

todos os encargos públicos pessoais, tanto judiciais como administrativos ou municipais.

§ único. As intimações e notificações judiciais, administrativas e policiais ao pessoal mencionado no corpo deste artigo devem ser feitas por intermédio dos capitães dos portos ou dos delegados marítimos.

Art. 3.º As autoridades judiciais, militares, fiscais, policiais, administrativas, sanitárias e consulares, cada uma na parte que lhes possa pertencer, têm por dever legal dar e fazer dar a devida execução ao Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e das Ilhas Adjacentes.

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

Paços do Governo de República, 7 de Junho de 1958. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Marcello Caetano* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Virissimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*.

### Decreto n.º 41 668

Reconhecida a conveniência de actualizar e de substituir o Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e das Ilhas Adjacentes, aprovado pelo Decreto com força de lei n.º 24 931, de 10 de Janeiro de 1935, que o Decreto-Lei n.º 41 667, de hoje, revogou;

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

#### Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e das Ilhas Adjacentes

##### PARTE I

##### Disposições gerais

##### CAPITULO I

##### Da corporação geral dos pilotos

Artigo 1.º A corporação geral dos pilotos é constituída pelo pessoal do serviço de pilotagem, agrupado em corporações e secções locais, e tem por missão assegurar a eficiência total dos serviços de pilotagem dos portos e barras do continente e das ilhas adjacentes.

Art. 2.º Compete ao Ministério da Marinha, pela Direcção-Geral da Marinha e por intermédio das autoridades marítimas que dela dependem, orientar e fiscalizar as actividades técnicas e administrativas da corporação geral e dos organismos que a compõem.

##### CAPITULO II

##### Do pessoal das corporações e secções locais

Art. 3.º O pessoal das corporações e secções locais compreende:

- a) Pilotos-mores;  
Sota-pilotos-mores;  
Cabos pilotos;  
Pilotos efectivos;  
Pilotos provisórios;
- b) Escrivães;  
Ajudantes de escrivães.

§ 1.º O número e a categoria dos componentes de cada uma das corporações e secções locais constituem a sua lotação, nos termos do que se contém nas disposições especiais deste regulamento.

§ 2.º Além do pessoal da lotação, podem as corporações e secções locais, mediante autorização prévia da competente autoridade marítima, contratar ou assalariar para o seu serviço o pessoal de que tenham necessidade.

Art. 4.º Os pilotos, escrivães e ajudantes serão integrados na reserva marítima e consideram-se isentos de todos os encargos públicos pessoais, tanto judiciais como administrativos ou municipais.

§ único. As intimações e notificações judiciais, administrativas e policiais ao pessoal mencionado no corpo deste artigo devem ser feitas por intermédio dos capitães dos portos ou dos delegados marítimos.

Art. 5.º Todo o pessoal da lotação das corporações e secções locais é obrigado a encartar-se com diploma de funções públicas.

##### SECÇÃO I

##### Admissão

##### a) Pilotos

Art. 6.º A admissão dos pilotos, para preenchimento das vagas ocorridas nas corporações e secções locais, é feita na categoria de piloto provisório, por meio de concurso documental e de provas práticas, aberto por trinta dias perante a capitania do porto respectivo e a que são aplicáveis as normas gerais estabelecidas para os concursos de admissão aos quadros do funcionalismo público.

§ único. Antes da prestação das provas práticas a aptidão física dos concorrentes é apreciada pela Junta de Saúde Naval ou por uma junta de saúde, militar ou civil, designada pelo director-geral da Marinha, não sendo susceptíveis de recurso as decisões da junta interveniente.

