



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO—4\$80

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebiam 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre	200\$
A 1.ª série	140\$:	80\$
A 2.ª série	120\$:	70\$
A 3.ª série	120\$:	70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto de selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37.701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUMÁRIO

Ministério da Marinha:

Decreto n.º 41 655:

Approva o Regulamento dos Meios de Salvação a Bordo dos Navios e designa os casos em que o mesmo se aplica — Revoga o Decreto n.º 23 536.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Avisos:

Torna público ter o Governo da Austrália notificado a sua adesão ao texto revisto em Londres em 2 de Junho de 1934 da Convenção da União de Paris, de 20 de Março de 1883, para a protecção da propriedade industrial.

Torna público ter a Embaixada do Líbano em Berna depositado o instrumento de ratificação, por parte do seu país, das Convenções Internacionais relativas ao transporte de mercadorias e de passageiros e bagagens por caminhos de ferro, do Protocolo Adicional e da Acta final da 5.ª Conferência para a revisão das mesmas Convenções.

Ministério da Economia:

Declarações:

Mantém livre até ao dia 15 do próximo mês de Junho o preço de venda ao público da batata temporã.

Fixa os preços de venda do quilograma de gema em estaleiro ou em carregadouro no pinhal, a produzir na campanha de 1958-1959, e os preços mínimos de gema vendida ao quilograma ou por incisão no pinheiro.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção-Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto n.º 41 655

As normas regulamentares acerca de meios de salvação que devem existir a bordo dos navios, consignadas no Decreto n.º 23 536, de 1 de Fevereiro de 1934, ainda se apoiam na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1929.

A Convenção de 1929 foi, porém, refundida e deu lugar a outra, designada por Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1948, de que os preceitos sobre meios de salvação representam apreciável avanço sobre os da anterior Convenção.

Muito embora, por força do Decreto-Lei n.º 39 598, de 3 de Abril de 1954, e do Decreto n.º 40 821, de 23 de Outubro de 1956, que generalizou aquele ao ultramar, as regras internacionais sobre meios de salvação se devam considerar integradas em direito interno, a verdade é que importa dar-lhes devida adjectivação em regulamento adequado. Daí o presente diploma.

Aproveitando a oportunidade, interessa actualizar a orientação a respeito da mesma matéria a aplicar a navios fora da Convenção, sobretudo em relação aos de pesca, onde, efectivamente e em certos casos, a presença de grandes companhias criara problema insolúvel por intermédio dos meios de salvação em baleeiras; hoje, porém, mercê da possibilidade oferecida pelas jangadas salva-vidas de tipo pneumático, com insuflação automática, pode-se, sem dúvida, modificar apreciavelmente e no bom sentido o processo de defesa da vida dos nossos pescadores, garantindo-lhes lugar em jangadas de fácil arrumação a bordo, que a prática vem mostrando poderem concorrer, de modo muito satisfatório, na diminuição de vítimas em caso de naufrágio.

No Decreto n.º 23 536, de 1 de Fevereiro de 1934, as referências a navegação de pequena cabotagem e grande cabotagem estão ultrapassadas pelas classificações consignadas no Decreto-Lei n.º 24 235, de 27 de Julho de 1934. Mas, mesmo sob esse aspecto, tem-se ultimamente tido como preferível a classificação das viagens conforme as distâncias de terra, revertendo os efeitos de tal classificação para os próprios navios. Essa uma orientação que procede da Convenção de 1948, que realmente parece recomendável generalizar-se aos navios de pesca e, em geral, a todos os navios funcionando à margem da Convenção.

O novo regulamento constitui, assim, progresso sobre o existente. Um período de adaptação terá, no entanto, de decorrer antes que se confirmem os efeitos que se atribuem às modernas disposições sobre meios de salvação, dado que em determinados tipos de navios as modificações têm de ser importantes, requerem tempo e gastos, com projecção maior ou menor na exploração.

Nestes termos;

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

Artigo 1.º É aprovado o Regulamento dos Meios de Salvação a Bordo dos Navios, o qual baixa assinado pelo Ministro da Marinha.

Art. 2.º O regulamento aplica-se:

a) A partir da data em que entrar em vigor, a todos os navios da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1948, de harmonia com o resultante do disposto no Decreto-Lei n.º 39 598, de 3 de Abril de 1954;

b) A partir da data do certificado de navegabilidade em 1958 e para efeitos da respectiva emissão, relativamente a navios à margem da Convenção de 1948 que não tenham meios de salvação para todas as pessoas a bordo em baleeiras e jangadas;

c) A partir da data do certificado de navegabilidade em 1959 e para efeitos da respectiva emissão, relativamente a navios à margem da Convenção de 1948 que

tenham meios de salvação para todas as pessoas a bordo em baleeiras e jangadas.

§ único. Nos outros casos não expressamente resolvidos pelo regulamento a respectiva aplicação, por analogia, dependerá de despacho do Ministro da Marinha.

Art. 3.º Compete à Direcção-Geral da Marinha, pela Direcção da Marinha Mercante, Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações e capitánias dos portos, a verificação dos meios de salvação dos navios mercantes e de pesca.

Art. 4.º Compete à Brigada Naval da Legião Portuguesa, em delegação das capitánias dos portos, a verificação dos meios de salvação das embarcações de recreio.

Art. 5.º O regulamento aprovado pelo presente decreto pode ser alterado mediante portaria do Ministro da Marinha.

§ único. Se as alterações colidirem com regras da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1948 a portaria só poderá publicar-se depois de concluída a forma processual internacional prevista na mesma Convenção.

Art. 6.º É expressamente revogado o Decreto n.º 23 536, de 1 de Fevereiro de 1934.

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

Paços do Governo da República, 29 de Maio de 1958. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Américo Deus Rodrigues Thomaz.

Regulamento dos Meios de Salvação a bordo de Navios de Comércio, de Pesca e de Recreio

TÍTULO I

Embarcações, balsas e jangadas salva-vidas, bóias e coletes de salvação

CAPÍTULO I

Embarcações salva-vidas

Construção

Artigo 1.º As embarcações salva-vidas devem ser bem construídas e ter formas e proporções tais que lhes garantam ampla estabilidade no mar e suficiente bordo livre quando carregadas com a lotação e equipamento completos.

§ 1.º As embarcações salva-vidas devem ser de boca aberta, com borda rígida e com flutuadores (caixas de ar) internos.

§ 2.º O comprimento não deve, em princípio, ser inferior a 7,32 m, salvo se, devido às dimensões do navio ou por qualquer outra razão, a Direcção da Marinha Mercante julgar impraticável o emprego de embarcações com esse comprimento. Em qualquer caso, não são admissíveis embarcações de menos de 4,88 m.

§ 3.º Não são admitidas embarcações salva-vidas cujo peso, com a lotação e equipamento completos, ultrapasse 20 300 kg.

§ 4.º As embarcações salva-vidas autorizadas a transportar mais de sessenta pessoas devem ter motor e ser da classe A ou da classe B, conforme prescrições indicadas nos artigos 10.º e 11.º, ou ter outro meio de propulsão mecânica, conforme as prescrições indicadas no artigo 8.º

§ 5.º A robustez das embarcações salva-vidas deve ser tal que as embarcações se possam arriar com perfeita segurança, quando carregadas com a lotação e equipamento completos.

§ 6.º O tosado médio de qualquer embarcação salva-vidas deve ser igual, pelo menos, a 4 por cento do respectivo comprimento.

§ 7.º A flutuabilidade das embarcações salva-vidas de madeira deve obter-se por caixas de ar estanques, cujo volume total seja igual, pelo menos, a um décimo da capacidade cúbica da embarcação.

§ 8.º A flutuabilidade das embarcações salva-vidas de construção metálica não deve ser inferior à exigida para embarcações de madeira de igual capacidade cúbica; o volume das caixas de ar deve, consequentemente, ser aumentado.

§ 9.º A flutuabilidade das embarcações salva-vidas de construção metálica pode obter-se, total ou parcialmente, por compartimentação estanque, fazendo parte integrante do casco, por forma que o alagamento de qualquer dos compartimentos não comprometa a flutuabilidade ou a estabilidade da embarcação. Para tal solução, o volume total dos compartimentos deve ser maior do que o indicado no § 7.º e, caso por caso, submetido à aprovação da Direcção da Marinha Mercante.

§ 10.º Em embarcação salva-vidas para cem ou mais pessoas o volume das caixas de ar deve ser maior do que o indicado no § 7.º e depender, caso por caso, de aprovação pela Direcção da Marinha Mercante.

§ 11.º As caixas de ar das embarcações salva-vidas devem ficar dispostas por forma a assegurarem a estabilidade da embarcação completamente carregada em condições de tempo desfavoráveis.

§ 12.º As caixas de ar das embarcações salva-vidas devem ser robustas e perfeitamente estanques. Comprimento máximo, 1,20 m. Se as embarcações são de madeira, as caixas de ar serão de cobre, latão ou outro material robusto e durável; se são metálicas, podem as caixas de ar ser feitas do mesmo material do casco e com este fazer corpo.

§ 13.º Qualquer outro dispositivo de flutuabilidade equivalente às caixas de ar depende de aprovação pela Direcção da Marinha Mercante.

§ 14.º As bancadas transversais e as laterais das embarcações salva-vidas devem ser tão baixas quanto possível e os paneiros colocados de modo que as bancadas transversais não fiquem a mais de 84 cm acima deles.

Capacidade cúbica

Art. 2.º A capacidade cúbica das embarcações salva-vidas calcula-se pela regra de Simpson ou por qualquer outro método que dê o mesmo grau de precisão.

§ 1.º A capacidade cúbica de embarcação com popa de painel deve calcular-se como se a embarcação fosse baleeira.

§ 2.º A capacidade cúbica das embarcações salva-vidas calculada pela regra de Simpson, em metros cúbicos, pode considerar-se como dada pela fórmula seguinte:

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

em que L é o comprimento da embarcação salva-vidas (em metros), medido desde a face interna do tabuado ou das chapas do costado, junto à roda de proa, até ao ponto correspondente do cadaste, ou até à face interna do painel, se a embarcação tem popa de painel.

A , B e C designam, respectivamente, as áreas das secções transversais a $\frac{1}{4}$ de comprimento a vante, a $\frac{1}{2}$ de comprimento e a $\frac{3}{4}$ de comprimento a ré, que correspondem aos três pontos que se obtêm dividindo L em quatro partes iguais (as áreas correspondentes às duas extremidades da embarcação são consideradas de valor desprezível). As áreas A , B e C devem considerar-se como dadas em metros quadrados, pela aplicação sucessiva a cada uma das secções transversais da fórmula seguinte:

$$\text{Área} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

onde h é o pontal, medido em metros desde a face interna do resbordo junto à quilha até à face superior do alcatrate ou, em certos casos, até um nível mais baixo, como está determinado mais adiante.

a , b , c , d e e designam as bocaduras da embarcação salva-vidas, medidas em metros ao nível dos pontos mais alto e mais baixo do pontal, e de três pontos obtidos dividindo h em quatro partes iguais (a e e são as bocaduras nas extremidades do pontal e c a bocadura a meio pontal).

§ 3.º Se o tosado do alcatrate, medido em dois pontos situados a $\frac{1}{4}$ do comprimento a partir dos extremos, excede 1 por cento do comprimento da embarcação salva-vidas, o pontal empregado para o cálculo das áreas A ou C deve ser tomado como igual ao pontal a meio acrescido de 1 por cento do comprimento da embarcação salva-vidas.

§ 4.º Se o pontal a meio da embarcação salva-vidas excede 45 por cento da boca, o pontal a empregar no cálculo da área B , da secção transversal a meio, deve tomar-se igual a 45 por cento da boca e o pontal para o cálculo das áreas das secções A e C , a $\frac{1}{4}$ do comprimento, deve obter-se acrescentando a 45 por cento da boca 1 por cento do comprimento da embarcação salva-vidas, não devendo, contudo, em caso algum, os valores do pontal assim obtidos ultrapassar os pontais reais naqueles pontos.

§ 5.º Se o pontal da embarcação salva-vidas é superior a 1,22 m, o número de pessoas dado pela aplicação da regra geral deve reduzir-se na proporção da relação de 1,22 m para o pontal real, até que uma experiência com a embarcação, tendo a bordo aquele número de pessoas todas envergando os cintos de salvação, confirme a possibilidade de se aceitar tal número como definitivo.

§ 6.º Embarcações de extremos muito delgados ou embarcações muito cheias serão consideradas de modo especial pela Direcção da Marinha Mercante, que fixará, para cada caso, a respectiva lotação.

§ 7.º A Direcção da Marinha Mercante pode fixar para as embarcações salva-vidas capacidade igual ao produto do comprimento pela boca e pelo pontal multiplicado por 0,6 — desde que reconheça que o emprego da fórmula não determina capacidade maior do que a obtida pelo emprego do método anteriormente indicado. As dimensões, neste caso, devem ser medidas do seguinte modo:

Comprimento: desde a intersecção da face exterior do tabuado do casco com a roda de proa até ao ponto correspondente no cadaste ou, no caso de embarcações de painel, até à face externa deste.

Boca: entre as faces exteriores do tabuado do casco no ponto em que a boca da embarcação é maior.

Pontal: a meio comprimento da embarcação desde a face interna do tabuado junto à quilha até ao nível do topo superior do alcatrate, não devendo, contudo, em caso algum, o pontal empregado para o cálculo da capacidade cúbica ser superior a 45 por cento da boca.

§ 8.º Em qualquer caso, o armador pode requerer que a capacidade cúbica seja deduzida pela regra de Simpson ou por outro método que dê o mesmo grau de precisão.

Capacidade de transporte das embarcações salva-vidas

Art. 3.º O número de pessoas que uma embarcação salva-vidas pode transportar é igual ao maior número inteiro que se obtém dividindo a capacidade da embarcação em metros cúbicos pelo número 0,283.

§ 1.º O número assim obtido deve reduzir-se quando seja maior do que o número de pessoas para o qual existe lugar sentado; este último número determinado de maneira que as pessoas, quando sentadas, não empachem, de qualquer modo, a manobra dos remos ou do sistema manual de propulsão mecânica.

§ 2.º Na prova para determinação do número de pessoas que uma embarcação salva-vidas pode transportar deve supor-se que cada pessoa é um adulto e enverga colete de salvação.

§ 3.º Quando num cálculo ou numa prova se tiver de contar com o peso de um passageiro, é esse peso fixado convencionalmente em 75 kg.

