que só será dado depois de se ter verificado que o comandante cumpriu todos os preceitos regulamentares e satisfaz àquelas autoridades todas as despesas e emolumentos legais devidos e apresentou o respectivo alvará de saída.

Art. 18.º O armador ou proprietário da embarcação é responsável pelo integral pagamento das soldadas, rações e outros interesses dos tripulantes, e, no caso de não cumprimento dessas obrigações, a embarcação e todo o respectivo material respondem pelo pagamento desses encargos.

Art. 19.º O comandante poderá despedir o tripulante antes do termo do contrato por motivos justificados, devendo, porém, entregar-lhe o respectivo duplicado do bilhete de desembarque e fornecer-lhe os meios de transporte até ao porto de matrícula ou proporcionar-lhe embarque noutra embarcação com esse destino.

§ 1.º O tripulante que for despedido depois do encerramento do rol de matrícula sem justa causa terá direito, como indemnização, ao pagamento de dois meses de soldadas, além das já vencidas pelo tempo decorrido, salvo se outras condições forem estabelecidas em convenção colectiva de trabalho devidamente homologada e averbada no rol de matrícula.

§ 2.º Se o comandante despedir o tripulante sem acordo dos proprietários ou armadores, não poderá fazer-se reembolsar por aqueles da importância da indemnização que tiver pago ao tripulante.

§ 3.º Despedido um ou mais tripulantes, o comandante não poderá seguir viagem sem os substituir, completando assim a lotação fixada para a embarcação, salvo impossibilidade de o fazer.

Art. 20.º Os deveres e direitos do comandante para com os tripulantes e vice-versa começam com o ajuste para a prestação de serviço a bordo.

Art. 21.º O comandante contratado por tempo indeterminado poderá despedir-se ao fim de doze meses, contados

do início da sua primeira viagem, desde que avise o armador com a antecipação de um mês, mas cumprindo-lhe manter-se ao serviço até ser substituído.

§ único. O prazo de um mês começa a ser contado da data da recepção pelo armador do respectivo aviso.

Art. 22.º O comandante que, salvo um caso de força maior, faça navegação em desacordo com o expresso no rol de matrícula incorrerá na penalidade prevista no artigo 137.º do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante.

Art. 23.º O comandante que alterar ou viciar o rol de matrícula da sua embarcação incorrerá na penalidade prevista no artigo 140.º do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante.

Art. 24.º O armador poderá despedir o comandante a todo o momento, sem prejuízo da indemnização que lhe seja devida, quando o despedimento for sem causa justificada.

§ 1.º O capitão ou oficial náutico que depois de ajustado para o comando do navio deixar de ser investido nessas funções ou que depois de incluído no rol de matrícula for despedido, em qualquer dos casos sem motivo justificado, terá direito aos vencimentos ganhos até ao dia do despedimento e mais dois meses, salvo se outras condições forem estabelecidas em convenção colectiva de trabalho devidamente homologada e averbada no rol de matrícula.

§ 2.º Se o comandante for despedido por incompetência ou falta de cumprimento dos seus deveres, comprovada qualquer delas pelas respectivas autoridades marítimas, só receberá os vencimentos que lhe forem devidos até ao dia do despedimento.

§ 3.º Quando o comandante, sendo contratado para uma determinada viagem, for despedido porque esta não pode realizar-se ou tem de ser rompida por causa de guerra, bloqueio, embargo ou qualquer outro caso de força maior relativo à embarcação ou à carga, recebe os vencimentos ganhos até ao dia em que esse facto ocorreu e mais um mês.

§ 4.º Se o despedimento do comandante se der durante a viagem, o comandante, nos casos não previstos nos §§ 2.º e 3.º, além da indemnização que for acordada, tem ainda direito às despesas de transporte e sustento até ao porto da partida ou a uma indemnização correspondente; e igual direito tem se, tendo sido contratado por viagem de ida e volta, a viagem de volta não houver de terminar no porto de matrícula.