Art. 7.º Só pode ser admitido a concurso o candidato que tenha mais de 25 e menos de 35 anos de idade e prove satisfazer a uma ou mais das seguintes condições especiais:

- a) Ser capitão da marinha mercante;
- b) Ser piloto da marinha mercante com, pelo menos, dois anos de exercício da sua profissão nesta categoria;
- c) Ser tripulante das embarcações dos pilotos da barra e porto a que concorre, com carta de mestre ou de arrais há, pelo menos, quatro anos;
- d) Ser mestre ou arrais de embarcações que entrem e saiam a barra do porto a que concorre com, pelo menos, cinco anos de prática deste serviço;
- e) Ter servido na Armada, nas classes de manobra ou de artilheiros, durante seis anos, pelo menos.

§ único. Quando um concurso fique deserto, poderá o limite mínimo de idade, no concurso imediato, ser reduzido a vinte e dois anos.

Art. 8.º As condições especiais de admissão que constam do artigo anterior são também, pela ordem da sua enumeração, condições de preferência.

§ único. São ainda condições de preferência, depois das que ficam indicadas, o ter conhecimento de línguas estrangeiras e prática de navegação no mar e de portos importantes.

Art. 9.º As provas práticas, efectuadas sempre a bordo de um navio, versam sobre:

1.º Conhecimento da costa adjacente, montes, relevos, baixos, escolhos, canais, faróis, marcas, fundos, fundeadouros, ventos, correntes e outras conhecenças do litoral e do porto, rio ou ria e barra em que o concorrente pretende servir como piloto;

2.º Manobra e governo de embarcações, tanto de vela como de vapor ou a motor com qualquer número de

hélices; conhecimento dos rumos da agulha magnéticos e verdadeiros e marcações pela agulha; meteorologia local e uso dos principais instrumentos meteorológicos; trabalhos de acostar e desacostar, amarrar e desamarrar de muralhas, pontes, embarcações ou bóias; fundear e amarrar a dois ferros e calcular os respectivos espaços nos ancoradouros; navegação nos rios e rias; navegar dentro do porto para regulação de agulhas ou experiência de máquinas; colocar amarrações fixas; pôr ou tirar a bóia na amarração; rocegar amarras e ferros; tirar voltas às amarras; encalhar ou desencalhar nas praias; regras para evitar abalroamentos; trabalhar com o Código Internacional de Sinais; conhecimento do homógrafo e alfabeto Morse.

Art. 10.º A nomeação do júri dos concursos é da competência do director-geral da Marinha.

Art. 11.º O júri é composto pelo capitão do porto em cuja capitania houver a vaga, por um oficial de marinha seu adjunto ou qualquer outro oficial de marinha, pelo patrão-mor, nos portos em que o haja, e por um ou dois dos membros mais graduados da corporação ou secção local, sob a presidência do oficial de maior patente ou mais antigo e servindo de secretário, sem voto, o escrivão da capitania.

§ único. Nos portos em que acidentalmente o capitão do porto não seja oficial de marinha, é o mesmo substituído por um oficial de marinha das capitánias limítrofes ou mais próximas.

Art. 12.º O júri classifica as provas práticas dos concorrentes por valores, em escala até vinte, e depois, em igualdade de valorização, deve atender às preferências estabelecidas pelo artigo 8.º

Art. 13.º Em presença do processo completo do concurso, a 5.ª Secção da 1.ª Repartição da Direcção da Marinha Mercante, depois de obtida a competente homologação, promove o preenchimento das vagas existentes pela ordem de classificação dos concorrentes, que serão nomeados por alvará expedido e assinado pelo director-geral da Marinha.

Art. 14.º Os concursos são válidos apenas para as vagas existentes à data da sua abertura.

Art. 15.º Os concorrentes reprovados uma vez podem ser admitidos a novo concurso quando provem ter praticado seis meses, pelo menos, no serviço da barra e porto a que se destinam.

§ único. Os concorrentes reprovados duas vezes não podem ser admitidos a novo concurso.