Equipamento das embarcações salva-vidas

Art. 4.º O equipamento *normal* de cada embarcação salva-vidas deve ser o seguinte:

a) Número suficiente de remos de voga, dois remos de sobresselente e um remo de esparrela; jogo e meio de toletes ou forquetas, ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um croque. (Esta alínea não se aplica a embarcações de propulsão mecânica com ou sem motor);

b) Dois bujões por cada boeira (não se exigem bujões se as boeiras são providas de válvula automática eficiente), ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um vertedouro e dois baldes de material adequado;

c) Leme ligado à embarcação por fiel; cana de leme;

d) Duas machadinhas, uma em cada extremidade da embarcação salva-vidas;

e) Farol, com óleo suficiente para doze horas de iluminação; duas caixas de fósforos apropriados, contidas em recipiente estanque;

f) Mastro ou mastros com estais de cabo de aço galvanizado e velas cor de laranja;

g) Mastro, de altura mínima de 6 m, com estais e com dispositivo para fixação de antena, ou qualquer outro que permita a utilização do aparelho portátil de radiotelegrafia (esta disposição só se aplica em navios obrigados a ter aparelho portátil);

h) Agulha de marear eficiente e respectiva bitácula luminosa ou provida de meios convenientes de iluminação;

i) Linha de salvação, com seios, em torno da face externa da embarcação;

j) Âncora flutuante;

k) Duas boças de comprimento suficiente: uma, ligada à extremidade de vante da embarcação por meio de estropo e cavião, de modo a poder soltar-se; outra, solidamente ligada à roda de proa e pronta a servir, em caso de reboque;

l) Recipiente contendo 4,5 l de óleo vegetal ou animal ou óleo de peixe, construído por forma a poder espalhar o óleo sobre a água e a poder ligar-se à âncora flutuante;

m) Dois sinais com pára-queda, de tipo aprovado, capazes de fornecer luz vermelha brilhante a grande altura; seis fachos de mão, de tipo aprovado, de luz vermelha brilhante;

n) Dois sinais fumígenos flutuantes de tipo aprovado (para uso durante a luz do dia), capazes de produzir quantidade apreciável de fumo cor de laranja;

o) Dispositivos de tipo aprovado que permitam às pessoas agarrar-se à embarcação no caso de ela se virar, sob a forma de robaletes ou de quilhas laterais, juntamente com linhas passando sob a quilha e ligadas aos alcatrates dum e doutro bordo, ou outros dispositivos aprovados;

p) Facho eléctrico que possa ser utilizado para emissão de sinais Morse, duas baterias de reserva e duas lâmpadas de reserva (eficiência a verificar periodicamente);

q) Espelho de sinalização de tipo aprovado para uso durante a luz do dia;

r) Navalha de algibeira com abridor de latas ligada à embarcação por fiéis;

s) Duas retenidas ligeiras flutuantes;

t) Bomba de esgoto manual de tipo aprovado;

u) Caixa conveniente para arrecadação de pequeno material de equipamento.

§ 1.º Todas as embarcações salva-vidas de lotação superior a sessenta pessoas devem ser providas de dispositivos que permitam às pessoas que estão na água içar-se para bordo da embarcação.

§ 2.º Todo o material de equipamento das embarcações salva-vidas que não esteja em caixas, com excepção do croque, deve estar convenientemente peado dentro da embarcação: peças dispostas de modo a assegurar a manutenção nos seus lugares das diferentes peças do equipamento sem interferir com os gatos da embarcação.

Viveres e água

Art. 5.º Por cada embarcação salva-vidas a provisão de viveres e água potável deve calcular-se como segue:

450 g de rebugados de açúcar (*barley sugar*);

450 g de biscoitos;

450 g de leite condensado;

3 l de água doce;

por pessoa da lotação.

§ 1.º A água destinada a embarcações salva-vidas deve estar em recipientes estanques à água, que se possam abrir sem necessidade de qualquer chave. Água a renovar periodicamente, por forma a estar sempre em condições de ser bebida.

§ 2.º Os viveres devem guardar-se em recipientes metálicos, estanques ao ar, fáceis de abrir e bem ligados à embarcação. Todos os três meses, pelo menos, devem os viveres ser examinados pela capitania do porto e renovados, sendo necessário.

Ambulâncias

Art. 6.º Todas as embarcações salva-vidas devem ter uma ou mais caixas estanques com os artigos e medicamentos seguintes:

	Para trinta pessoas	Para sessenta pessoas	Para noventa pessoas
Adesivo — Bobinas de 1 cm	1	2	3
Água oxigenada — Garrafas	1	1	1
Alcool puro — Gramas	250	500	500
Aspirina com cafeína — Comprimidos	20	40	40
Alfinetes	6	12	12
Algodão — Pacotes	2	3	4
Bicarbonato de sódio — Comprimidos	40	60	80
Conhaque — Gramas	250	500	500
Eucodal — Tubos de dez comprimidos	1	1	1
Garrotes	1	2	2
Gaze (compressas de 10 cm) — Latas	1	2	3
Ligaduras de gaze de 7 cm	3	6	8
Ligaduras de pano de 7 cm	2	4	6
Ligaduras de tronco	2	3	4
Mercurocromo — Ampolas	6	8	10
Óleo de fígado de bacalhau — Gramas	200	300	500
Talas diversas	4	8	10
Tintura de iodo — Ampolas	6	8	10
Vaselina esterilizada — Bisnagas	1	2	3

Aparelho portátil de radiotelegrafia para embarcação salva-vidas

Art. 7.º Todos os navios que tenham menos de vinte embarcações salva-vidas devem ser munidos de aparelho radiotelegráfico portátil aprovado pela Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações. Tal aparelho deve estar guardado na casa de navegação ou noutro local conveniente e sempre pronto a ser transportado para bordo de qualquer embarcação salva-vidas, em caso de emergência.

Embarcações de propulsão mecânica que não são embarcações com motor

Art. 8.º As embarcações salva-vidas de propulsão mecânica que não sejam embarcações salva-vidas com motor devem obedecer às seguintes condições:

1) Ter aparelho de propulsão de tipo aprovado, com a potência suficiente para assegurar rápido afastamento da embarcação salva-vidas das amuradas do navio, quando arriada na água, e capaz de manter a direcção de marcha da embarcação em circunstâncias de tempo desfavoráveis.

2) Se for manual, deve o aparelho poder ser manobrado por pessoas não treinadas no seu emprego e deve ainda poder ser manobrado se a embarcação estiver cheia de água.

3) Devem prever-se dispositivos para assegurar a marcha a ré.

4) O volume dos flutuadores internos (caixas de ar) das embarcações salva-vidas de propulsão mecânica que não sejam embarcações salva-vidas com motor deve ser aumentado para compensar o peso do aparelho de propulsão.

5) As embarcações salva-vidas de propulsão mecânica não são obrigadas a ter mastro ou velas ou mais de metade dos remos, mas devem ter dois croques, em vez de um.

Embarcações salva-vidas com motor

Art. 9.º As embarcações salva-vidas com motor podem ser de duas categorias, designadas *A* e *B*.

Embarcações salva-vidas com motor da classe A

Art. 10.º As embarcações salva-vidas da classe *A* devem satisfazer às seguintes condições:

1) Ter motor de combustão interna de tipo aprovado.

2) O motor e respectivos acessórios convenientemente abrigados, por forma a assegurarem o funcionamento em más condições de tempo.

3) Ter dispositivo para a marcha a ré.

4) Velocidade em marcha a vante, em água calma, não inferior a 6 nós, com a embarcação carregada com a lotação completa de pessoas e o equipamento.

5) Combustível para vinte e quatro horas de serviço contínuo.

Embarcações salva-vidas com motor da classe B

Art. 11.º As embarcações salva-vidas da classe *B* devem satisfazer às seguintes condições:

1) Ter motor de combustão interna de tipo aprovado.

2) O motor e respectivos acessórios convenientemente abrigados, por forma a assegurarem o funcionamento em más condições de tempo.

3) Ter dispositivo para a marcha a ré.

4) Velocidade em marcha a vante, em água calma, não inferior a 4 nós, com embarcação carregada com a lotação completa de pessoas e o equipamento.

5) Combustível para doze horas de serviço contínuo.

Disposições diversas sobre embarcações a motor

Art. 12.º O volume dos flutuadores internos (caixas de ar) das embarcações salva-vidas com motor deve ser

igual, pelo menos, ao volume que seria exigido em caso de embarcação salva-vidas sem motor, e aumentado, se necessário, da quantidade precisa para compensar a diferença entre:

- o peso do motor e respectivos acessórios e, quando instalados, o do projector e instalação radiotelegráfica e respectivos acessórios;
- e o peso das pessoas que a embarcação salva-vidas poderia receber se o motor e seus acessórios e, se instalados, o projector e instalação radiotelegráfica e respectivos acessórios, fossem retirados de bordo.

§ 1.º A capacidade cúbica das embarcações a motor deduz-se da capacidade bruta, abatendo volume igual ao ocupado pelo motor e acessórios e, se instalados, o volume ocupado pela instalação radiotelegráfica, projector e acessórios respectivos.

§ 2.º Se a embarcação salva-vidas com motor da classe A é instalada, voluntariamente, em substituição de embarcação salva-vidas com motor da classe B, ou de embarcação salva-vidas com propulsão mecânica de tipo aprovado, deve tal embarcação levar combustível suficiente para doze horas de marcha contínua.

§ 3.º As embarcações salva-vidas a motor não estão obrigadas a mastro e velas, mas devem ter, pelo menos, quatro remos, dois croques e leme de esparrela.

§ 4.º As embarcações salva-vidas a motor devem ser providas de extintor de incêndio de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

Equipamento radiotelegráfico e projector em embarcações a motor da classe A

Art. 13.º As embarcações salva-vidas a motor da classe A, se exigidas pelo presente regulamento, devem ser munidas de equipamento radiotelegráfico e de projector, ambos aprovados pela Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações.

§ 1.º O motor da embarcação deve ser equipado com dínamo, para carregar a bateria de acumuladores da radiotelegrafia e dar energia para o resto da instalação.

§ 2.º O projector deve ter lâmpada de 80 watts, pelo menos, com reflector, e origem de energia que permita iluminar eficazmente um objecto de cor clara, de largura de cerca de 18 m, à distância de 180 m, durante seis horas, e poder funcionar ininterruptamente durante três horas, pelo menos.

Inscrições nas embarcações salva-vidas

Art. 14.º Devem inscrever-se em cada embarcação: dimensões e lotação, indicações essas: entalhadas, tratando-se de embarcações de madeira; escritas em caracteres fáceis de ler e com dimensões tais que a respectiva leitura se torne fácil, tratando-se de embarcação de construção metálica.

§ 1.º Devem também constar de cada embarcação o nome do navio e o do porto de registo, pintados à proa, nos dois bordos.

§ 2.º O inventário do equipamento e dos víveres deve estar num quadro, a guardar na caixa destinada a pequenos objectos do equipamento.

CAPÍTULO II

Balsas e jangadas salva-vidas

Balsas

Art. 15.º A expressão «balsa» (também designada «engenho flutuante») designa material flutuante (diverso de embarcação salva-vidas ou de jangada salva-vidas, de bóia de salvação ou de colete de salvação) destinado

a suportar determinado número de pessoas que se encontram na água, de construção tal que a balsa conserve a sua forma e características.

§ 1.º Nenhum tipo de balsa pode ser aprovado se não satisfizer às seguintes condições:

a) Dimensões e resistência tais que a balsa possa ser lançada à água do local em que está estivada sem se avariar;

b) Não pesar mais de 180 kg, a não ser que haja meios apropriados que permitam o lançamento à água sem obrigar a levantar a balsa à mão;

c) Material e construção aprovados;

d) Utilizável e estável, qualquer que seja o lado sobre que a balsa esteja flutuando;

e) Caixas de ar ou flutuadores equivalentes, instalados tão próximo quanto possível dos lados da balsa, e flutuabilidade não dependente de prévia insuflação de ar;

f) Boça e linha de salvação, com seios, sólidamente fixada exteriormente.

§ 2.º O número de pessoas autorizado para uma balsa é dado pelo menor dos dois números obtidos:

a) Pela divisão por 14,5 do número de quilogramas de ferro que a balsa pode suportar em água doce; ou

b) Pela divisão por 30,5 do seu perímetro, expresso em centímetros.

Jangadas salva-vidas de tipo não pneumático

Art. 16.º A expressão «jangada salva-vidas de tipo não pneumático» designa material flutuante destinado a suportar fora de água determinado número de pessoas, construído de modo que a jangada conserve a sua forma e características.

§ 1.º Nenhum tipo de jangada salva-vidas de tipo não pneumático pode ser aprovado se não satisfizer às seguintes condições:

a) Não pesar mais de 180 kg, a não ser que haja meios apropriados que permitam o lançamento à água sem obrigar a levantar a jangada à mão;

b) Material e construção aprovados pela Direcção da Marinha Mercante; pintada de amarelo dos dois lados;

c) Utilizável e estável, qualquer que seja o lado sobre o qual flutua;

d) Caixas de ar ou flutuadores equivalentes instalados tão próximo quanto possível dos lados da jangada; flutuabilidade não dependente de prévia insuflação de ar;

e) Boça e linha de salvação, com seios, sólidamente fixada exteriormente;

f) Resistência suficiente para poder ser lançada ou atirada à água do local em que estiver estivada sem se avariar;

g) Não ter menos de 85 dm³ de caixas de ar ou flutuadores equivalentes por pessoa;

h) Área de convés não inferior a 3770 cm² por pessoa;

i) As pessoas ficarem efectivamente fora de água;

j) Dispositivos que impeçam a queda de pessoas à água.

§ 2.º Cada jangada salva-vidas de tipo não pneumático deve ter o seguinte equipamento:

Croque ligeiro.

Dois ramos de pangaio.

Facho de auto-inflamação, como o exigido nas bóias de salvação.

Linha de salvação, com seios, colocada exteriormente.

Apito.

§ 3.º O equipamento deve ser arrumado por forma que a jangada se possa usar dos dois lados.

Disposições comuns a balsas e a jangadas salva-vidas de tipo não pneumático

Art. 17.º O nome do navio e o do porto de armamento e a lotação devem ser escritos nas duas faces da balsa ou jangada, em caracteres que se não apaguem e sejam fáceis de ler.

§ 1.º As balsas e jangadas devem estar arrumadas de modo a poderem desembarçar-se rapidamente em caso de sinistro.

§ 2.º As balsas e jangadas salva-vidas devem flutuar automaticamente, uma vez o navio imerso.

Jangadas salva-vidas de tipo pneumático

Art. 18.º A expressão «jangada salva-vidas de tipo pneumático» designa jangada cuja flutuabilidade depende da insuflação de ar.