§ 5.º Se o comandante contratado por tempo indeterminado for despedido depois de começada a viagem por motivos diversos dos previstos no § 3.º, tem direito aos vencimentos de um a quatro meses, conforme a distância do porto de despedimento conjugada com as dificuldades do regresso.

§ 6.º Se os vencimentos do comandante não forem fixados em razão de tempo, mas por viagem inteira ou de ida e volta, os vencimentos que lhe são devidos nos casos previstos nos §§ 2.º e 3.º são calculados tendo por base a totalidade e pagos proporcionalmente aos serviços prestados e à parte da viagem efectuada.

§ 7.º Se o comandante for co-proprietário da embarcação pode, em caso de despedimento, renunciar à sua parte e exigir aos seus compartes o reembolso do capital que a mesma representa, podendo esse quinhão ficar em comum na posse destes últimos ou ser adquirido por um ou alguns deles.

Art. 25.º O despedimento do comandante no porto de armamento dá aos tripulantes o direito de se despedirem antes de terminado o prazo de validade da matrícula.

§ 1.º Se esse despedimento se der fora do porto de armamento, todos os restantes tripulantes são obrigados a con-

tinuar ao serviço do navio, podendo, no entanto, pedir o seu desembarque logo que este regresse ao porto de matrícula, mesmo antes de terminado o respectivo contrato.

§ 2.º Quando se verificar a hipótese indicada no parágrafo anterior, os tripulantes continuarão a ter todos os direitos e deveres consignados na matrícula.

Art. 26.º Se a viagem deixar de se efectuar por acção do armador, comandante ou afretadores, a tripulação, no caso de despedimento, receberá como indemnização a quantia correspondente a um mês de salários ou à duração provável da viagem, descontados os avanços, se os houver, conforme esta for, respectivamente, superior ou inferior a 30 dias.

Art. 27.º Se a viagem se rompe depois da saída da embarcação por acção do armador ou dos afretadores ou ainda por inavergabilidade, a tripulação matriculada por viagem inteira será paga como se esta se concluísse; se o ajuste for ao mês, serão pagos os meses vencidos e, como indemnização, os salários correspondentes ao número de dias julgado provável para completar a viagem.

§ único. Num e noutro caso, quando, nos termos do contrato, a tripulação não houver de desembarcar no porto de destino, o comandante é obrigado a efectuar o regresso do pessoal ao porto de matrícula, pagando-lhe todas as despesas inerentes ao mesmo regresso e a obter-lhes os convenientes meios de embarque.

Art. 28.º Sempre que o rol de matrícula não determine o termo de validade no porto de matrícula, entende-se que os tripulantes têm direito ao regresso até àquele porto por conta do armador, quando assim o exijam. Esse regresso deverá ser feito pelo primeiro meio de transporte que o comandante possa obter e até ao embarque os tripulantes continuarão a vencer as soldadas estipuladas no rol de matrícula findo.

Art. 29.º Se antes de começada a viagem o comércio com o porto de destino for proibido por virtude de bloqueio, de providência sanitária ou policial, de proibição de entrada de géneros carregados ou se a embarcação for embargada por ordem do Governo ou de autoridade competente, somente serão pagas à tripulação as soldadas correspondentes aos dias gastos por ela em equipar e carregar a embarcação, dando-se por findo o contrato de matrícula.

§ único. Se a viagem ficar apenas retardada por qualquer dos casos apresentados neste artigo, deverão aos tripulantes ser pagos os salários ajustados durante a suspensão da viagem.

Art. 30.º As viagens e alojamentos, em todos os casos previstos neste diploma, quando corram de conta do armador, terão de ser asseguradas aos tripulantes desembarcados em conformidade com as seguintes normas:

- a) Para os marítimos da classe «oficiais», em 1.ª classe;
- b) Para os marítimos da classe «mestrança», em 2.ª classe;
- c) Para os marítimos da classe «marinhagem», em 3.ª classe.