#### b) Escrivães e ajudantes

Art. 16.º A admissão de escrivães e ajudantes de escrivão, para preenchimento das vagas ocorridas nas corporações locais, pode fazer-se por concurso documental, aberto na capitania do porto respectiva e a que são aplicáveis as normas gerais estabelecidas para os concursos de admissão aos quadros do funcionalismo público, ou por meio de eleição feita pelos pilotos entre os seus pares, competindo ao director-geral da Marinha decidir, conforme as circunstâncias, da modalidade preferível em cada caso.

§ único. São também elegíveis para os lugares de escrivão e de ajudante de escrivão, independentemente de limite máximo de idade, quaisquer servidores da corporação local, desde que possuam, pelo menos, o exame do 2.º grau de instrução primária.

Art. 17.º As condições de preferência, em igualdade de habilitações literárias, são as seguintes, pela ordem da sua enumeração:

- a) Ser já ajudante de escrivão, escriturário ou servidor da corporação local;
- b) Haver servido na Armada;
- c) Ser inscrito marítimo.

Art. 18.º No funcionamento e validade dos concursos e na forma de nomeação dos concorrentes aprovados devem observar-se, na parte aplicável, as disposições anteriormente estabelecidas para os pilotos, excepto quanto à constituição do júri, que é apenas composto pelo capitão do porto, por um oficial de marinha seu adjunto, ou qualquer outro oficial de marinha, e pelo chefe da corporação local onde se der a vaga.

## SECÇÃO II

### Acesso

Art. 19.º As vagas de piloto-mor, sota-piloto-mor e cabo piloto são preenchidas de grau em grau hierárquico, por direito de acesso ou concurso documental.

§ 1.º Nas corporações onde não haja sota-piloto-mor a vaga de piloto-mor é preenchida pelo cabo piloto, se houver só um, ou por concurso documental, caso haja mais do que um.

§ 2.º A vaga de sota-piloto-mor é preenchida pelo cabo piloto, se houver só um, ou por concurso documental, caso haja mais do que um.

§ 3.º A vaga de cabo piloto é sempre preenchida por concurso documental, entre os pilotos que tenham mais de cinco anos de serviço como pilotos efectivos.

Art. 20.º As condições de preferência são as seguintes, pela ordem da sua enumeração:

- a) Aptidão profissional;
- b) Bom comportamento;
- c) Antiguidade;
- d) Habilitações literárias;
- e) Conhecimento de línguas estrangeiras.

§ único. Para prova destas condições de preferência é obrigatória a apresentação a concurso da nota de assentamentos e facultativa a de qualquer outro documento.

Art. 21.º No funcionamento e validade dos concursos e na forma de promoção dos concorrentes aprovados devem observar-se, na parte aplicável, as disposições anteriormente estabelecidas para os concursos de admissão, sendo a constituição do júri a prevista pelo artigo 18.º

Art. 22.º Os pilotos provisórios fazem tirocínio durante seis meses, sob a vigilância e responsabilidade dos cabos e pilotos efectivos.

§ 1.º Findo esse prazo, se tiverem boas informações, confirmadas pelo chefe da corporação, passam a fazer serviço sob sua responsabilidade individual.

§ 2.º Quando essas informações lhes forem desfavoráveis e o capitão do porto as sancione, serão demitidos pelo director-geral da Marinha.

Art. 23.º Os pilotos provisórios que durante dois anos tenham mostrado a necessária aptidão física e profissional, acompanhada de bom comportamento, serão nomeados, por alvará do director-geral da Marinha, pilotos efectivos, ingressando nesta categoria, quando a antiguidade seja a mesma, pela ordem dos seus méritos relativos.

§ 1.º Os pilotos provisórios que, passados dois anos, não possuam ainda a necessária aptidão física e profissional podem, se tiverem bom comportamento e se a autoridade marítima assim o entender, continuar como provisórios por mais seis meses.

§ 2.º Terminado o período de tolerância, o capitão do porto proporá superiormente a sua nomeação ou demissão.