§ 1.º Nenhuma jangada salva-vidas de tipo pneumático pode ser aprovada se não satisfizer às seguintes condições:

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

b) Ter tecto ou cobertura que proteja os seus ocupantes da acção dos elementos, tecto na parte superior do qual haja lâmpada cuja luminosidade provenha de pilha activada pela água do mar;

c) Plataforma interior da jangada estanque à água e suficientemente isolada contra o frio:

Por meio de um ou mais compartimentos que os ocupantes possam insuflar sempre que desejem ou que se encha de ar automaticamente, mas possa ser esvaziado pelos ocupantes e tornado a insuflar pelos mesmos, se necessário;

Por qualquer outro processo eficiente que não dependa de insuflação de ar;

d) Flutuabilidade que satisfaça à Direcção da Marinha Mercante e garantida ou por subdivisão da parte insuflável em dois compartimentos separados, cada um de per si susceptível de suportar a lotação como acima se referiu, ou por qualquer outro processo adequado que igualmente proporcione margem razoável de flutuabilidade, em caso de avaria ou de insuflação incompleta;

e) Ter uma boça e linha de salvação, com seios, fixadas exteriormente;

f) Lotação determinada pela Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante sob o critério de todas as pessoas terem espaço para se poderem sentar desajogadamente;

g) Insuflação automática pelo puxar de retenida ou por qualquer outro processo igualmente simples e eficiente, aprovado pela Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante;

h) Depois de cheia, deve a jangada poder endireitar-se com toda a facilidade, se por acaso cair invertida na água;

i) Se cheia e direita em mar aberto, deve a jangada demonstrar grande estabilidade;

j) Cheia a jangada, deve ela poder suportar a lotação completa fora de água, sob o tecto ou cobertura;

k) Ser provida de meios eficientes que permitam que para ela subam pessoas já na água;

l) Ser conservada a bordo numa mala ou saco de mão ou outro recipiente construído de modo a resistir adequadamente às condições do serviço de bordo;

m) O peso conjunto da jangada, do seu recipiente (qualquer que seja o tipo) e do seu equipamento não deve exceder 180 kg, a menos que haja qualquer meio adequado de lançar a jangada à água sem se ter de a levantar à mão;

n) Ser construída por forma a poder ser lançada pela borda fora sem se avariar;

o) Ter a jangada indicação do número de pessoas que pode receber, o qual deve também constar da mala ou saco de mão onde a jangada é guardada.

§ 2.º Cada jangada salva-vidas do tipo pneumático deve ter o seguinte equipamento:

a) Duas âncoras flutuantes, uma permanentemente ligada à jangada e uma sobresselente, com o respectivo cabo;

b) Jogo constituído por um vertedouro, uma esponja e uma navalha de marinheiro por cada doze pessoas de lotação;

c) Bomba de ar ou fole para compensação de perdas de ar;

d) Caixa com tudo o necessário à reparação de furos nos compartimentos de flutuabilidade;

e) Dois sinais de pára-queda de tipo aprovado, capazes de fornecerem luz vermelha muito brilhante a grande altitude;

f) Seis fachos de mão de tipo aprovado nas jangadas com lotações não inferiores a três pessoas, e, nas restantes, doze fachos de mão que forneçam luz vermelha brilhante e projectem duas estrelas vermelhas a altura não inferior a 61 m;

g) Lâmpada eléctrica de algibeira com dispositivo para a emissão de sinais Morse, com bateria e lâmpada sobresselentes;

h) Por cada pessoa da lotação, três caixas de material inoxidável com 0,5 l de água cada e 115 g de rebuçados de açúcar ou de outro produto doce aprovado pela Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante;

i) Copo, caneca ou malga de material inoxidável, graduado em 14, 28 e 56 g.

CAPÍTULO III

Bóias de salvação

Art. 19.º As bóias de salvação devem ser de tipo aprovado.

§ 1.º As bóias de salvação devem ser de cortiça maciça ou de qualquer outro material de flutuabilidade equivalente.

§ 2.º Não podem as bóias ter recheio constituído por junco, cortiça em grão ou aparas ou qualquer outro material sem coesão.

§ 3.º São proibidas bóias de salvação cuja flutuabilidade dependa de insuflação prévia de ar.

§ 4.º As bóias de salvação devem poder flutuar em água doce durante vinte e quatro horas, com um peso de ferro de 14,5 kg, pelo menos.

§ 5.º As bóias de salvação devem ter seios de cabo solidamente fixados.

§ 6.º No caso de bóias luminosas, os fachos respectivos devem ser de auto-inflamação e eficientes; não devem apagar-se com a água; devem estar sempre próximos das bóias a que pertençam e com os meios de fixação necessários.

Nos navios-tanques os fachos de auto-inflamação devem ser do tipo de bateria eléctrica.

§ 7.º As bóias de salvação devem colocar-se em posição tal que fiquem prontamente acessíveis às pessoas embarcadas, designadamente aos oficiais e aos homens de quarto.

Devem poder ser rapidamente atiradas à água e não devem nunca estar ligadas ao navio de modo permanente.

§ 8.º Uma bóia, pelo menos, a cada bordo, deve ter retenida (linha de salvação) de 27,5 m (15 braças) de comprimento mínimo.

§ 9.º As bóias de salvação devem ter marcado o nome do navio e o do porto de registo.

CAPITULO IV

Coletes de salvação

Art. 20.º Os coletes de salvação devem ser de tipo aprovado.

§ 1.º São proibidos coletes de salvação de recheio constituído por cortiça granulada ou aparas ou por qualquer outro material sem coesão.

§ 2.º São também proibidos coletes que careçam de ar insuflado para poderem servir ou cuja flutuabilidade seja assegurada por compartimentos de ar.

§ 3.º Os coletes de salvação não podem ser pintados, mas podem ser feitos de fio tinto de cor alaranjada. Devem poder flutuar durante vinte e quatro horas consecutivas, pelo menos, em água doce, suportando, sem se afundar, 7,5 kg de ferro.

§ 4.º Qualquer colete de salvação deve ser capaz de manter fora de água a cabeça de uma pessoa que tenha perdido os sentidos.

§ 5.º Os coletes devem ser reversíveis e poder vestir-se fácil e rapidamente e fixar-se sólidamente ao corpo, abaixo dos braços, sem escorregar.

§ 6.º Próximo de cada beliche ou cama de tripulante ou de passageiro deve haver um colete de salvação.

§ 7.º Os coletes de salvação devem ter marcado o nome do navio e o do porto de registo e o nome do respectivo proprietário.

TÍTULO II

Disposições comuns aos diversos tipos de navios

CAPITULO V

Disposições gerais

Definições

Art. 21.º As definições que servem de referência às disposições do presente regulamento são as seguintes:

a) Passageiro — toda a pessoa a bordo que não seja:

- 1) Capitão ou membro da tripulação ou outra pessoa empregada ou ocupada, sob qualquer forma, a bordo do navio em serviços que a este digam respeito;
- 2) Criança de menos de 1 ano de idade;
- 3) Náufrago;
- 4) Indivíduo cujo embarque tenha sido imposto ao capitão.

b) Navio de passageiros — o que transporte mais de doze passageiros.

c) Transporte de tropas — o navio destinado a transporte de passageiros militares, com exclusão de civis.

d) Navio de pesca — o navio destinado à apanha de espécies ictiológicas ou de plantas marinhas e também o navio destinado à condução das espécies apanhadas pelos navios principais.

e) Navio de carga — o navio que não entra em qualquer das classificações anteriores e não é de recreio.

f) Navio-tanque — o navio de carga construído ou adaptado a transporte de cargas líquidas de natureza inflamável.

Classificação das viagens

Art. 22.º Distinguem-se cinco categorias de viagens:

- 1.ª categoria — todas as viagens não compreendidas nas categorias seguintes.
- 2.ª categoria — viagens no decurso das quais o navio se não afasta mais de 200 milhas do porto ou do lugar em que os passageiros e a tripula-

ção possam ser postos em segurança e no decurso das quais a distância entre o último porto de escala do país em que a viagem começa e o porto final de destino não ultrapassa 600 milhas.

3.ª categoria — viagens no decurso das quais o navio se não afasta mais de 20 milhas da terra mais próxima.

4.ª categoria — viagens que decorrem nos estuários e fozes de rios, em baías e radas abertas, em curtas excursões no mar.

5.ª categoria — viagens que decorrem em águas de mar abrigadas.

Art. 23.º Os navios designam-se pela categoria da viagem que efectuam.

CAPITULO VI

Princípios gerais

Art. 24.º Nenhum navio pode ir para o mar se não tiver meios de salvação suficientes para todas as pessoas a bordo.

§ 1.º O número de embarcações salva-vidas e outros meios de salvação depende do fim a que o navio se destina e da categoria a que ele pertence.

§ 2.º As embarcações, jangadas e balsas são instaladas por forma a poderem lançar-se ao mar, de modo seguro e rápido, em condições desfavoráveis de inclinação do navio.

§ 3.º Devem tomar-se disposições convenientes para os passageiros poderem atingir rapidamente os postos de embarque nas embarcações salva-vidas.

§ 4.º A instalação de embarcação salva-vidas, jangada ou balsa salva-vidas deve ser tal que não prejudique a manobra das outras embarcações salva-vidas, jangadas ou balsas salva-vidas.

§ 5.º Tanto quanto possível, as embarcações devem ser distribuídas pelos dois bordos.

§ 6.º Não se devem instalar embarcações salva-vidas à proa.

TÍTULO III

Meios de salvação que devem existir a bordo de navios de arqueação bruta inferior a 500 t

Art. 25.º Os navios de arqueação bruta inferior a 500 t devem ser providos dos meios de salvação estipulados nos artigos do presente título.

Art. 26.º Salvo os navios da 4.ª e 5.ª categorias, em todos os outros:

a) Desde que sejam de arqueação bruta superior a 25 t, deve haver aparelho lança-cabos de tipo aprovado, com quatro projecteis e quatro linhas, capaz de poder lançar, com precisão suficiente, linha a distância não inferior a 230 m, no caso de navios da 1.ª e 2.ª categorias, e a distância não inferior a 150 m, nos outros casos;

b) Desde que tenham arqueação bruta superior a 125 t, deve haver aparelho de vaivém, susceptível de assegurar as comunicações com terra, acompanhado das respectivas instruções.

CAPITULO VII

Disposições aplicáveis a navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 125 t, mas inferior a 500 t

SECÇÃO I

Navios da 1.ª categoria

Princípio geral

Art. 27.º Em navios da 1.ª categoria, para transporte de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior

a 125 t, mas inferior a 500 t, cada pessoa a bordo deve ter lugar em embarcação salva-vidas.

Número de pares de turcos

Art. 28.º Qualquer navio de passageiros da 1.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 125 t, mas inferior a 500 t, deve ter dois pares de turcos, pelo menos.

§ 1.º Se o navio faz viagens internacionais, a cada par de turcos corresponderá uma embarcação apenas. Se as embarcações assim dispostas não derem lugar a todas as pessoas a bordo até ao número indicado no certificado de navegabilidade, devem instalar-se turcos suplementares para mais embarcações salva-vidas.

§ 2.º Se o navio não faz viagens internacionais, a cada par de turcos corresponderá uma embarcação apenas. Se as embarcações assim dispostas não derem lugar a todas as pessoas a bordo até ao número indicado no certificado de navegabilidade, devem instalar-se turcos suplementares para mais embarcações salva-vidas. Se as embarcações suspensas de turcos não possuírem os lugares necessários, haverá jangadas salva-vidas de tipo pneumático (insuflação automática) dispostas por forma a proporcionarem lugar para todas as pessoas a bordo.

Embarcações a motor e embarcações de propulsão mecânica sem ser a motor

Art. 29.º Qualquer navio da 1.ª categoria, para transporte de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 125 t, mas inferior a 500 t, deve ter embarcações salva-vidas a motor da classe A ou da classe B ou embarcações salva-vidas de propulsão mecânica sem ser a motor.

Embarcações de emergência

Art. 30.º Os navios da 1.ª categoria, para transporte de passageiros, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter embarcações ligadas a turcos, destinadas especialmente a servir em caso de emergência, e embarcações de tipo aprovado, cujo comprimento não deve normalmente ultrapassar 8 m. Podem tais embarcações incorporar-se no elenco das embarcações salva-vidas, desde que satisfaçam às respectivas condições. O objectivo é o navio ter sempre embarcações prontas a uso imediato, no mar.

Meios de salvação suplementares

Art. 31.º Além das embarcações salva-vidas, os navios da 1.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t mas inferior a 500 t, para transporte de passageiros, devem ter meios de salvação suplementares para mais 25 por cento das pessoas a bordo.

§ 1.º Os meios de salvação suplementares podem ser constituídos por embarcações, jangadas de tipo não pneumático ou balsas.

§ 2.º Outros meios de salvação suplementares, além de 25 por cento, podem ser constituídos por jangadas de tipo pneumático, apenas.

§ 3.º Em viagens não internacionais, todos os meios de salvação suplementares podem ser constituídos por jangadas de tipo pneumático, apenas.

Turcos

Art. 32.º Os turcos devem ser de tipo aprovado. Podem ser de tipo oscilante ou de gravidade ou radial. Nos navios de comprimento superior a 46 m devem os turcos ser do tipo de gravidade, se o peso da embarcação é superior a 4,046 t.

§ 1.º Os turcos radiais devem ser munidos de dispositivos que os impeçam de sair fora das suas bases.

§ 2.º Os turcos, talhas, poleame e demais aparelhos devem ter resistência que permita que as embarcações salva-vidas sejam arriadas com segurança, com a lotação completa de pessoas e equipamento, estando o navio adornado de 15º para um ou outro bordo.

§ 3.º As extremidades dos turcos devem ser fixadas duas linhas de salvação. As talhas e estas linhas devem ter comprimento suficiente para alcançar a água com o navio leve e inclinado de 15º para um ou outro bordo. Os cadernais inferiores das talhas devem ser munidos de olhal ou de elo alongado para ligação aos gatos das embarcações, a não ser que se instale dispositivo de escape, de tipo aprovado.

§ 4.º Em cada local para arriar embarcação salva-vidas deve haver escada colocada de modo permanente, de comprimento que garanta acesso à embarcação com o navio leve e adornado de 15º para um e outro bordo.

§ 5.º As embarcações salva-vidas ligadas a turcos devem ter as suas talhas prontas a servir. Deve ainda haver dispositivo para, rapidamente, mas não necessariamente ao mesmo tempo, as embarcações se poderem desengatar das talhas. Os pontos de ligação das embarcações salva-vidas às talhas devem situar-se de modo que as embarcações salva-vidas se possam safar facilmente dos turcos.

Manobra das embarcações salva-vidas

Art. 33.º As embarcações salva-vidas devem estar dispostas por forma a poderem ser lançadas à água com segurança.

§ 1.º As embarcações devem poder safar-se de peias e de picadeiros, facilmente, sem necessidade de qualquer aparelhagem especial, salvo o motor que se torne indispensável para içar uma embarcação, antes do lançamento à água.

§ 2.º Bujões colocados em seus lugares.

§ 3.º Capas fixadas por forma a poderem soltar-se imediatamente.

§ 4.º As embarcações salva-vidas devem instalar-se por forma a poderem ser lançadas ao mar em cinco minutos, quando muito, tempo contado a partir do momento em que esteja reunido todo o pessoal para a manobra.