§ único. As hospitalizações que, por virtude das disposições deste diploma, também tenham de correr de conta do armador serão feitas tendo igualmente em atenção as disposições do corpo deste artigo.

Art. 31.º Se, estando em quarentena e terminada esta, o navio tiver de partir para outra viagem, o tripulante que não quiser para ela contratar-se tem direito a ser desembarcado, sendo à conta do navio as despesas que houver de fazer e os salários por todo o tempo que se demorar.

Art. 32.º Até ao termo da viagem as soldadas e interesses dos tripulantes não podem ser cedidos, arrestados ou

penhorados, a não ser por motivo de alimentos devidos por lei ou por dívidas à embarcação.

§ único. Em ambos os casos a cedência, o arresto ou penhora só podem compreender a terça parte dos vencimentos, sem que ao tripulante seja lícito estipular em contrário.

Art. 33.º Salvos os casos de excepção previstos na lei, nos navios de comércio de longo curso, de cabotagem e de navegação costeira têm de ser portugueses o comandante, os oficiais (e equiparados) e, pelo menos, dois terços dos restantes tripulantes.

§ 1.º A admissão de tripulantes estrangeiros, dentro das possibilidades deste artigo, será no entanto condicionada a casos excepcionais e de reconhecida necessidade e só poderá obter-se por despacho do Ministro da Marinha.

§ 2.º As empresas armadoras de embarcações mercantes consideradas de interesse nacional são obrigadas a incluir na matrícula das respectivas equipagens, contando com o comandante, unicamente cidadãos portugueses. O Ministro da Marinha poderá, porém, em casos excepcionais, autorizar o contrato de estrangeiros em número não superior a cinco para todo o pessoal de uma mesma embarcação.

§ 3.º É consentido o comandante matricular tripulantes estrangeiros em número indispensável para completar a lotação da sua embarcação quando, em portos estrangeiros, por motivo de doença, deserção ou outras causas de força maior, rigorosamente verificadas pela autoridade consular portuguesa, a sua tripulação, obrigatoriamente portuguesa, se encontre reduzida de forma a não poder navegar com a segurança determinada na lei. Estas matrículas serão válidas apenas até ao primeiro porto nacional onde possam ser substituídos os tripulantes estrangeiros por nacionais.

§ 4.º Nas embarcações de pesca e tráfego local todos os matriculados deverão ser cidadãos portugueses ou como tal devidamente naturalizados.

§ 5.º O Ministro da Marinha poderá, por despacho, autorizar a matrícula em portos nacionais, nas embarcações de comércio e da pesca, de técnicos estrangeiros, quando os não haja nacionais.

§ 6.º A concessão das autorizações previstas nos §§ 1.º, 2.º e 5.º deverá ser comunicada à Direcção-Geral do Trabalho e Corporações, indicando-se, além dos nomes dos estrangeiros autorizados, as suas nacionalidades e funções, os períodos das autorizações e as embarcações respectivas.

Art. 34.º Se a proibição do comércio ou embargo da embarcação ocorrerem durante a viagem, a tripulação terá direito, em qualquer dos casos, a todos os vencimentos.

§ único. Durante todo o tempo que o tripulante se conservar a bordo tem direito à ração, às despesas de repatriação, no caso de a viagem se romper definitivamente, e às soldadas até ao porto de matrícula.

Art. 35.º Tendo-se alongado a viagem no interesse dos armadores ou afretadores, e levada assim a embarcação a porto diverso do seu destino, o salário ajustado por viagem será aumentado em proporção do prolongamento da viagem.

§ 1.º Se a descarga se fizer em lugar mais próximo do que aquele para que a tripulação foi contratada, quer voluntariamente, quer por caso de força maior, os salários não sofrerão abatimento por esse motivo quando o contrato haja sido feito por viagem.

§ 2.º Se o ajuste da tripulação for ao mês, ela só terá direito às soldadas vencidas, quer a viagem se prolongue, quer se abrevie.