## SECÇÃO III

### Funções

#### Piloto-mor

Art. 24.º O piloto-mor é o chefe da corporação local e como tal cumpre-lhe dirigir e vigiar todos os serviços de pilotagem, em harmonia com as disposições deste regulamento e ordens que receber do capitão do porto.

Art. 25.º Compete especialmente ao piloto-mor:

1.º Instruir todos os seus subordinados sobre os deveres dos seus encargos e sobre a execução das ordens especiais do capitão do porto;

2.º Resolver por deliberação própria e sob a sua responsabilidade qualquer assunto da especialidade que exija decisão imediata;

3.º Consultar os seus subordinados nos casos em que se apresentem dúvidas sobre o serviço de pilotagem, especialmente sobre as barras darem ou não prática, em consequência do estado do tempo e mar, e sobre a oportunidade para a entrada ou saída de uma ou mais embarcações, mandando lavrar acta de consulta em que fique bem explícita a opinião de cada um;

4.º Sondar com frequência a barra e a parte do porto em que os pilotos exerçam a pilotagem, especialmente depois de cheias, temporais, mareas e grandes marés, e sempre depois das grandes invernias, entregando ao capitão do porto um mapa indicativo das sondagens executadas e das circunstâncias em que foram feitas. Nestas sondagens o piloto-mor far-se-á acompanhar por um turno de pilotos, desde que não haja prejuízo para o serviço de pilotagem;

5.º Tomar conhecimento de qualquer ocorrência na costa, barra e porto, com relação a faróis, marcas, bóias, etc., assim como de todos os acontecimentos marítimos que possam interessar à navegação da barra, porto e rio, dando de tudo parte ao capitão do porto;

6.º Tomar conhecimento de todas as ocorrências que se derem com o pessoal e material e providenciar conforme as circunstâncias exigirem, dando depois parte ao capitão do porto;

7.º Detalhar o pessoal, de harmonia, tanto quanto possível, com as suas aptidões físicas e profissionais;

8.º Entregar diariamente ao capitão do porto um mapa das embarcações entradas e saídas no dia anterior;

9.º Assinar os recibos passados para pagamento das taxas de pilotagem.

#### Sota-piloto-mor

Art. 26.º O sota-piloto-mor é o subchefe da corporação e como tal cumpre-lhe substituir o piloto-mor nos seus impedimentos.

Art. 27.º Compete especialmente ao sota-piloto-mor:

1.º Coadjuvar o piloto-mor em todos os seus serviços;

2.º Propor ao piloto-mor todas as alterações ou modificações que, para melhorar o serviço, devam ser feitas no detalhe do pessoal;

3.º Participar ao piloto-mor todas as ocorrências extraordinárias nos serviços a seu cargo;

4.º Participar todos os factos que interessem ao serviço da corporação ou ao comércio e navegação.

#### Cabos pilotos

Art. 28.º Nas secções em que o chefe seja cabo piloto tem este as atribuições e competência do piloto-mor.

Art. 29.º O cabo piloto concorre com os demais pilotos nos serviços de pilotagem de entrada e saída, trabalhos nos rios ou quaisquer outros serviços, sempre que o capitão do porto o determine.

Art. 30.º Os cabos pilotos são, em regra, os chefes dos grupos de pilotos em que não esteja o piloto-mor ou o sota-piloto-mor.

Art. 31.º Compete especialmente ao cabo piloto:

1.º Cumprir e fazer cumprir todas as ordens que tiver recebido dos seus chefes, sobre o serviço de que for encarregado;

2.º Desempenhar as funções de mestre nas embarcações que a corporação mantenha fora da barra;

3.º Dirigir os pilotos do grupo de que for encarregado e dar-lhes, quanto possível, a instrução prática de que eles careçam;

4.º Participar à autoridade marítima ou ao chefe da corporação todas as ocorrências extraordinárias que interessem aos serviços de pilotagem, ao comércio e à navegação da barra, porto ou rio.