§ 5.º As embarcações salva-vidas devem instalar-se de modo a:

a) Não impedirem, de qualquer maneira, a manobra de outras embarcações ou de balsas, nem a concentração de pessoas a bordo nos postos de evacuação, ou o respectivo embarque;

b) Permitirem embarque de número de pessoas tão grande quanto possível, mesmo em condições desfavoráveis de inclinação transversal e longitudinal.

Iluminação de emergência

Art. 34.º Devem tomar-se disposições para que haja iluminação eléctrica suficiente para todas as exigências de segurança nos diversos locais dos navios, designadamente nos pavimentos em que estão instaladas as embarcações salva-vidas. Também se devem tomar disposições para que os aparelhos de lançamento à água das embarcações salva-vidas e as próprias embarcações estejam bem iluminados durante o lançamento à água e depois do lançamento.

§ 1.º Além de alimentada pelo grupo electrogéneo principal do navio, deve a iluminação poder também receber corrente do grupo electrogéneo de emergência.

§ 2.º A saída de cada compartimento principal ocupado por passageiros ou tripulantes deve ser iluminada permanentemente por lâmpada de emergência. A alimentação das lâmpadas de emergência deve poder fazer-se, quer pela corrente do grupo principal, quer pela corrente do grupo de emergência.

Equipamento, víveres e ambulância

Art. 35.º O equipamento, víveres e ambulância das embarcações salva-vidas de navios de passageiros da 1.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem corresponder ao disposto nos artigos 4.º, 5.º e 6.º do presente regulamento.

Bóias e coletes de salvação

Art. 36.º Os navios de passageiros da 1.ª categoria devem ser providos de bóias de salvação, cujo número mínimo é fixado pela seguinte tabela:

Comprimento do navio — Metros	Número mínimo de bóias salva-vidas
Até 30	2
De 30 a 50	4
De 50 a 60	6
De 60 e mais	8

O número de bóias com fecho de auto-inflamação não deve ser menor do que metade do número mínimo indicado pela presente tabela.

§ 1.º Os navios de passageiros da 1.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter tantos coletes de salvação quantas as pessoas a bordo. Deve, além disso, haver coletes próprios para crianças, a menos que os outros coletes a bordo se possam ajustar ao corpo de crianças.

§ 2.º Coletes de salvação suplementares, na proporção de 5 por cento do número de pessoas embarcadas, devem ser distribuídos por caixas tendo marcado exteriormente o respectivo conteúdo. Estas caixas devem colocar-se de preferência próximo do acesso às embarcações e em locais acessíveis sem intervenção do pessoal de bordo.

§ 3.º Na ponte e à saída da casa da máquina deve haver caixas do mesmo género com coletes para o pessoal de quarto.

Pessoal para as embarcações salva-vidas

Art. 37.º Para cada embarcação salva-vidas de navios de passageiros da 1.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, deve designar-se oficial de convés ou tripulante encartado para embarcação salva-vidas e deve também designar-se um substituto. A pessoa a cujo cargo estiver embarcação salva-vidas deve ter em seu poder a relação das que constituem a respectiva tripulação e deve assegurar-se de que os homens colocados sob as suas ordens estão ao corrente das funções que têm a desempenhar.

§ 1.º Para embarcação salva-vidas com motor deve designar-se homem que saiba manobrar o motor.

§ 2.º Para embarcação salva-vidas provida de posto radiotelegráfico e projector deve designar-se homem que seja capaz de manobrar a respectiva aparelhagem.

Art. 38.º Nos navios de passageiros da 1.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, deve haver dois tripulantes encartados para embarcação salva-vidas.

Art. 39.º Entende-se por «tripulante encartado para embarcação salva-vidas» todo o membro da tripulação cuja cédula tenha o averbamento a que se refere o § único do artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 23 764, de 13 de Abril de 1934.

SECÇÃO II**Navios da 2.ª categoria****Números de pares de turcos**

Art. 40.º Os navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter dois pares de turcos, pelo menos.

§ 1.º A cada par de turcos deve ligar-se uma embarcação salva-vidas. As embarcações salva-vidas assim dispostas devem ter, pelo menos, a capacidade mínima indicada, em função do comprimento do navio, na coluna C do artigo 43.º

§ 2.º Se o transporte de número de passageiros, ultrapassando a capacidade das embarcações previstas (coluna C), resulta de necessidade de tráfego, devem-se instalar embarcações salva-vidas suplementares, jangadas ou balsas, de modo que as embarcações salva-vidas, jangadas ou balsas tenham lugar para todas as pessoas a bordo. Se a solução for a de balsas, deve o navio satisfazer às prescrições especiais de compartimentação estipuladas na regra 1-d do capítulo II da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1948. Se o navio não se destinar a navegação internacional, podem todos os meios de salvação suplementares (embarcações, jangadas, balsas) ser substituídos por jangadas salva-vidas de tipo pneumático.

§ 3.º Em navios navegando em zonas tropicais são proibidas balsas. Nesse caso, todas as pessoas a bordo devem ter lugar em embarcações salva-vidas ou em jangadas, podendo estas, em caso de viagens não internacionais, ser do tipo pneumático.

§ 4.º A Direcção-Geral da Marinha pode autorizar que navios da 2.ª categoria efectuem viagens ultrapassando 1200 milhas, desde que satisfaçam às prescrições do § 2.º do presente artigo relativas à compartimentação e tenham embarcações salva-vidas capazes de receber 75 por cento das pessoas a bordo.

Embarcações a motor e embarcações de propulsão mecânica que não são a motor

Art. 41.º As disposições do artigo 29.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t.

Embarcações de emergência

Art. 42.º As disposições do artigo 30.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t.

Capacidade mínima das embarcações

Art. 43.º A capacidade mínima das embarcações salva-vidas em navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, é dada pela seguinte tabela:

Comprimento do navio — Metros	(C) Capacidade mínima das embarcações (m. c.)
Até 37	11
De 37 a 43	18
De 43 a 49	26
De 49 a 53	33
De 53 a 58	38
De 58 e mais	44

Balsas ou jangadas

Art. 44.º Independentemente dos meios de salvação anteriormente previstos, os navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas

inferior a 500 t, devem ter balsas de capacidade igual a 10 por cento das pessoas a bordo. Em vez de balsas, podem aplicar-se jangadas salva-vidas vulgares ou, se o navio não efectuar viagens internacionais, jangadas salva-vidas de tipo pneumático.

Turcos e manobra de embarcações salva-vidas

Art. 45.º As disposições dos artigos 32.º e 33.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t.

Iluminação de emergência

Art. 46.º As disposições do artigo 34.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t.

Equipamento, víveres e ambulância

Art. 47.º O equipamento das embarcações salva-vidas de navios da 2.ª categoria deve, em princípio, ser igual ao equipamento das embarcações de navios da 1.ª categoria.

§ 1.º Todavia, a Direcção-Geral da Marinha pode dispensar as embarcações de mastros e velas, assim como do espelho de sinalização para sinais Morse durante o dia.

§ 2.º Deve haver 3 l de água doce por pessoa.

§ 3.º Ambulância, como especificada no artigo 6.º

Bóias e coletes

Art. 48.º As disposições do artigo 36.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 125 t, mas inferior a 500 t.

Pessoal das embarcações

Art. 49.º As disposições dos artigos 37.º a 39.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t.

SECÇÃO III

Navios da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias

Número de pares de turcos

Art. 50.º Navios da 3.ª categoria:

a) Os navios de passageiros da 3.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter dois pares de turcos, pelo menos;

b) Por cada par de turcos deve haver uma embarcação apenas;

c) Aos turcos e respectiva manobra aplicam-se as disposições dos artigos 32.º e 33.º

Navios da 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t:

d) Aplicam-se, em princípio, as disposições indicadas nas alíneas anteriores;

e) Se se reconhecer que é impraticável ou pouco razoável a exigência do número de pares de turcos resultante da aplicação do disposto na alínea d) a navios de passageiros da 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, poderá a Direcção-Geral da Marinha autorizar a supressão de um ou dos dois pares de turcos, sob a condição de uma jangada salva-vidas de tipo pneumático de dez lugares ou de duas jangadas de seis lugares cada serem instaladas por cada embarcação eliminada.

Meios de salvação adicionais

Art. 51.º Independentemente dos meios de salvação previstos no artigo anterior, os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter embarcações salva-vidas, jangadas de tipo pneumático, jangadas vulgares ou balsas, de modo a, no total, esses meios de

salvação proporcionarem lugares para todas as pessoas a bordo.

§ 1.º Jangadas pneumáticas suplementares para 25 por cento do total de lugares dos meios de salvação complementares, não sendo, porém, necessário ir além de três jangadas de dez lugares cada ou quatro de seis lugares cada em navios da 3.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t; duas jangadas de dez lugares ou três de seis lugares cada em navios da 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t.

§ 2.º Em navios da 3.ª categoria não são permitidas balsas na navegação tropical. Todos os passageiros a bordo devem ter lugar em embarcações salva-vidas ou em jangadas vulgares ou pneumáticas.

Equipamento das embarcações salva-vidas

Art. 52.º As embarcações salva-vidas dos navios de passageiros da 3.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter o seguinte equipamento:

a) Um remo de voga, mais um de sobresselente; jogo e meio de toletes ou forquetas, ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um croque;

b) Dois bujões por cada boeira, ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um vertedouro; um balde de material adequado (não se exigem bujões para boeiras munidas de válvulas automáticas eficientes);

c) Leme ligado à embarcação por fiel e uma cana de leme montados e prontos a servir no momento em que a embarcação vai para a água;

d) Âncora flutuante;

e) Boça de 25 m de comprimento, pelo menos;

f) Recipiente com 4,5 l de óleo vegetal ou animal construído por forma a ser fácil espalhar o óleo na água e a poder ligar-se à âncora flutuante;

g) Seis fachos manuais dando luz vermelha brilhante;

h) Linha de salvação, com seios, colocada exteriormente;

i) Farol, com óleo, e duas caixas de fósforos (estanques à água);

j) Facho eléctrico que possa ser utilizado para emissão de sinais Morse (eficácia dependente de verificação periódica);

k) Caixa para arrecadação de material miúdo de equipamento.

§ 1.º As embarcações salva-vidas de navios de passageiros da 4.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, terão equipamento igual ao estabelecido para embarcações salva-vidas de navios de passageiros da 3.ª categoria.

§ 2.º As embarcações salva-vidas de navios de passageiros da 5.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, terão o seguinte equipamento:

a) Um remo de voga, por banco; jogo de toletes ou forquetas ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um croque; uma boça;

b) Dois bujões por boeira ligados à embarcação por fiel de corrente ou fio; um vertedouro (não são exigidos bujões, se as boeiras têm válvulas automáticas convenientes);

c) Farol, com óleo;

d) Linha de salvação, com seios, colocada exteriormente.

Bóias e coletes de salvação

Art. 53.º Os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter quatro bóias, pelo menos.

§ 1.º Se o número de passageiros é superior a sessenta, deve haver mais uma bóia por cada cinquenta passageiros além de sessenta.

§ 2.º Se o navio faz travessias de noite, o número de bóias luminosas não deve ser inferior a metade do número total de bóias salva-vidas.

§ 3.º Os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter tantos coletes de salvação quantas as pessoas a bordo.

§ 4.º Todavia, a Direcção-Geral da Marinha pode decidir reduções do número de coletes:

Até ao mínimo de 60 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 3.ª categoria.

Até ao mínimo de 30 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 4.ª categoria.

Até ao mínimo de 20 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 5.ª categoria.

CAPÍTULO VIII

Disposições aplicáveis
aos navios de passageiros de arqueação bruta
igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t

SECÇÃO I

Navios da 1.ª e 2.ª categorias

Número de pares de turcos

Art. 54.º Nos navios de passageiros da 1.ª e 2.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e maior do que 25 t, deve haver um par de turcos, pelo menos, com embarcação salva-vidas. Os turcos e os dispositivos para arriar a embarcação na água devem satisfazer ao disposto nos artigos 32.º e 33.º

Meios de salvação complementares

Art. 55.º Se a embarcação salva-vidas não tem lugares suficientes para todas as pessoas previstas no certificado de navegabilidade, deve haver a bordo jangadas salva-vidas ou balsas, ou, se o navio não faz navegação internacional, jangadas salva-vidas do tipo pneumático de capacidade suficiente para, com a embarcação salva-vidas prevista no artigo 54.º, proporcionar lugares para todas as pessoas a bordo.

Iluminação de emergência

Art. 56.º Deve haver iluminação eléctrica suficiente no pavimento em que se encontrem os meios de salvação.

Equipamento, víveres e ambulância

Art. 57.º O equipamento das embarcações salva-vidas dos navios de passageiros da 1.ª e 2.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, comporta em princípio o material previsto pelo artigo 52.º para navios de passageiros da 3.ª categoria, de arqueação bruta superior a 125 t.

§ único. As embarcações salva-vidas terão, por pessoa:

450 g de leite condensado.

3 l de água doce.

Bóias e coletes de salvação

Art. 58.º Nos navios de passageiros da 1.ª e 2.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, deve haver quatro bóias, pelo menos, sendo duas com facho de auto-inflamação. Se o número de passageiros é superior a sessenta, deve-se juntar mais uma bóia por cada cinquenta passageiros além de sessenta.

§ 1.º Estes navios devem ter tantos coletes quantas as pessoas a bordo.

§ 2.º Deve haver número conveniente de coletes para crianças, a não ser que os coletes de adultos sejam facilmente ajustáveis às crianças.

§ 3.º Além dos coletes indicados, deve haver excedente de 5 por cento do número de pessoas a bordo, convenientemente distribuídos a bordo.

SECÇÃO II

Navios da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias

Número de pares de turcos

Art. 59.º Os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, devem ter um par de turcos com uma embarcação salva-vidas. Os turcos e dispositivos para arriar a embarcação na água devem satisfazer ao disposto nos artigos 32.º e 33.º

§ único. Se se reconhecer que é impraticável ou pouco razoável colocar num navio de passageiros da 3.ª, 4.ª ou 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, uma embarcação salva-vidas ligada a turcos, pode a Direcção-Geral da Marinha autorizar a dispensa da instalação, desde que uma jangada pneumática, de insuflação automática, de dez lugares ou duas de seis lugares sejam instaladas em substituição da embarcação dispensada.