Art. 36.º No caso de apresamento pelo inimigo, sendo a embarcação julgada boa presa ou havendo naufrágio com a perda da embarcação e carga, por caso fortuito ou por culpa do armador, serão devidos salários à tripulação até à data do apresamento ou naufrágio e, bem assim, as despesas de retorno ao porto de matrícula ou da repatriação,

excepto se a tripulação não diligenciou salvar a embarcação ou contribuiu para a sua perda.

Art. 37.º Os tripulantes têm direito a ser sustentados a bordo enquanto não forem integralmente pagos dos seus salários ou da parte dos interesses que lhes forem devidos pelo seu contrato.

§ 1.º No caso de ao tripulante ser fornecida alimentação por ser conduzido como passageiro a bordo de outra embarcação para regressar ao porto de matrícula ou por se achar hospitalizado ou internado em qualquer casa de saúde, apenas lhe será pago o que constar do rol de matrícula quanto a salários.

§ 2.º Se o tripulante no regresso ao porto de matrícula for contratado a bordo de outra embarcação, cessará o pagamento de todos os vencimentos a bordo da embarcação de que foi desembarcado desde a vigência do novo contrato.

Art. 38.º Quando sejam devidas rações a dinheiro por não ser o tripulante alimentado a bordo, o valor da mesma ração será pago pelo custo na localidade dos seus componentes, segundo o disposto na respectiva tabela oficial em vigor.

Art. 39.º Quando a embarcação for vendida na vigência do contrato, a tripulação tem direito ao regresso ao porto de matrícula à custa do armador, vencendo as suas soldadas e rações até à data do seu embarque para regresso e às soldadas até à chegada ao porto de matrícula.

§ único. No caso de o tripulante não aceitar o meio de transporte obtido pelo comandante para regresso ao porto de matrícula, cessará a obrigação do pagamento citado no presente artigo no dia da partida do mesmo meio de transporte.

Art. 40.º Quando em portos estrangeiros haja necessidade de matricular qualquer oficial e ali não se encontre oficial português habilitado, poderá a respectiva autoridade consular conceder a matrícula a estrangeiros com habilitações idênticas às exigidas pelas leis portuguesas, mas essa matrícula só será válida até ao primeiro porto nacional em que a embarcação toque e onde seja possível substituí-la por um oficial português, condição que deverá ficar bem expressa no rol de matrícula.

Art. 41.º Os estrangeiros não poderão ser admitidos à matrícula em embarcação nacional sem que apresentem licença da respectiva autoridade do seu país no porto onde pretendam matricular-se.

Art. 42.º Todo o tripulante que adoecer ou adquirir lesão durante a viagem, quer se encontre a bordo, quer em terra, ou sofrer um acidente de trabalho ou adquirir doença em serviço do navio e por motivo do mesmo, quer este tenha ou não iniciado a viagem, será pago das suas soldadas por todo o tempo que durar o seu impedimento e obterá, além disso, curativos, assistência médica e medicamentos por conta do armador, salvos os casos previstos no artigo 44.º

§ 1.º Se a doença tiver sido adquirida ou o acidente tiver sido sofrido em serviço para a salvação da embarcação, as despesas de tratamento serão à custa desta e da carga.

§ 2.º Se o tratamento for feito em terra, sendo desembarcado o doente, e se a embarcação tiver de prosseguir viagem sem esse tripulante, o comandante entregará à autoridade marítima ou consular a quantia precisa para esse tratamento e para o regresso do tripulante ao porto de matrícula; em porto estrangeiro onde não haja agente consular o comandante promoverá que o tripulante seja admitido em algum hospital ou casa de saúde, mediante o adiantamento que for necessário ao seu curativo, garantindo-lhe de igual modo as despesas de regresso. Se no porto considerado houver agente ou consignatário da embarcação, poderá este ficar responsável pela liquidação de todas as referidas despesas.