#### Pilotos efectivos e provisórios com mais de seis meses de serviço

Art. 32.º Os pilotos são os encarregados do serviço de pilotagem e, subsidiariamente, os delegados das autoridades marítimas, sanitária, policial e aduaneira.

§ 1.º Nas entradas exercem todas estas funções até que cheguem a bordo os representantes das referidas autoridades.

§ 2.º Nas saídas não largarão sem se terem feito as competentes visitas ao navio e, depois delas, tornam a exercer as mesmas funções, policial e aduaneira, até que desembarquem fora da barra.

Art. 33.º Compete especialmente aos pilotos:

1.º Pilotar as embarcações na entrada e na saída da barra e em todos os movimentos ou trabalhos que façam no porto ou rio;

2.º Acompanhar o piloto-mor, ou quem o substituir, nas sondagens da barra ou porto, com o fim de se inteirarem de todas as alterações;

3.º Fornecer indicações meteorológicas, conforme o boletim do dia, sobre a previsão do tempo às embarcações que saírem do porto;

4.º Participar superiormente qualquer ocorrência extraordinária que se tenha produzido na costa, barra, porto, marcas, bóias, faróis, etc., que interesse aos serviços de pilotagem, ao comércio e à navegação.

#### Escrivães e ajudantes

Art. 34.º Compete aos escrivães:

1.º Dirigir o serviço da secretaria;

2.º Escrever e ter em dia todos os livros da corporação ou secção;

3.º Secretariar a comissão administrativa;

4.º Contabilizar todas as receitas e despesas da corporação ou secção.

Art. 35.º Compete aos ajudantes dos escrivães:

1.º Executar todos os serviços de secretaria que lhes sejam distribuídos;

2.º Substituir os escrivães nos seus impedimentos.

#### SECÇÃO IV

##### Fardamento

Art. 36.º Os uniformes do piloto-mor e sota-piloto-mor são de molde igual aos dos oficiais da Armada, os do cabo piloto, piloto, escrivão e ajudante de escrivão aos dos sargentos, sem direito ao uso de quaisquer insígnias militares, excepto medalhas.

§ 1.º O uso do uniforme é obrigatório em todos os actos de serviço.

§ 2.º Durante o tempo quente, e quando igual determinação vigore para o pessoal da Armada, é obrigatório o uso de uniforme branco e permitido, em fainas de pilotagem que o recomendem, o uniforme de cotim cinzento.

§ 3.º Durante o Inverno, ou quando as circunstâncias o exigirem, poderão todos usar sobretudoes e gabardinas azuis, com platinas e distintivos, e, bem assim, impermeáveis, suetes e botas altas pretas.

Art. 37.º O emblema da corporação geral é usado no boné e nas platinas e passadeiras, sendo formado por duas âncoras cruzadas, cercadas de palmas e encimadas por uma esfera armilar, tudo bordado a ouro sobre pano azul-ferrete.

Art. 38.º Os distintivos são os seguintes:

Piloto-mor — Três estrelas bordadas a ouro sobre pano azul-ferrete, dispostas nas mangas em diagonal e distantes entre si de 0,03 m, ficando a primeira à distância de 0,05 m do canhão;

Sota-piloto-mor — Duas estrelas bordadas a ouro sobre pano azul-ferrete, colocadas nas posições correspondentes às duas primeiras do distintivo do piloto-mor;

Cabo piloto — Uma estrela bordada a ouro sobre pano azul-ferrete, colocada na posição correspondente à segunda estrela do distintivo do piloto-mor;

Piloto efectivo — Duas âncoras cruzadas, bordadas a ouro, assentes numa rodela de pano azul-ferrete, colocadas em cada braço, logo acima da curva;

Piloto provisório — Duas âncoras cruzadas, bordadas a ouro, assentes numa rodela de pano azul-ferrete, colocadas no braço direito, logo acima da curva;

Escrivão e ajudante de escrivão — Uma âncora cruzada com uma pena, ambas bordadas a ouro, assentes e colocadas, como o distintivo do piloto efectivo, nos dois braços para o escrivão e só no braço direito para o ajudante.