Equipamento das embarcações salva-vidas

Art. 60.º O material de equipamento das embarcações salva-vidas é fixado pela Direcção da Marinha Mercante, com referência às disposições do artigo 52.º

Meios de salvação complementares

Art. 61.º Independentemente dos meios de salvação previstos no artigo 59.º, os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, devem ter jangadas pneumáticas de insuflação automática, jangadas vulgares ou balsas, por forma que a totalidade dos lugares em embarcações salva-vidas, jangadas, pneumáticas ou não, e balsas, seja suficiente para todas as pessoas a bordo. As jangadas pneumáticas complementares devem ter lugares para 25 por cento do total dos lugares, não sendo, porém, necessário ir além de mais de duas jangadas pneumáticas de dez lugares ou três de seis lugares em navios da 3.ª categoria e de uma jangada pneumática de dez lugares e duas de seis lugares em navios da 4.ª e 5.ª categorias.

Bóias e coletes de salvação

Art. 62.º Os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, devem ter duas bóias, pelo menos. Se o número de passageiros é superior a trinta, deve haver mais uma bóia por cada quinze passageiros além de trinta. Em caso algum se exigem mais de vinte e quatro bóias de salvação. Quando a aplicação desta regra determinar mais de quinze bóias de salvação, todas as outras além de quinze poderão ser consideradas como balsas. Se o navio faz travessias nocturnas, o número de bóias com facho de auto-inflamação não deve ser inferior a metade do número de bóias de salvação.

§ 1.º Os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, devem ter tantos coletes quantas as pessoas a bordo.

§ 2.º Todavia, a Direcção-Geral da Marinha pode autorizar redução do número de coletes:

Até ao mínimo de 60 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 3.ª categoria.

Até ao mínimo de 30 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 4.^a categoria.
Até ao mínimo de 20 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 5.^a categoria.

CAPÍTULO IX

**Disposições aplicáveis
a navios de passageiros de arqueação bruta
igual ou inferior a 25 t**

SECÇÃO I

Navios da 1.^a e 2.^a categorias

Meios de salvação colectivos e individuais

Art. 63.º Os meios de salvação de que devem ser providos os navios de passageiros da 1.^a ou 2.^a categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, são fixados pela Direcção da Marinha Mercante, caso por caso, com referência aos artigos 54.º, 55.º, 56.º, 57.º e 58.º

SECÇÃO II

Navios da 3.^a, 4.^a e 5.^a categorias

Meios de salvação colectivos

Art. 64.º Os navios de passageiros da 3.^a categoria, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, devem ter uma jangada pneumática de insuflação automática e jangadas vulgares ou balsas, de modo que a capacidade total das jangadas pneumáticas, jangadas vulgares e balsas seja suficiente para todas as pessoas a bordo. Se a arqueação bruta do navio é igual ou superior a 10 t, o número de lugares em jangada pneumática deve ser igual ou superior a dez.

§ único. Os navios de passageiros da 4.^a e 5.^a categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, devem ter jangadas pneumáticas, jangadas vulgares ou balsas de capacidade total suficiente para todas as pessoas a bordo.

Bóias e coletes

Art. 65.º Os navios de passageiros da 3.^a, 4.^a e 5.^a categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, devem ter, pelo menos, uma bóia salva-vidas por dez passageiros. Em caso algum se poderão exigir mais de dez bóias. Se a aplicação da presente regra determinar mais de quatro bóias, as restantes podem contar-se como balsas.

§ 1.º Os navios de passageiros da 3.^a, 4.^a e 5.^a categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, devem ter, pelo menos, um colete por pessoa a bordo.

§ 2.º Todavia, a instância do armador, a Direcção-Geral da Marinha pode autorizar redução dos coletes:

Até ao mínimo de 60 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 3.^a categoria.

Até ao mínimo de 30 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 4.^a categoria.

Até ao mínimo de 20 por cento do número de pessoas a bordo, em caso de navios da 5.^a categoria.

CAPÍTULO X

**Disposições aplicáveis
aos navios de carga de arqueação bruta superior a 125 t,
mas inferior a 500 t**

Meios de salvação colectivos

Art. 66.º Os navios de carga da 1.^a e 2.^a categorias, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter, a cada bordo, uma embarcação salva-vidas ligada a turcos. Se isso não for praticável, poderá a Direcção-Geral da Marinha autorizar uma única

embarcação salva-vidas que possa ir para a água indiferentemente por um ou outro bordo, desde que o navio seja provido de uma ou mais jangadas pneumáticas, de insuflação automática, de capacidade bastante para todas as pessoas a bordo, em substituição da embarcação suprimida.

§ 1.º Os navios de carga da 3.^a, 4.^a e 5.^a categorias, de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, devem ter embarcação salva-vidas que possa ser arriada indiferentemente por um ou outro bordo e, eventualmente, uma jangada pneumática de insuflação automática. A capacidade da embarcação e da jangada deve ser suficiente para as pessoas a bordo.

§ 2.º A Direcção-Geral da Marinha pode dispensar a embarcação salva-vidas de navios de carga da 4.^a e 5.^a categorias, de arqueação bruta inferior a 250 t, e superior a 125 t, sob a condição de, em sua substituição, haver jangada pneumática para dez pessoas e, eventualmente, balsas, de modo que a capacidade total da jangada pneumática e das balsas seja suficiente para todas as pessoas a bordo.

Equipamento, víveres e ambulância

Art. 67.º O equipamento, víveres e ambulância das embarcações salva-vidas de navios de carga são os mesmos que os especificados para navios de passageiros da mesma categoria.

Bóias e coletes

Art. 68.º Os navios de carga de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, de todas as categorias, devem ter quatro bóias de salvação, sendo duas com fecho de auto-inflamação.

§ único. Os navios de carga de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, de todas as categorias, devem ter tantos coletes quantas as pessoas a bordo e mais 5 por cento.

CAPÍTULO XI

**Disposições aplicáveis
aos navios de carga de arqueação bruta igual ou inferior
a 125 t e superior a 25 t**

Meios de salvação colectivos

Art. 69.º Os navios de carga de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, de todas as categorias, devem ter uma embarcação salva-vidas que possa ser arriada indiferentemente por um ou outro bordo e, eventualmente, uma jangada pneumática com insuflação automática. Os lugares dados pela embarcação e pela jangada pneumática devem ser suficientes para as pessoas existentes a bordo.

§ único. A Direcção-Geral da Marinha pode dispensar a embarcação salva-vidas nos navios de carga da 3.^a, 4.^a e 5.^a categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, desde que, em substituição, haja jangada pneumática para dez pessoas e, eventualmente, balsas, de modo que a capacidade total da jangada pneumática e das balsas, ou só das jangadas pneumáticas, seja suficiente para recolha de todas as pessoas existentes a bordo.

**Equipamento, víveres e ambulância das embarcações
salva-vidas**

Art. 70.º O equipamento, víveres e ambulância das embarcações salva-vidas são os mesmos que os especificados para navios de passageiros das mesmas categorias.

Bóias e coletes

Art. 71.º Os navios de carga de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, de todas as categorias, devem ter duas bóias de salvação, sendo uma com fecho de auto-inflamação.

§ único. Os navios de carga de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, de todas as categorias, devem ter tantos coletes quantas as pessoas a bordo e mais 5 por cento.

CAPÍTULO XII

Disposições aplicáveis aos navios de carga de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t

Meios de salvação colectivos

Art. 72.º Os meios de salvação de que devem ser providos os navios de carga da 1.ª e 2.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, são fixados pela Direcção da Marinha Mercante, com referência às disposições do capítulo XI.

§ único. Os navios de carga da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, devem ter balsas de capacidade total suficiente para todas as pessoas a bordo.

Bóias e coletes

Art. 73.º A bordo de todos os navios de carga, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, deve haver uma bóia, pelo menos, e tantos coletes quantas as pessoas a bordo.

§ único. A bordo dos navios de carga da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, a bóia salva-vidas pode ser considerada como balsa.

CAPÍTULO XIII

Disposições aplicáveis aos navios de pesca e aos navios de recreio cuja arqueação bruta não ultrapassa 500 t

SECÇÃO I

Navios de pesca cuja arqueação bruta não ultrapassa 500 t

Meios de salvação colectivos

Art. 74.º Devem adoptar-se as seguintes normas para meios de salvação colectivos em navios de pesca:

A) Navios de pesca de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, de qualquer categoria:

a) Pelo menos, um par de turcos, tendo suspensa embarcação salva-vidas;

b) Uma ou mais jangadas pneumáticas, de insuflação automática, de capacidade suficiente para todas as pessoas a bordo.

B) Navios de pesca de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, da 1.ª ou 2.ª categorias:

a) Embarcação salva-vidas suspensa de turcos, a qual poderá, porém, ser dispensada, se se julgar pouco praticável;

b) Uma ou mais jangadas pneumáticas, de insuflação automática, de capacidade suficiente para todas as pessoas a bordo.

C) Navios de pesca de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t, da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias:

a) Embarcação salva-vidas, a qual poderá ser dispensada se se julgar pouco praticável e desde que a bordo:

Em navios da 3.ª categoria, haja jangada pneumática e, eventualmente, balsa, de capacidade, em conjunto, suficiente para todas as pessoas a bordo;

Em navios da 4.ª e 5.ª categorias, haja balsa ou balsas de capacidade suficiente para todas as pessoas a bordo.

D) Navios de pesca de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, da 1.ª e 2.ª categorias:

a) Jangada pneumática de capacidade suficiente para todas as pessoas a bordo.

E) Navios de pesca de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t, da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias:

a) Balsa de capacidade suficiente para todas as pessoas a bordo.

§ 1.º Dispensas de embarcações salva-vidas dependem da Direcção-Geral da Marinha.

§ 2.º Em todos os casos do presente artigo as balsas podem ser substituídas por jangadas pneumáticas.

§ 3.º Compete à Direcção da Marinha Mercante adaptar as normas do presente artigo às diversas modalidades de navios e embarcações de pesca cuja arqueação bruta não ultrapasse 500 t.

Equipamento e víveres

Art. 75.º A comissão de vistorias fixa, inspirando-se no que está estabelecido para navios de carga, a composição do equipamento e de víveres das embarcações salva-vidas ou de emergência dos navios de pesca.

Bóias e coletes

Art. 76.º Os navios de pesca de todas as categorias devem ter quatro bóias, sendo uma com facho de auto-inflamação, se a arqueação é superior a 125 t e inferior a 500 t, e duas bóias de salvação, sendo uma com facho de auto-inflamação, se a arqueação é igual ou inferior a 125 t.

§ único. Deve haver a bordo dos navios de pesca tantos coletes quantas as pessoas a bordo e nos de pesca de arqueação bruta superior a 25 t deve haver coletes suplementares para mais 5 por cento.

SECÇÃO II

Navios de recreio cuja arqueação bruta não ultrapassa 500 t

Meios de salvação colectivos

Art. 77.º As disposições respeitantes a navios de passageiros de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t, são aplicáveis a navios de recreio de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t.

§ 1.º As disposições respeitantes a navios de carga de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t são aplicáveis aos navios de recreio de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t.

§ 2.º As disposições respeitantes a navios de pesca de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t são aplicáveis aos navios de recreio de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t.

Bóias e coletes

Art. 78.º Os navios de recreio devem ter quatro bóias salva-vidas sendo uma com facho de auto-inflamação se a arqueação bruta é superior a 125 t, mas inferior a 500 t, e duas bóias, sendo uma com facho de auto-inflamação se a arqueação bruta é igual ou inferior a 125 t.

§ único. Deve haver a bordo dos navios de recreio tantos coletes quantas as pessoas a bordo e coletes suplementares para mais 5 por cento.

Disposições diversas

Art. 79.º As inscrições previstas no artigo 14.º podem ser feitas interiormente no caso de navios de recreio.

§ 1.º As inscrições previstas no § 1.º do artigo 14.º, artigo 17.º, § 9.º do artigo 19.º e § 7.º do artigo 20.º podem ser substituídas pelas iniciais dos clubes náuticos onde o navio esteja inscrito.

§ 2.º Se um navio de recreio toma parte em regata à vista de terra em percurso definido entre o nascer e o pôr do Sol, pode a capitania do porto, a instância do

proprietário, autorizar este a desembarcar os engenhos de salvação colectivos durante a regata.

TÍTULO IV

Meios de salvação que devem existir a bordo de navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Art. 80.º Os navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 t devem ser providos dos meios de salvação estipulados nos artigos do presente título.

Art. 81.º Salvo os navios da 4.ª e 5.ª categorias, em todos os outros:

a) Desde que tenham arqueação bruta superior a 25 t, deve haver aparelho lança-cabos de tipo aprovado, com quatro projecteis e quatro linhas, capaz de poder lançar, com precisão suficiente, linha a distância não inferior a 230 m, no caso de navios da 1.ª e 2.ª categorias, e a distância não inferior a 150 m nos outros casos;

b) Desde que tenham arqueação bruta superior a 125 t, deve haver aparelho de vaivém susceptível de assegurar as comunicações com terra, acompanhado das respectivas instruções.

CAPITULO XIV

Disposições applicáveis a navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

SECÇÃO I

Navios da 1.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Princípio geral

Art. 82.º Nos navios da 1.ª categoria deve haver, nas embarcações salva-vidas, um lugar para cada pessoa a bordo.

Número de pares de turcos

Art. 83.º Os navios da 1.ª categoria para transporte de passageiros devem ser providos do número mínimo de pares de turcos correspondente ao seu comprimento, de acordo com as indicações da coluna (A) da tabela do artigo 86.º, não sendo, porém, exigido que aquele número seja superior ao das embarcações salva-vidas necessárias para acomodar todas as pessoas a bordo, especificado no certificado de segurança.

§ 1.º A cada par de turcos deve ligar-se uma embarcação salva-vidas.

§ 2.º Se o número destas embarcações salva-vidas não é suficiente para acomodar todas as pessoas a bordo, devem montar-se, sendo possível, pares de turcos adicionais com embarcações salva-vidas a eles ligadas.

§ 3.º Se o número de embarcações salva-vidas ligadas a turcos é insuficiente para acomodar todas as pessoas a bordo, deverão instalar-se embarcações suplementares debaixo daquela, ligadas a turcos, de modo a haver acomodação nas embarcações salva-vidas para todas as pessoas a bordo.

§ 4.º Se se verificar que não é praticável ou não é razoável instalar a bordo de navios de passageiros da 1.ª categoria o número de pares de turcos prescritos na columna (A) da tabela do artigo 86.º, poderá a Direcção-Geral da Marinha autorizar, em condições excepcionais, menor número de pares de turcos, de acordo com as indicações da columna (B) da mesma tabela.

Embarcações salva-vidas de propulsão mecânica com ou sem motor

Art. 84.º Se o número de embarcações salva-vidas que deve haver a bordo é igual ou superior a vinte, duas delas devem ser de propulsão mecânica, a motor, da classe A.

§ 1.º Se o número de embarcações salva-vidas que deve haver a bordo é igual ou superior a treze, mas inferior a vinte, uma delas deve ser de propulsão mecânica, a motor, da classe A, e outra de propulsão mecânica, a motor, da classe A ou B.