§ 3.º No caso de hospitalização ou internamento em casa de saúde não são devidas razões.

§ 4.º Todo o tripulante que sofra acidente ou contraia doença em serviço e por motivo do mesmo ficará, a partir do dia imediato ao do desembarque em território nacional, sujeito ao regime estabelecido na lei reguladora dos acidentes de trabalho.

Art. 43.º A responsabilidade atribuída ao armador no corpo do artigo anterior e seus parágrafos cessa logo que:

- 1.º O tripulante esteja curado ou a sua lesão esteja consolidada e possa retomar o trabalho normal;
- 2.º A responsabilidade haja transitado para a Caixa de Previdência do Pessoal da Marinha Mercante Nacional, de harmonia com o estabelecido no respectivo regulamento.

Art. 44.º Se a doença ou a lesão resultar de acto ou omissão intencional ou falta indesculpável do tripulante, a bordo ou em terra, as despesas com os tratamentos serão de sua conta, obrigando-se o comandante a adiantar as importâncias respectivas, se o tripulante o exigir, devendo, ainda, quando o tripulante tenha de desembarcar para receber tratamento, proceder pela forma determinada no artigo 42.º, sem prejuízo do direito ao reembolso. O mesmo se observará em caso de simulação por parte do tripulante.

§ único. No caso do presente artigo, as soldadas serão devidas somente pelo tempo que o tripulante tiver feito serviço, mas terá direito à alimentação de bordo até ao seu desembarque.

Art. 45.º Falecendo algum tripulante durante a viagem, os seus herdeiros têm direito aos respectivos salários até ao último dia do mês em que tiver ocorrido o falecimento, se o contrato for ao mês; sendo o contrato por viagem, a metade dos salários, se o falecimento ocorreu na ida ou no porto de destino, e à totalidade dos salários, se ocorreu no regresso.

§ 1.º Tendo o contrato sido a partes, é devido aos herdeiros do tripulante o quinhão deste, se o falecimento ocorreu depois de a viagem iniciada.

§ 2.º Se o tripulante morreu em serviço para a salvação da embarcação, o salário é devido por inteiro e por toda a viagem.

§ 3.º Sendo a morte do tripulante devida a suicídio, os seus herdeiros só terão direito ao salário em dívida até à data do falecimento; e em todos os casos não previstos, incluindo os de força maior, terão aqueles direito à indemnização segundo a lei dos accidentes de trabalho.

§ 4.º As despesas com o funeral são de conta da embarcação e da carga se o tripulante tiver falecido em serviço para a salvação da mesma embarcação e do armador nos restantes casos.

Art. 46.º É da competência dos capitães dos portos o julgamento e resolução de todas as questões por motivo de soldadas, serviços ajustados e interesses que se suscitarem entre os inscritos marítimos ou entre estes e os consignatários, agentes, afretadores, armadores e proprietários de embarcações, aparelhos de pesca e de apanha de plantas marinhas quando houver contrato escrito sancionado pela autoridade marítima ou existir contrato colectivo de trabalho aplicável e a importância questionada não exceder a quantia de 5000\$.

§ 1.º Compete aos tribunais do trabalho o julgamento e resolução das questões de que trata este artigo quando a quantia questionada exceder 5000\$.

§ 2.º Das decisões e sentenças proferidas pelas respectivas autoridades marítimas haverá recurso para o director-geral da Marinha, que deverá ser entregue na Repartição

Marítima que julgou a questão, dentro do prazo de cinco dias, a contar da respectiva notificação.

§ 3.º As decisões e sentenças proferidas pelas autoridades marítimas são exequíveis nos tribunais do trabalho, seguindo aí as execuções os termos estabelecidos no respectivo código de processo.

§ 4.º Os capitães dos portos, passado o prazo de cinco dias depois de notificadas as suas sentenças aos réus, sem que elas tenham sido cumpridas ou recorridas, remeterão aos agentes do Ministério Público junto daqueles tribunais certidão das suas sentenças, a fim de que eles promovam imediatamente as competentes execuções.