§ único. Nas platinas e passadeiras os pilotos graduados usam as estrelas dos seus distintivos segundo a linha longitudinal média das mesmas, externamente ao emblema da corporação, tendo o restante pessoal como distintivo apenas o referido emblema.

#### SECÇÃO V

##### Proventos

Art. 39.º Os proventos do pessoal incorporado são constituídos por quinhões do montante das receitas reservado pelo presente regulamento ao estipêndio do pessoal e são mensalmente distribuídos do seguinte modo:

No activo:

Piloto-mor — Um quinhão e quinhentos milésimos;

Sota-piloto-mor — Um quinhão e trezentos e setenta e cinco milésimos;

Cabo piloto exercendo cargo de chefe — Um quinhão e trezentos e setenta e cinco milésimos;

Cabo piloto — Um quinhão e duzentos e cinquenta milésimos;

Piloto efectivo — Um quinhão;

Piloto provisório com mais de seis meses de serviço — Setecentos e cinquenta milésimos de quinhão;

Piloto provisório com menos de seis meses de serviço — Quinhentos milésimos de quinhão;

Escrivão em Lisboa e Douro e Leixões — Um quinhão e cento e cinquenta milésimos;

Escrivão nos outros portos — Um quinhão;

Piloto em exercício acumulando com o serviço de escrivão — Um quinhão e duzentos e cinquenta milésimos;

Ajudante de escrivão em Lisboa e Douro e Leixões — Novecentos milésimos de quinhão;

Ajudante de escrivão nos outros portos — Setecentos e cinquenta milésimos de quinhão;

Piloto em exercício acumulando com o serviço de ajudante de escrivão — Um quinhão e cento e vinte e cinco milésimos.

Em serviços moderados:

Cabo piloto — Um quinhão e cento e vinte e cinco milésimos;

Piloto — Oitocentos e setenta e cinco milésimos de quinhão.

§ único. Além destes proventos, o pessoal incorporado tem direito ao abono de família que estiver em vigor para o funcionalismo público.

Art. 40.º O quinhão mensal nunca pode exceder 60 por cento dos vencimentos fixos do capitão do porto ou do delegado marítimo, acrescido da média mensal dos emolumentos pelas mesmas autoridades percebidos no ano anterior.

§ 1.º Os vencimentos fixos do capitão do porto ou do delegado marítimo, para efeitos do presente artigo, são o soldo e a gratificação de serviço inerentes às patentes fixadas pela respectiva lotação.

§ 2.º O máximo do quinhão mensal será fixado, em conformidade com o anteriormente disposto, até 10 de Janeiro de cada ano, pelo respectivo capitão do porto.

Art. 41.º Os proventos referidos no artigo anterior sofrem a dedução de 75 por cento, a favor do fundo de despesas gerais da corporação ou secção local respectiva, quando o pessoal esteja ausente do serviço por motivo de prisão à ordem da autoridade policial ou judicial ou de cumprimento de pena correccional que não implique demissão.

§ único. A perda de proventos será reparada no caso de ilibação de culpa ou de sentença absolutória.

Art. 42.º Quando o quinhão mensal não chegar a atingir 100\$ em Lisboa e Douro e Leixões, 80\$ em Setúbal, Vila Real de Santo António e Funchal e 60\$ nos demais portos, sairá do fundo das despesas gerais o preciso para o quinhão igualar essas quantias; se esse fundo não puder comportar o encargo, recorrer-se-á ao fundo de reserva especial.

§ 1.º As quantias indicadas no presente artigo aplicar-se-á o coeficiente que anualmente for fixado pelo director-geral da Marinha, mediante proposta da Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos.