§ 2.º Se esse número é inferior a treze, uma delas deve ser embarcação salva-vidas de propulsão mecânica, a motor, da classe A ou da classe B, ou uma embarcação de propulsão mecânica sem motor.

Embarcações salva-vidas de emergência

Art. 85.º Os navios de passageiros da 1.ª categoria devem ter duas embarcações ligadas a turcos, uma a cada bordo, para servir em caso de emergência. Estas embarcações devem ser de tipo aprovado e, normalmente, não serão de comprimento superior a 8 m. Podem incluir-se no número de embarcações salva-vidas, no caso de obedecerem às exigências prescritas no capítulo I para embarcações salva-vidas. Devem tais embarcações manter-se prontas para uso imediato, quando o navio estiver no mar.

Tabela relativa aos turcos

Art. 86.º A tabela do presente artigo fixa, conforme o comprimento do navio:

a) O número mínimo de pares de turcos a instalar, a cada um dos quais deve ligar-se uma embarcação salva-vidas, de acordo com o artigo 83.º;

b) O número reduzido de pares de turcos que pode ser autorizado excepcionalmente, de acordo com o § 4.º do artigo 83.º

Navios da 1.ª categoria, para transporte de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Comprimento de sinal Metros	Número mínimo de pares de turcos	Número reduzido de pares de turcos autorizado excepcionalmente
	(A)	(B)
31 e abaixo de 37	2	2
37 e abaixo de 43	2	2
43 e abaixo de 49	2	2
49 e abaixo de 53	3	3
53 e abaixo de 58	3	3
58 e abaixo de 63	4	4
63 e abaixo de 67	4	4
67 e abaixo de 70	5	4
70 e abaixo de 75	5	4
75 e abaixo de 78	6	5
78 e abaixo de 82	6	5
82 e abaixo de 87	7	5
87 e abaixo de 91	7	5
91 e abaixo de 96	8	6
96 e abaixo de 101	8	6
101 e abaixo de 107	9	7
107 e abaixo de 113	9	7
113 e abaixo de 119	10	7
119 e abaixo de 125	10	7
125 e abaixo de 133	12	9
133 e abaixo de 140	12	9
140 e abaixo de 149	14	10
149 e abaixo de 159	14	10
159 e abaixo de 168	16	12
168 e abaixo de 177	16	12
177 e abaixo de 186	18	13
186 e abaixo de 195	18	13
195 e abaixo de 204	20	14
204 e abaixo de 213	20	14
213 e abaixo de 223	22	15
223 e abaixo de 232	22	15
232 e abaixo de 241	24	17
241 e abaixo de 250	24	17
250 e abaixo de 261	26	18
261 e abaixo de 271	26	18
271 e abaixo de 282	28	19
282 e abaixo de 293	28	19
293 e abaixo de 303	30	20
303 e abaixo de 314	30	20

§ único. Se o comprimento ultrapassa 314 m, a Direcção da Marinha Mercante fixa o número mínimo de pares de turcos a instalar no navio.

Meios de salvação suplementares

Art. 87.º Além das embarcações salva-vidas prescritas, deve haver nos navios da 1.ª categoria, para transporte de passageiros, meios de salvação suplementares para mais 25 por cento das pessoas embarcadas.

§ 1.º Os meios de salvação suplementares podem ser constituídos por embarcações, jangadas de tipo não pneumático ou balsas.

§ 2.º Outros meios de salvação, instalados voluntariamente para além de 25 por cento, podem ser constituídos por jangadas de tipo pneumático, apenas.

§ 3.º Em viagens não internacionais, todos os meios de salvação suplementares podem ser constituídos por jangadas de tipo pneumático, apenas.

Turcos

Art. 88.º Os turcos devem ser de tipo aprovado. A sua colocação a bordo, sobre um ou mais pavimentos, deve fazer-se por forma que as embarcações salva-vidas possam ser arriadas com segurança, sem serem prejudicadas pela manobra de outros turcos.

§ 1.º Nos navios de mais de 46 m de comprimento, os turcos devem ser:

a) De tipo oscilante ou de gravidade, para manobra de embarcações salva-vidas de peso inferior a 4,064 t, na condição de prontas a arriar, mas sem pessoas a bordo;

b) De tipo de gravidade, para manobra de embarcações salva-vidas de peso superior a 4,064 t, na condição de prontas a arriar, mas sem pessoas a bordo.

§ 2.º Os turcos de tipo radial, que podem montar-se em navios de comprimento até 46 m, devem ser munidos de dispositivo, de tipo aprovado, que os impeça de sair fora das suas bases.

§ 3.º Os turcos, talhas, poleame e demais aparelho devem ser de resistência tal que permita que as embarcações salva-vidas sejam arriadas com segurança, com a lotação completa de pessoas e equipamento, estando o navio adornado de 15º para um ou outro bordo.

§ 4.º Nos navios em que o pavimento das embarcações fica a mais de 4,5 m acima da linha de flutuação correspondente ao calado máximo em água do mar devem tomar-se as medidas necessárias para facilitar a manobra de arriar as embarcações salva-vidas em condições desfavoráveis de inclinação do navio.

§ 5.º As embarcações salva-vidas, à excepção de embarcações de emergência, são servidas por talhas de cabo de aço juntamente com guinchos de tipo aprovado, mas a Direcção da Marinha Mercante pode autorizar o uso de talhas de cabo de manila, com ou sem guinchos, se os julgar suficientes, tendo sobretudo em vista a altura do pavimento das embarcações acima da linha de flutuação leve em água do mar.

§ 6.º As extremidades dos turcos devem ser fixadas duas linhas de salvação. As talhas e estas linhas devem ser de comprimento suficiente para alcançar a água com o navio leve e inclinado de 15º para um ou outro bordo.

Os cadernais inferiores das talhas devem ser munidos de olhal ou de um elo alongado para ligação aos gatos das embarcações, a não ser que se instale dispositivo de escape, de tipo aprovado.

§ 7.º Em cada local para arriar embarcações salva-vidas deve haver escada colocada de modo permanente, de comprimento que garanta acesso à embarcação com o navio leve e adornado de 15º para um ou outro bordo.

§ 8.º As embarcações salva-vidas ligadas a turcos devem ter as suas talhas prontas para o serviço. Deve

haver dispositivos para, rapidamente, mas não necessariamente ao mesmo tempo, as embarcações poderem ser desengatadas das talhas. Os pontos de ligação das embarcações salva-vidas às talhas devem situar-se de modo que as embarcações salva-vidas se possam desembaraçar facilmente dos turcos.

§ 9.º Se mais de uma embarcação é servida pelo mesmo par de turcos, deve haver talhas separadas para cada embarcação, a não ser que as talhas sejam de cabo de aço. Os aparelhos usados devem ser de molde a assegurar o arriar rápido das embarcações, cada uma por sua vez. Quando empregado dispositivo a motor para o recolher das talhas, deve também haver aparelho manual eficiente.

Arrumação das embarcações salva-vidas

Art. 89.º Tanto quanto possível, um par de turcos servirá uma embarcação apenas.

§ 1.º Nos navios em que forem permitidas embarcações salva-vidas sobrepostas deve haver dispositivos que evitem o esmagamento da embarcação inferior e garantam o lançamento à água em condições satisfatórias. Se as embarcações assim dispostas tiverem de ser içadas de seus lugares antes de irem para a água, haverá meio mecânico a motor, para tal fim.

§ 2.º As embarcações salva-vidas não podem ser colocadas em mais de um pavimento, salvo se houver meios apropriados para evitar que as embarcações do pavimento inferior sejam prejudicadas pelas do pavimento acima desse.

Manobra das embarcações salva-vidas

Art. 90.º As embarcações salva-vidas devem estar dispostas por forma a poderem ser lançadas ao mar com segurança.

§ 1.º Devem as embarcações poder safar-se de peias e dos picadeiros facilmente, sem necessidade de qualquer aparelhagem especial, salvo o motor que se torne necessário para içar embarcação ou embarcações antes do lançamento ao mar.

§ 2.º Bujões das boeiras colocados nos seus lugares.

§ 3.º Capas fixadas por forma a poderem soltar-se instantaneamente.

§ 4.º As embarcações salva-vidas devem ser instaladas por forma a poderem ser lançadas ao mar em cinco minutos, quando muito, tempo contado a partir do momento em que esteja reunido todo o pessoal para a manobra.

§ 5.º Se um mesmo par de turcos serve duas embarcações, o tempo para lançar ao mar as duas embarcações não deve ir além de doze minutos.

§ 6.º As embarcações salva-vidas devem ser instaladas de modo a:

a) Não impedirem de qualquer maneira a manobra das outras embarcações ou de balsas, nem a concentração de pessoas a bordo nos postos de evacuação ou o respectivo embarque;

b) Permitirem embarque de número de pessoas tão grande quanto possível, mesmo em condições desfavoráveis de inclinação transversal e longitudinal.

Iluminação de emergência

Art. 91.º Devem ser tomadas disposições para que haja iluminação eléctrica, ou de qualquer outro sistema, suficiente para todas as exigências de segurança nos diferentes locais dos navios de passageiros, e em particular nos pavimentos sobre os quais estão instaladas as embarcações salva-vidas. Também devem ser tomadas disposições para que os aparelhos de lançamento à água das embarcações salva-vidas, e estas

mesmas, sejam bem iluminados durante e imediatamente após o arriar na água. Além de alimentada pelo grupo electrogéneo principal do navio, deve esta iluminação poder também receber corrente do grupo electrogéneo de emergência.

§ 1.º A saída de cada compartimento principal ocupado por passageiros ou tripulantes deve ser iluminada permanentemente por lâmpada de emergência.

§ 2.º A alimentação destas lâmpadas deve poder fazer-se quer pela corrente do grupo principal, quer pela corrente do grupo de emergência.

Equipamento, víveres e ambulância de embarcações salva-vidas.

Art. 92.º O equipamento, víveres e ambulância das embarcações salva-vidas de navio de passageiros da 1.ª categoria devem corresponder ao disposto nos artigos 4.º, 5.º e 6.º do presente regulamento.

Bóias e coletes de salvação

Art. 93.º Os navios de passageiros da 1.ª categoria devem ser providos de bóias de salvação, cujo número mínimo é fixado pela seguinte tabela:

Comprimento do navio — Metros	Com número mínimo de bóias
Até 61	8
De 61 a 122	12
De 122 a 183	18
De 183 a 244	24
Acima de 244	30

§ 1.º O número de bóias com facho de auto-inflamação não deve ser inferior a metade do número total de bóias e, em qualquer caso, não pode ser menor do que seis.

§ 2.º Os navios de passageiros da 1.ª categoria devem ter tantos coletes de salvação quantas as pessoas a bordo.

§ 3.º Deve haver a bordo número conveniente de coletes para criança, a não ser que os coletes sejam de tipo que os torne adaptáveis às crianças.

§ 4.º Coletes suplementares, em número não inferior a 5 por cento do total, devem estar arrumados em diversas caixas com dizeres exteriores que claramente indiquem o respectivo conteúdo. As caixas devem colocar-se de preferência próximo do acesso às embarcações salva-vidas, em locais acessíveis sem intervenção da tripulação.

§ 5.º Na casa da navegação e à saída dos locais do aparelho motor deve igualmente haver caixas com coletes para todo o pessoal de quarto.

Pessoal para as embarcações salva-vidas

Art. 94.º Cada embarcação salva-vidas de navio de passageiros da 1.ª categoria deve estar a cargo de oficial de convés ou de tripulante encartado para embarcação salva-vidas e deve também ser designado substituto. A pessoa a cujo cargo estiver uma embarcação salva-vidas deve ter em seu poder uma relação das pessoas que constituem a respectiva tripulação e deve assegurar-se de que os homens colocados sob as suas ordens estão ao corrente das funções que têm de desempenhar.

§ 1.º Para cada embarcação salva-vidas com motor deve designar-se um homem que saiba manobrar o motor.

§ 2.º Para cada embarcação salva-vidas provida de posto radiotelegráfico e projector deve nomear-se um homem que seja capaz de manobrar a respectiva aparelhagem radiotelegráfica e o projector.

§ 3.º Nos navios de passageiros da 1.ª categoria deve haver, por cada embarcação salva-vidas, número de tripulantes encartados para embarcações salva-vidas igual, pelo menos, ao indicado na seguinte tabela:

Lotação da embarcação	Número mínimo de tripulantes encartados para embarcações salva-vidas
Até 40 pessoas (individuais)	2
De 41 a 61 pessoas	3
De 62 a 85 pessoas	4
Mais de 85 pessoas	5

§ 4.º Entende-se por «tripulante encartado para embarcações salva-vidas» todo o membro da tripulação cuja cédula tenha o averbamento a que se refere o § único do artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 23 764, de 13 de Abril de 1934.

§ 5.º A distribuição de tripulantes encartados pelas embarcações salva-vidas é da competência do capitão.

§ 6.º O capitão designará um oficial para vigiar os meios de salvação, por forma a haver garantia da respectiva eficiência, quando tenham de ser utilizados.

SECÇÃO II

Navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Número de pares de turcos

Art. 95.º Qualquer navio de passageiros da 2.ª categoria deve ter número mínimo de pares de turcos, dado em função do comprimento pela coluna (A) da tabela inserta no artigo 86.º Não pode, porém, exigir-se número de pares de turcos superior ao das embarcações salva-vidas necessárias para receber todas as pessoas indicadas no certificado de segurança.

§ 1.º A cada par de turcos deve ligar-se uma única embarcação salva-vidas. As embarcações salva-vidas assim dispostas devem ter, pelo menos, a capacidade mínima determinada em função do comprimento do navio, que é o prescrito na coluna (C) da tabela inserta no artigo 97.º

§ 2.º Se o transporte de número de passageiros ultrapassando a capacidade das embarcações [coluna (C)] resulta de necessidade de tráfego, devem-se instalar embarcações salva-vidas complementares, jangadas ou balsas, de modo que as embarcações salva-vidas, jangadas ou balsas tenham lugar para todas as pessoas a bordo. Se a solução for a de balsas, deve o navio satisfazer às prescrições especiais de compartimentação estipuladas na regra 1-d do capítulo II da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1948. Se o navio se não destinar a navegação internacional, podem todos os meios de salvação complementares (embarcações, jangadas, balsas) ser substituídos por jangadas salva-vidas de tipo pneumático (com insuflação automática).

§ 3.º Em navios navegando em zonas tropicais são proibidas balsas. Nesse caso, todas as pessoas a bordo devem ter lugar em embarcações salva-vidas ou em jangadas, podendo estas, em caso de viagem não internacional, ser do tipo pneumático.

§ 4.º Se se verificar que não é praticável ou não é razoável instalar a bordo de navio de passageiros da

2.ª categoria o número de pares de turcos prescrito na coluna (A) da tabela do artigo 86.º, poderá a Direcção-Geral da Marinha autorizar, em condições excepcionais, menor número de pares de turcos, de acordo com as indicações da coluna (B) da mesma tabela, sem prejuízo, porém, da capacidade cúbica mínima estipulada no artigo 97.º

§ 5.º Meios de salvação, instalados voluntariamente para além do número de pessoas a bordo, podem ser constituídos por jangadas de tipo pneumático, apenas.