§ 5.º Os capitães dos portos, findo aquele prazo de cinco dias e antes de remeterem as certidões das suas sentenças para os tribunais do trabalho, procederão, a requerimento dos interessados ou *ex officio*, quando o entendam necessário, a arresto na embarcação e em tudo o que nos termos da lei dela faz parte integrante, observando-se as disposições do Código de Processo Civil aplicáveis ao arresto em navios e seu levantamento.

§ 6.º Os capitães dos portos, quando procedam a esse arresto, enviarão certidão do respectivo auto, conjuntamente com a certidão de sentença, ao agente do Ministério Público junto dos referidos tribunais do trabalho.

§ 7.º Se o proprietário da embarcação não for o armador, um e outro são responsáveis solidários por todas as obrigações a favor dos tripulantes que resultem da matrícula.

Art. 47.º As lotações dos navios da marinha mercante serão fixadas de acordo com as suas características e navegação a que as embarcações se destinem, devendo constar do respectivo registo de propriedade.

§ 1.º Compete às capitánias dos portos de registo ou de armamento dos navios mercantes nacionais o estabelecimento das respectivas lotações.

§ 2.º Quando um armador julgue que a lotação fixada para um seu navio não satisfaz por excesso ou por defeito às necessidades do mesmo navio, poderá requerer ao director-geral da Marinha a fixação da lotação julgada mais conveniente, fundamentando devidamente a sua pretensão. Esta, depois de apreciada e informada pela comissão de vistorias, será considerada pelo capitão do porto, que dará o seu parecer para decisão final ao director-geral da Marinha.

§ 3.º Adoptar-se-á o procedimento indicado no corpo deste artigo quando quaisquer entidades interessadas na fixação das lotações apresentar na capitania alguma reclamação devidamente fundamentada sobre a lotação pedida por um armador para um seu navio.

§ 4.º A comissão de vistorias nomeada para fixar a lotação de um navio mercante nacional poderá indicar as alterações que julgar convenientes, mesmo em contrário das normas regulamentarmente estabelecidas, alterações que serão ou não atendidas pelo respectivo capitão do porto.

§ 5.º Todas as alterações feitas às normas estabelecidas no presente diploma serão pela comissão de vistorias que as propôs devidamente fundamentadas no respectivo termo de vistoria.

§ 6.º Sem prejuízo das normas estabelecidas, deve na fixação das lotações ser observado sempre o princípio de que o número de tripulantes seja o necessário para que cada um execute normalmente apenas o número de horas de trabalho regulamentar estabelecido pela respectiva legislação em vigor.

§ 7.º As lotações fixadas referem-se ao mínimo, podendo, por desejo do armador ou por determinação da autoridade marítima, sempre que tal se justifique, serem matriculados mais tripulantes.

§ 8.º Além do estipulado no parágrafo anterior, os armadores obrigam-se a matricular, extra lotação, nos navios de

longo curso, os alunos aprovados nos cursos professados na Escola de Marinheiros e Mecânicos da Marinha Mercante durante os 45 dias estabelecidos para realizarem o seu período de instrução no mar até aos seguintes limites:

- Em navios de 3000 t a 5000 t — um aluno;
- Em navios de mais de 5000 t — dois alunos;

das especialidades a indicar pela Junta Nacional da Marinha Mercante.

Art. 48.º Para efeitos de execução das convenções da Organização Internacional do Trabalho referentes a actividades marítimas, consideram-se navios de mar todas as embarcações que se destinam a navegar no mar em exercício de comércio.

Art. 49.º O presente diploma será regulamentado por decreto referendado pelos Ministros da Marinha, do Ultramar e das Corporações e Previdência Social.

Art. 50.º As dúvidas que surgirem na interpretação do presente diploma e seu regulamento serão resolvidas por despacho do Ministro da Marinha.