§ 2.º Se o fundo de reserva especial das corporações ou secções locais não tiver disponibilidades suficientes para integral cumprimento do que fica estabelecido, recorrer-se-á ao fundo para esse fim existente na referida Comissão Central.

Art. 43.º Sempre que embarque por motivo de serviço, ou que, por igual motivo, tenha de permanecer em terra fora da área da sede da sua corporação ou secção, o pessoal incorporado tem direito ao abono de uma razão diária a dinheiro, cujo valor será fixado anualmente pelo director-geral da Marinha, mediante proposta da Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos.

§ único. O abono indicado no presente artigo só se efectiva quando o serviço seja de duração igual ou superior a seis horas, tendo em atenção que, no caso de embarque, só a partir da entrada a bordo se inicia a contagem daquele período de tempo.

#### SECÇÃO VI

##### Licenças

Art. 44.º Ao pessoal que tenha bom comportamento e boas informações podem ser concedidas, em cada ano civil, sem prejuízo do serviço, as seguintes licenças:

a) Até trinta dias, com todos os proventos;

b) De mais de trinta dias até quarenta e cinco, com 50 por cento dos proventos nos últimos quinze dias;

c) De mais de quarenta e cinco dias até sessenta, com 25 por cento dos proventos nos últimos quinze dias;

d) De mais de sessenta dias até cento e oitenta, sem direito a quaisquer proventos e descontadas no tempo de serviço.

§ 1.º Os descontos a que se referem as alíneas b) e c) são aplicados logo que a licença exceda trinta ou quarenta e cinco dias, seguidos ou interpolados.

§ 2.º Todas as licenças superiores a trinta dias, concedidas nos termos deste artigo, e ainda aquelas que forem arbitradas pela Junta de Saúde Naval ou qualquer outra junta médica ficam sujeitas ao pagamento de emolumentos e do selo respectivo estabelecidos pela legislação vigente.

Art. 45.º Quando as licenças forem concedidas ao piloto-mor, sota-piloto-mor, cabos pilotos, escrivão e ajudantes de escrivão, aqueles que os substituírem recebem, pelo fundo das despesas gerais, a diferença entre os seus proventos e os dos substitutos.

§ único. Os cabos pilotos só serão substituídos quando na efectividade do serviço houver menos de quatro.

Art. 46.º Aos pilotos provisórios com mais de seis meses de serviço que tenham boas informações podem ser concedidos, durante todo o seu tempo de provisórios, sem prejuízo do serviço, dez dias de licença com todos os proventos, não tendo direito a mais nenhuma licença.

Art. 47.º A não ser em casos muito excepcionais, não podem ser concedidas licenças simultâneas ao piloto-mor e sota-piloto-mor.

Art. 48.º A competência para a concessão das licenças pertence:

Ao director-geral da Marinha — para as licenças superiores a trinta dias;

Aos capitães dos portos e delegados marítimos, sendo oficiais de marinha — para as licenças até trinta dias;

Aos capitães dos portos e delegados marítimos, não sendo oficiais de marinha — para as licenças até oito dias;

Aos chefes das corporações e secções locais — para as licenças até vinte e quatro horas, no máximo de oito dias em cada ano civil.

#### SECÇÃO VII

##### Impedimentos e incapacidades

Art. 49.º O pessoal que, por doença devidamente comprovada, deixar de prestar serviço durante mais de trinta dias consecutivos ou quarenta e cinco interpolados, dentro de cada ano civil, será mandado apresentar à Junta de Saúde Naval ou a uma junta de saúde, militar ou civil, designada pelo director-geral da Marinha, sofrendo 20 por cento de desconto dos seus proventos a partir do trigésimo dia do impedimento, excepto no caso de doença proveniente de desastre em serviço, em que o desconto só começará a efectuar-se quando o impedimento for além de cento e oitenta dias.

§ 1.º O pessoal que, por opinião da junta de saúde, confirmada pelo director-geral da Marinha, passar à situação de licença para tratamento desconta 25 por cento dos seus proventos durante todo o tempo da licença.