Embarcações de emergência

Art. 96.º Os navios de passageiros da 2.ª categoria devem ter, a cada bordo, uma embarcação salva-vidas ligada a turcos, nas condições fixadas no artigo 85.º

Tabela relativa à capacidade mínima das embarcações

Art. 97.º A tabela que segue fixa, em função do comprimento do navio, a capacidade mínima das embarcações salva-vidas que devem possuir os navios de passageiros da 2.ª categoria.

Comprimento de sinal Metros	(C) Capacidade mínima das embarcações Metros cúbicos
31 e menos de 37	11
37 e menos de 43	18
43 e menos de 49	26
49 e menos de 53	33
53 e menos de 58	38
58 e menos de 63	44
63 e menos de 67	50
67 e menos de 70	52
70 e menos de 75	61
75 e menos de 78	68
78 e menos de 82	76
82 e menos de 87	85
87 e menos de 91	94
91 e menos de 96	102
96 e menos de 101	110
101 e menos de 107	122
107 e menos de 113	135
113 e menos de 119	146
119 e menos de 125	157
125 e menos de 133	171
133 e menos de 140	185
140 e menos de 149	202
149 e menos de 159	221
159 e menos de 168	238

§ único. Se o comprimento do navio for inferior a 31 m ou ultrapassar 168 m, a Direcção da Marinha Mercante fixará a capacidade mínima das embarcações salva-vidas.

Balsas

Art. 98.º Além dos meios de salvação indicados nos artigos anteriores, os navios de passageiros da 2.ª categoria devem possuir balsas de capacidade igual a 10 por cento das pessoas a bordo.

Instalação e manobra das embarcações salva-vidas

Art. 99.º As disposições dos artigos 89.º e 90.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria.

Iluminação de emergência

Art. 100.º As disposições do artigo 91.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria.

Equipamento, víveres e ambulância

Art. 101.º O equipamento das embarcações salva-vidas de navios de passageiros da 2.ª categoria comporta, em princípio, o mesmo material que o dos navios de passageiros da 1.ª categoria.

§ 1.º Todavia, a Direcção-Geral da Marinha pode dispensar as embarcações salva-vidas de mastros e velas, assim como do espelho de sinalização.

§ 2.º As provisões compreendem 3 l de água doce por pessoa.

§ 3.º As disposições do artigo 6.º sobre ambulâncias são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria.

Bóias e coletes de salvação

Art. 102.º As disposições do artigo 93.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria.

Pessoal das embarcações salva-vidas

Art. 103.º As disposições do artigo 94.º são aplicáveis aos navios de passageiros da 2.ª categoria.

SECÇÃO III

Navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Número de pares de turcos de navios de passageiros da 3.ª categoria

Art. 104.º Qualquer navio de passageiros da 3.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, deve ter número mínimo de pares de turcos determinado em função do seu comprimento, como segue:

Comprimento do navio Metros	Número mínimo de pares de turcos
Até 52	2
De 52 a 63	3
De 63 a 75	4
De 75 a 82	5
De 82 a 91	6
De 91 a 101	7
De 101 a 113	8

Se o comprimento ultrapassa 113 m, a Direcção da Marinha Mercante fixará o número mínimo de pares de turcos a instalar no navio.

§ único. Sob cada par de turcos só poderá haver uma embarcação salva-vidas. Quer os turcos, quer os dispositivos para lançar a embarcação à água, devem satisfazer ao artigo 88.º, salvo o § 9.º, e ao artigo 90.º

Número de pares de turcos de navios de passageiros da 4.ª categoria

Art. 105.º Qualquer navio de passageiros da 4.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, deve ter número mínimo de pares de turcos determinado em função do seu comprimento, como segue:

Comprimento do navio Metros	Número mínimo de pares de turcos
Até 63	2
De 63 a 75	3
De 75 a 87	4
De 87 a 96	5

Se o comprimento ultrapassa 96 m, a Direcção da Marinha Mercante fixará o número mínimo de pares de turcos a instalar no navio.

§ único. Sob cada par de turcos só poderá haver uma embarcação salva-vidas. Quer os turcos, quer os dispositivos para lançar a embarcação à água, devem satisfazer ao artigo 88.º, salvo o § 9.º, e ao artigo 90.º

Número de pares de turcos de navios de passageiros da 5.ª categoria

Art. 106.º Qualquer navio de passageiros da 5.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, deve ter, pelo menos, uma embarcação salva-vidas a cada bordo, ligadas a turcos.

Meios de salvação complementares

Art. 107.º Além das embarcações previstas nos artigos anteriores, os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias devem possuir meios de salvação complementares constituídos por embarcações, jangadas ou balsas, por forma que a lotação conjunta de embarcações, jangadas e balsas seja suficiente para todas as pessoas a bordo.

§ 1.º São proibidas balsas em navios que naveguem em águas tropicais. Nesse caso, todas as pessoas a bordo devem ter lugar, quer em embarcações, quer em jangadas salva-vidas.

§ 2.º Os meios de salvação instalados voluntariamente para além do número de pessoas a bordo podem ser constituídos por jangadas de tipo pneumático, apenas.

Equipamento das embarcações salva-vidas

Art. 108.º Cada embarcação salva-vidas de navios de passageiros da 3.ª categoria deve ter o seguinte equipamento:

a) Um remo por cada bancada transversal, mais outro de sobresselente e um remo de esparrela; jogo e meio de toletes ou forquetas ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um croque;

b) Dois bujões por cada boeira (não se exigem bujões se as boeiras são munidas de válvula automática eficiente), ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um vertedouro; balde de ferro galvanizado ou de outro material apropriado

c) Leme ligado à embarcação por fiel; cana de leme;

d) Âncora flutuante;

e) Boça de 35 m de comprimento, pelo menos;

f) Recipiente, contendo 4,5 l de óleo vegetal ou animal ou óleo de peixe, construído por forma a poder espalhar o óleo sobre a água e a poder ligar-se à âncora flutuante;

g) Seis fachos de mão, de tipo aprovado, dando luz vermelha brilhante;

h) Linha de salvação, com seios, em torno da face externa da embarcação;

i) Farol com óleo suficiente; duas caixas de fósforos apropriados, dando luz vermelha brilhante;

j) Facho eléctrico que possa ser utilizado para emissão de sinais Morse (eficácia a verificar periódicamente);

k) Caixa adequada para arrecadação de pequeno material de equipamento.

§ 1.º Todo o material não contido na caixa indicada na alínea k) deve estar convenientemente peado dentro da embarcação.

§ 2.º Cada embarcação salva-vidas de navio de passageiros da 4.ª categoria deve ter o mesmo equipamento que a embarcação salva-vidas de navio de passageiros

da 3.ª categoria, à excepção da âncora flutuante e do recipiente com óleo vegetal.

§ 3.º Cada embarcação salva-vidas de navio de passageiros da 5.ª categoria deve ter o seguinte equipamento:

a) Um remo por cada bancada; um jogo de toletes ou forquetas ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um croque; uma boça;

b) Dois bujões por cada boeira (não se exigem bujões se as boeiras são providas de válvula automática eficiente), ligados à embarcação por fiel de corrente ou de fio; um vertedouro;

c) Farol com óleo;

d) Linha de salvação, com seios, fixada exteriormente à embarcação.

Bóias e coletes de salvação

Art. 109.º Os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias devem ter tantas bóias de salvação como embarcações.

§ 1.º Deve haver a bordo bóia com facho de auto-inflamação, a não ser que o navio não navegue de noite.

§ 2.º Os navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias devem ter tantos coletes de salvação quantas as pessoas a bordo.

§ 3.º Outros coletes suplementares, na proporção de 5 por cento do número de pessoas a bordo, devem existir a bordo nas condições indicadas no § 4.º do artigo 93.º

§ 4.º Sobre a ponte e à saída da casa da máquina deve haver caixas com coletes para o pessoal de quarto.

SECÇÃO IV

Navios de passageiros de arqueação bruta superior a 500 t affectos a transportes especiais

Art. 110.º Quando os navios de passageiros da 1.ª e 2.ª categorias são utilizados em transportes especiais, de grande número de passageiros, sem instalação de beliches, como sucede em transportes de peregrinos, a Direcção-Geral da Marinha pode dispensar esses navios de certas prescrições relativas aos meios de salvação, nas seguintes condições:

a) Aplicarem-se, com a maior extensão possível em relação às circunstâncias de tráfego, as prescrições relativas às embarcações salva-vidas;

b) As embarcações e jangadas devem corresponder às prescrições do artigo 24.º do presente regulamento;

c) Deve haver um colete de salvação por pessoa a bordo, assim como um suplemento de 5 por cento do número de pessoas embarcadas;

d) Sobre a ponte e à saída da casa da máquina devem existir caixas com coletes de salvação para todo o pessoal de quarto.

SECÇÃO V

Transportes de tropas em navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Art. 111.º Os navios affectos a transporte de passageiros militares, com exclusão de qualquer civil, devem satisfazer ao seguinte:

a) Em navio da 1.ª categoria, as embarcações e jangadas terem capacidade suficiente para todas as pessoas a bordo;

b) Em navio da 2.ª categoria, as embarcações, jangadas e balsas terem capacidade suficiente para todas as pessoas a bordo;

c) Uma das embarcações, pelo menos, ser a motor da classe A ou B ou uma embarcação de propulsão mecânica;

d) Para navios em viagens tropicais são proibidas as balsas: todas as pessoas a bordo devem ter lugar em embarcações e jangadas;

e) Além destes meios de salvação, os transportes de tropas devem ter balsas ou jangadas de capacidade igual a

25 por cento, nos navios da 1.^a categoria
10 por cento, nos navios da 2.^a categoria

do número de pessoas a bordo;

f) Devem satisfazer ao disposto no artigo 93.^o

§ 1.^o As embarcações e outros meios de salvação devem satisfazer ao disposto no artigo 24.^o

§ 2.^o As jangadas devem, de preferência, ser de tipo pneumático.

CAPITULO XV

Disposições aplicáveis aos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Número e capacidade das embarcações salva-vidas

Art. 112.^o Os navios de carga, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, da 1.^a e 2.^a categorias, excepto os navios-fábricas para a caça à baleia, devem ter embarcações salva-vidas ligadas a turcos, de capacidade total, a cada bordo, que permite receber todas as pessoas a bordo.

§ 1.^o Os navios de carga da 3.^a, 4.^a e 5.^a categorias, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, devem ter, ligadas a turcos, quer uma ou mais embarcações salva-vidas distribuídas pelos dois bordos, quer uma ou mais embarcações salva-vidas que possam ser lançadas à água por um ou outro bordo, de capacidade suficiente, qualquer que seja a solução adoptada, para receber todas as pessoas a bordo.

§ 2.^o Os navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 3000 t, devem ter quatro embarcações salva-vidas, pelo menos, todas ligadas a turcos, duas à popa, duas a meia nau, de capacidade total, por bordo, para todas as pessoas a bordo. Se a arqueação bruta é inferior a 3000 t, aplicam-se as normas fixadas para os navios aos quais os navios-tanques pertencem.

§ 3.^o Os navios considerados no presente artigo, de arqueação bruta igual ou superior a 1600 t, devem ter, por bordo, entre as embarcações previstas, uma embarcação salva-vidas a motor, da classe A ou B, ou uma embarcação salva-vidas de propulsão mecânica sem ser a motor.

Turcos e dispositivos para arriar embarcações salva-vidas

Art. 113.^o Os turcos devem ser de tipo aprovado.

§ 1.^o Em navios de comprimento maior do que 46 m, os turcos devem ser:

a) De tipo oscilante ou de gravidade, para manobra de embarcações salva-vidas de peso não superior a 4,046 t, na condição de prontas a arriar mas sem ninguém a bordo;

b) De tipo de gravidade, para manobra de embarcações salva-vidas de peso superior a 4,046 t, na condição de prontas a arriar mas sem ninguém a bordo.

§ 2.^o Os turcos de tipo radial, que podem montar-se em navios de comprimento até 46 m, devem ser munidos de dispositivo de tipo aprovado que os impeça de sair fora das suas bases.

§ 3.^o Os turcos, talhas, poleame e demais aparelho devem ser de resistência tal que permita que as embarcações salva-vidas sejam arriadas com segurança, com a lotação completa de pessoas e equipamento, estando o navio adornado de 15° para um ou outro bordo.

§ 4.^o Nos navios em que o pavimento das embarcações fica a mais de 4,5 m acima da linha de flutuação, correspondente ao calado máximo em água do mar, devem tomar-se as medidas necessárias para facilitar a manobra de arriar as embarcações salva-vidas em condições desfavoráveis de inclinação do navio.

§ 5.^o As embarcações salva-vidas são servidas por talhas de cabo de aço, juntamente com guinchos de tipo aprovado, mas a Direcção da Marinha Mercante pode autorizar o uso de talhas de cabo de manila, com ou sem guinchos, se os julgar suficientes, tendo sobretudo em vista a altura do pavimento das embarcações acima da flutuação leve em água do mar.

§ 6.^o As extremidades dos turcos devem ser fixadas duas linhas de salvação. As talhas e estas linhas devem ser de comprimento suficiente para alcançar a água com o navio leve e adornado de 15° para um ou outro bordo. Os cadernais inferiores das talhas devem ser munidos de olhal ou de um elo alongado para ligação aos gatos das embarcações, a não ser que se instale dispositivo de escape de tipo aprovado.

§ 7.^o Em cada local para arriar embarcações salva-vidas deve haver escada colocada de modo permanente, de comprimento que garanta acesso à embarcação com o navio leve e adornado de 15° para um ou outro bordo.

§ 8.^o As embarcações salva-vidas ligadas a turcos devem ter as suas talhas prontas para o serviço. Deve haver dispositivo para que, rapidamente, mas não necessariamente ao mesmo tempo, as embarcações possam ser desengatadas das talhas. Os pontos de ligação das embarcações salva-vidas às talhas devem situar-se de modo que as embarcações salva-vidas possam ser desembaraçadas facilmente dos turcos.

§ 9.^o As disposições previstas no artigo 90.^o, §§ 1.^o, 2.^o, 4.^o e 6.^o, são aplicáveis aos navios de carga.

Equipamento, víveres e ambulância

Art. 114.^o O equipamento, víveres e ambulâncias de embarcações salva-vidas de navios de carga devem ser os previstos para navios de passageiros de igual categoria.

Jangadas

Art. 115.^o Nos navios de carga da 1.^a e 2.^a categorias em que o número de pessoas a bordo exceda, eventualmente, os lugares em embarcações de um qualquer dos bordos, devem instalar-se jangadas salva-vidas de tipo pneumático suficientes para todas as pessoas a bordo.