§ único. Quando essas dúvidas digam respeito a matérias relacionadas com as convenções colectivas de trabalho ou despachos normativos da regulamentação do trabalho, doenças e acidentes de trabalho e questões emergentes do contrato de matrícula, o despacho deverá ser também subscrito pelo Ministro das Corporações e Previdência Social.

Art. 51.º São revogados o Decreto n.º 16 135, de 8 de Novembro de 1928, e o Decreto-Lei n.º 23 764, de 13 de Abril de 1934, e respectivas alterações.

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

Paços do Governo da República, 15 de Outubro de 1964. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Joaquim da Luz Cunha* — *Fernando Quintanilha Mendonça Dias* — *Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *António Augusto Peixoto Correia* — *Inocência Galvão Teles* — *Luis Maria Teixeira Pinto* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro* — *José João Gonçalves de Proença* — *Francisco Pereira Neto de Carvalho*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — *Peixoto Correia*.

Decreto n.º 45 969

Dando execução ao disposto no artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 45 968, de 15 de Outubro de 1964;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É aprovado e considerado em execução um mês após a sua publicação o Regulamento da Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca, anexo a este decreto e assinado pelo Ministro da Marinha.

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

Paços do Governo da República, 15 de Outubro de 1964. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *Fernando Quintanilha Mendonça Dias* — *António Augusto Peixoto Correia* — *José João Gonçalves de Proença*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — *Peixoto Correia*.

REGULAMENTO DA INSCRIÇÃO MARÍTIMA, MATRÍCULA E LOTAÇÕES DOS NAVIOS DA MARINHA MERCANTE E DA PESCA

TÍTULO I

Dos marítimos e sua classificação

Artigo 1.º Tomam a designação genérica de marítimos os indivíduos de ambos os sexos que exerçam qualquer das profissões sujeitas à jurisdição da autoridade marítima, e para os quais, nos termos deste diploma, é exigida a inscrição marítima.

Art. 2.º Os marítimos dividem-se em dois grupos:

- a) Equipagem;
- b) Auxiliar.

§ 1.º O grupo equipagem é constituído pelos marítimos destinados a tripulantes e que a bordo prestem serviços inerentes aos cargos constantes do rol de matrícula.

§ 2.º O grupo auxiliar é constituído pelos indivíduos que se empreguem em actividades ligadas à vida do mar, mas não se destinam a tripulantes de quaisquer embarcações.

Art. 3.º O grupo equipagem divide-se nas seguintes classes:

- a) Capitães;
- b) Oficiais;
- c) Mestrança;
- d) Marinhagem.

§ 1.º A classe capitães compreende as seguintes categorias:

- 1) Capitão.
- 2) Capitão-pescador.

§ 2.º A classe oficiais compreende as seguintes categorias:

- 1) Piloto de 1.ª classe.
- 2) Piloto de 2.ª classe.
- 3) Piloto de 3.ª classe.
- 4) Praticante de piloto.
- 5) Maquinista de 1.ª classe.
- 6) Maquinista de 2.ª classe.
- 7) Maquinista de 3.ª classe.
- 8) Praticante de maquinista.
- 9) Médico ou médica.
- 10) Comissário de 1.ª classe.
- 11) Comissário de 2.ª classe.
- 12) Praticante de comissário.
- 13) Radiotelegrafista de 1.ª classe.
- 14) Radiotelegrafista de 2.ª classe.
- 15) Praticante de radiotelegrafista.

§ 3.º A classe mestrança compreende as seguintes categorias:

- 1) Mestre costeiro.
- 2) Mestre costeiro-pescador.
- 3) Contramestre.
- 4) Contramestre-pescador.
- 5) Arrais de pesca costeira.
- 6) Arrais de pesca local.
- 7) Arrais de tráfego local.
- 8) Electricista de 1.ª classe.
- 9) Electricista de 2.ª classe.
- 10) Motorista prático de 1.ª classe.
- 11) Motorista prático de 2.ª classe.
- 12) Motorista prático de 3.ª classe.