Art. 116.^o Nos navios de carga da 3.^a, 4.^a e 5.^a categorias nas condições do § 1.^o do artigo 112.^o devem instalar-se meios de salvação complementares, constituídos por jangadas salva-vidas de tipo pneumático suficientes para todas as pessoas a bordo.

Bóias de salvação

Art. 117.^o Os navios de carga da 1.^a e 2.^a categorias, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, devem ter oito bóias de salvação, pelo menos. Metade delas, pelo menos, com facho de auto-inflamação.

§ 1.^o Os navios de carga da 3.^a, 4.^a e 5.^a categorias devem ter bóias de salvação em número igual ao das embarcações, mas não menos de duas.

§ 2.^o Deve haver, no mínimo, uma bóia com facho de auto-inflamação por cada bordo, salvo se o navio não faz travessias de noite.

Coletes de salvação

Art. 118.^o Os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t devem ter tantos coletes como pessoas embarcadas.

§ 1.º Outros coletes suplementares, na proporção de 5 por cento do número de pessoas embarcadas, serão espalhados por caixas com letreiro exterior bem legível, que claramente explique o respectivo conteúdo, caixas a colocar de preferência na proximidade dos pontos de acesso às embarcações salva-vidas.

§ 2.º Na ponte e à saída dos locais da máquina haverá também caixas com coletes para todo o pessoal de quarto.

CAPÍTULO XVI

Disposições aplicáveis a navios de pesca e de recreio de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

SECÇÃO I

Navios de pesca de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Art. 119.º Aplicam-se a navios de pesca de arqueação bruta igual ou superior a 500 t as disposições respeitantes a navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t.

§ 1.º Todavia, aos navios bacalhoeiros de pesca à linha não é exigido que a capacidade total das embarcações salva-vidas permita receber, a cada bordo, todas as pessoas presentes a bordo. Nesse caso, porém, deve haver embarcações salva-vidas de capacidade total suficiente para todas as pessoas a bordo e jangadas salva-vidas de tipo pneumático, por forma que os lugares constituídos, a cada bordo, em embarcações e jangadas de tipo pneumático, sejam suficientes para todas as pessoas a bordo.

§ 2.º Do disposto no parágrafo anterior exceptuam-se os navios bacalhoeiros de pesca à linha, de arqueação bruta igual ou inferior a 1100 t, registados anteriormente ao presente regulamento, para os quais as embarcações salva-vidas podem ser substituídas por jangadas pneumáticas de igual ou superior capacidade.

SECÇÃO II

Navios de recreio de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Art. 120.º As disposições respeitantes a navios de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, são aplicáveis a navios de recreio de idêntica tonelagem. Todavia, os navios de recreio da 1.ª categoria são assimilados aos navios de passageiros da 2.ª categoria.

§ 1.º As inscrições previstas no artigo 14.º podem ser mencionadas no interior das embarcações.

§ 2.º As inscrições previstas no § 1.º do artigo 14.º, artigo 17.º, § 9.º do artigo 19.º e § 7.º do artigo 20.º podem ser substituídas pelos sinais do clube ao qual o navio pertença.

CAPÍTULO XVII

Navios para fins especiais

Art. 121.º Em relação a navios e outros flutuadores de tipos especiais, incluindo rebocadores, dragas e outros, os meios de salvação a considerar serão, em princípio, os consignados no presente regulamento para navios de carga de igual categoria.

§ único. A Direcção-Geral da Marinha pode dispensar parcialmente de disposições contidas no presente regulamento navios e outros flutuadores que se destinem a fins especiais ou que, pelas condições de exploração, só efectuem navegação nacional acessória no mar ou até mesmo nem cheguem a sair dos portos.

TÍTULO V

Meios de salvação de navios e embarcações de tráfego local

CAPÍTULO XVIII

Embarcações de tráfego local que não são de passageiros

Art. 122.º As embarcações de tráfego local que não sejam de passageiros terão os meios de salvação que forem fixados, caso por caso, pela capitania do porto.

§ único. Exceptuam-se as embarcações autorizadas a tráfego entre portos, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 24 235, de 27 de Julho de 1934, e Decreto-Lei n.º 29 962, de 9 de Outubro de 1939, nas quais os meios de salvação serão considerados em conformidade com o disposto nos títulos III e IV, para navios de carga da 4.ª ou 5.ª categorias, conforme os casos.

CAPÍTULO XIX

Embarcações de tráfego local para transporte de passageiros

Art. 123.º As embarcações de tráfego local para transporte de passageiros terão meios de salvação fixados, caso por caso, pela Direcção da Marinha Mercante, para efeitos de certificado de navegabilidade a emitir após futuros registos de propriedade.

§ único. Nos restantes casos de embarcações de tráfego local para transporte de passageiros, já registadas à data do presente regulamento, haverá revisão dos meios de salvação pela Direcção da Marinha Mercante, para efeitos do certificado de navegabilidade a emitir, em 1960.

Ministério da Marinha, 29 de Maio de 1958. —
O Ministro da Marinha, *Américo Deus Rodrigues Thomaz*.

ÍNDICE

TÍTULO I

Embarcações de tráfego local para transporte de passageiros bóias e coletes de salvação

CAPÍTULO I

Embarcações salva-vidas

	Artigos
Construção	1.º
Capacidade cúbica	2.º
Capacidade de transporte das embarcações salva-vidas	3.º
Equipamento das embarcações salva-vidas	4.º
Víveres e água	5.º
Ambulâncias	6.º
Aparelho portátil de radiotelegrafia para embarcações salva-vidas	7.º
Embarcações de propulsão mecânica que não são embarcações com motor	8.º
Embarcações salva-vidas com motor	9.º
Embarcações salva-vidas com motor da classe A	10.º
Embarcações salva-vidas com motor da classe B	11.º
Disposições diversas sobre embarcações a motor	12.º
Equipamento radiotelegráfico e projector em embarcações a motor da classe A	13.º
Inscrições nas embarcações salva-vidas	14.º

CAPÍTULO II

Balsas e jangadas salva-vidas

Balsas	15.º
Jangadas salva-vidas de tipo não pneumático	16.º
Disposições comuns a balsas e a jangadas salva-vidas de tipo não pneumático	17.º
Jangadas salva-vidas de tipo pneumático	18.º

CAPÍTULO III

Bóias de salvação

Artigos

Bóias de salvação	19.º
-----------------------------	------

CAPÍTULO IV

Coletes de salvação

Coletes de salvação	20.º
-------------------------------	------

TÍTULO II

Disposições comuns aos diversos tipos de navios

CAPÍTULO V

Disposições gerais

Definições	21.º
Classificação das viagens	22.º
Categorias dos navios	23.º

CAPÍTULO VI

Princípios gerais

Princípios gerais	24.º
-----------------------------	------

TÍTULO III

Meios de salvação que devem existir a bordo de navios de arqueação bruta inferior a 500 t

Regra geral	25.º
Lança-cabos e aparelho de vaivém	26.º

CAPÍTULO VII

Disposições aplicáveis a navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 125 t, mas inferior a 500 t

SECÇÃO I

Navios da 1.ª categoria

Princípio geral	27.º
Número de pares de turcos	28.º
Embarcações a motor e embarcações de propulsão mecânica sem ser a motor	29.º
Embarcações de emergência	30.º
Meios de salvação suplementares	31.º
Turcos	32.º
Manobra das embarcações salva-vidas	33.º
Iluminação de emergência	34.º
Equipamento, víveres e ambulância	35.º
Bóias e coletes de salvação	36.º
Pessoal para as embarcações salva-vidas	37.º/39.º

SECÇÃO II

Navios da 2.ª categoria

Número de pares de turcos	40.º
Embarcações a motor e embarcações de propulsão mecânica que não são a motor	41.º
Embarcações de emergência	42.º
Capacidade mínima das embarcações	43.º
Balsas ou jangadas	44.º
Turcos e manobra das embarcações salva-vidas	45.º
Iluminação de emergência	46.º
Equipamento, víveres e ambulância	47.º
Bóias e coletes	48.º
Pessoal das embarcações	49.º

SECÇÃO III

Navios da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias

Número de pares de turcos	50.º
Meios de salvação adicionais	51.º
Equipamento das embarcações salva-vidas	52.º
Bóias e coletes de salvação	53.º

CAPÍTULO VIII

Disposições aplicáveis aos navios de passageiros de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t

SECÇÃO I

Navios da 1.ª e 2.ª categorias

Artigos

Números de pares de turcos	54.º
Meios de salvação complementares	55.º
Iluminação de emergência	56.º
Equipamento, víveres e ambulância	57.º
Bóias e coletes de salvação	58.º

SECÇÃO II

Navios da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias

Número de pares de turcos	59.º
Equipamento das embarcações salva-vidas	60.º
Meios de salvação complementares	61.º
Bóias e coletes de salvação	62.º

CAPÍTULO IX

Disposições aplicáveis a navios de passageiros de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t

SECÇÃO I

Navios da 1.ª e 2.ª categorias

Meios de salvação colectivos e individuais	63.º
--	------

SECÇÃO II

Navios da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias

Meios de salvação colectivos	64.º
Bóias e coletes	65.º

CAPÍTULO X

Disposições aplicáveis aos navios de carga de arqueação bruta superior a 125 t, mas inferior a 500 t

Meios de salvação colectivos	66.º
Equipamento, víveres e ambulância	67.º
Bóias e coletes	68.º

CAPÍTULO XI

Disposições aplicáveis aos navios de carga de arqueação bruta igual ou inferior a 125 t e superior a 25 t

Meios de salvação colectivos	69.º
Equipamento, víveres e ambulância das embarcações salva-vidas	70.º
Bóias e coletes	71.º

CAPÍTULO XII

Disposições aplicáveis aos navios de carga de arqueação bruta igual ou inferior a 25 t

Meios de salvação colectivos	72.º
Bóias e coletes	73.º

CAPÍTULO XIII

Disposições aplicáveis aos navios de pesca e aos navios de recreio cuja arqueação bruta não ultrapassa 500 t

SECÇÃO I

Navios de pesca cuja arqueação bruta não ultrapassa 500 t

Meios de salvação colectivos	74.º
Equipamento e víveres	75.º
Bóias e coletes	76.º

SECÇÃO II

Navios de recreio cuja arqueação bruta não ultrapassa 500 t

Meios de salvação colectivos	77.º
Bóias e coletes	78.º
Disposições diversas	79.º

TÍTULO IV

Meios de salvação que devem existir a bordo de navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

	Artigos
Regra geral	80.º
Lança-cabos e aparelho de vaivém	81.º

CAPÍTULO XIV

Disposições aplicáveis a navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

SECÇÃO I

Navios da 1.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Princípio geral	82.º
Número de pares de turcos	83.º
Embarcações salva-vidas de propulsão mecânica com ou sem motor	84.º
Embarcações salva-vidas de emergência	85.º
Tabela relativa aos turcos	86.º
Meios de salvação suplementares	87.º
Turcos	88.º
Arrumação das embarcações salva-vidas	89.º
Manobra das embarcações salva-vidas	90.º
Iluminação de emergência	91.º
Equipamento, víveres e ambulância das embarcações salva-vidas	92.º
Bóias e coletes de salvação	93.º
Pessoal para as embarcações salva-vidas	94.º

SECÇÃO II

Navios de passageiros da 2.ª categoria, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Número de pares de turcos	95.º
Embarcações de emergência	96.º
Tabela relativa à capacidade mínima das embarcações	97.º
Balsas	98.º
Instalação e manobra das embarcações salva-vidas	99.º
Iluminação de emergência	100.º
Equipamento, víveres e ambulância	101.º
Bóias e coletes de salvação	102.º
Pessoal das embarcações salva-vidas	103.º

SECÇÃO III

Navios de passageiros da 3.ª, 4.ª e 5.ª categorias, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Número de pares de turcos de navios de passageiros da 3.ª categoria	104.º
Número de pares de turcos de navios de passageiros da 4.ª categoria	105.º
Número de pares de turcos de navios de passageiros da 5.ª categoria	106.º
Meios de salvação complementares	107.º
Equipamento das embarcações salva-vidas	108.º
Bóias e coletes de salvação	109.º

SECÇÃO IV

Navios de passageiros de arqueação bruta superior a 500 t affectos a transportes especiais

Transportes especiais, como sucede em transportes de peregrinos	110.º
---	-------

SECÇÃO V

Transportes de tropas em navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Transportes de tropas	111.º
---------------------------------	-------

CAPÍTULO XV

Disposições aplicáveis aos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Número e capacidade das embarcações salva-vidas	112.º
Turcos e dispositivos para arriar embarcações salva-vidas	113.º
Equipamento, víveres e ambulância	114.º
Jangadas	115.º/116.º
Bóias de salvação	117.º
Coletes de salvação	118.º

CAPÍTULO XVI

Disposições aplicáveis a navios de pescas e de recreio de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

SECÇÃO I

Navios de pesca de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

	Artigos
Regra geral e regra especial para bacalhoeiros	119.º

SECÇÃO II

Navios de recreio de arqueação bruta igual ou superior a 500 t

Meios de salvação para navios de recreio	120.º
--	-------

CAPÍTULO XVII

Navios para fins especiais

Meios de salvação para navios para fins especiais (rebocadores, dragas, etc.)	121.º
---	-------

TÍTULO V

Meios de salvação de navios e embarcações de tráfego local

CAPÍTULO XVIII

Embarcações de tráfego local que não são de passageiros

Regra geral para embarcações de tráfego local que não são de passageiros	122.º
--	-------

CAPÍTULO XIX

Embarcações de tráfego local para transporte de passageiros

Regra geral para embarcações de tráfego local para transporte de passageiros	123.º
--	-------

Ministério da Marinha, 29 de Maio de 1958. — O Ministro da Marinha, *Américo Deus Rodrigues Thomaz*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Aviso

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação da Legação da Suíça em Lisboa, o Governo da Austrália notificou o Governo Suíço, em 25 de Março de 1958, da sua adesão ao texto revisto em Londres em 2 de Junho de 1934 da Convenção da União de Paris, de 20 de Março de 1883, para a protecção da propriedade industrial.

O referido acto internacional começa a vigorar, quanto à Austrália, no dia 2 de Junho de 1958, nos termos do artigo 16.º, alínea 3), da referida Convenção.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 23 de Maio de 1958. — O Director-Geral, *Ruy Teixeira Guerra*.

Aviso

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação da Legação da Suíça em Lisboa, a Embaixada do Líbano em Berna procedeu ao depósito do instrumento de ratificação, por parte de seu país, dos seguintes actos internacionais, assinados, em Berna, em 25 de Outubro de 1952:

1. Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminhos de ferro (CIM);
2. Convenção Internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminhos de ferro (CIV);