§ 2.º O pessoal que durante cento e oitenta dias, seguidos ou interpolados, no decorrer de um ano, se conservar na situação de licença para tratamento passa à inactividade temporária.

§ 3.º O pessoal na situação de inactividade temporária desconta nos primeiros cento e oitenta dias 50 por cento dos proventos e 75 por cento nos seguintes.

§ 4.º O pessoal que estiver na inactividade temporária só pode voltar ao serviço quando a junta de saúde o der por apto.

§ 5.º O pessoal que atingir trezentos e sessenta dias na inactividade será aposentado, se a isso tiver direito, e será demitido no caso contrário.

§ 6.º O pessoal que em qualquer ocasião for dado por incapaz para todo o serviço será aposentado ou demitido, conforme tiver ou não direito à aposentação.

§ 7.º Quando o pessoal impedido nos termos dos parágrafos anteriores for o piloto-mor, sota-piloto-mor, cabo piloto, escrivão ou ajudante de escrivão, aqueles que os substituírem recebem, pelo fundo das despesas gerais, as diferenças entre os seus proventos e os dos substituídos.

§ 8.º A doutrina do § único do artigo 45.º deste regulamento é também aplicável aos impedimentos e incapacidades dos cabos pilotos.

Art. 50.º O pessoal que, por opinião da junta de saúde, for dado por incapaz do serviço activo será empregado em serviços moderados, não podendo permanecer, porém, nesta situação por mais de cinco anos, findos os quais será aposentado, se a isso tiver direito, e demitido em caso contrário.

§ 1.º Na situação de serviços moderados só pode haver cabos pilotos ou pilotos com o mínimo de dez anos de serviço, e ainda sob a condição de que a corporação tenha, por cada um deles, mais de oito membros prontos para todo o serviço. De contrário, será esse pessoal aposentado ou demitido, conforme tenha ou não tempo para a aposentação.

§ 2.º Os cabos pilotos em serviços moderados não dão vaga, continuando nos respectivos quadros durante todo o tempo que se conservarem nesta situação, mas sem direito a acesso.

Art. 51.º Os serviços em que devem ser empregados os cabos pilotos e pilotos na situação de serviços moderados são os constantes das notas da tabela B, podendo, porém, ser alterados pelo capitão do porto, sob proposta do piloto-mor.

Art. 52.º Os descontos efectuados ao pessoal dos serviços de pilotagem por efeito da aplicação do preceituado nesta secção VII devem dar entrada como receita no fundo das despesas gerais.

#### SECÇÃO VIII

##### Aposentações

Art. 53.º A pensão de aposentação do pessoal determina-se pelas seguintes percentagens dos proventos que o aposentado receberia se estivesse no activo:

Com quinze a vinte anos de serviço — 60 por cento;

Com mais de vinte a vinte e cinco anos de serviço — 70 por cento;

Com mais de vinte e cinco a trinta anos de serviço — 80 por cento;

Com mais de trinta anos de serviço — 90 por cento.

§ único. Esta pensão é inacumulável com a que o pessoal possa auferir da Caixa Geral de Aposentações.

Art. 54.º Para os efeitos da aposentação o tempo de serviços moderados é contado por 50 por cento e o de inactividade temporária não é contado.

Art. 55.º O pessoal que se inutilizar em serviço tem direito à pensão de aposentação correspondente ao período de tempo imediatamente superior ao que contar.

§ único. Ao pessoal que ainda não tenha completado quinze anos de serviço a pensão a arbitrar será a mínima (60 por cento).

Art. 56.º A aposentação é obrigatória:

a) Aos sessenta e sete anos de idade — para os pilotos-mores, sota-pilotos-mores, escrivães e ajudantes de escrivães;

b) Aos sessenta e cinco anos de idade — para os cabos pilotos e pilotos.

Art. 57.º Para efeitos de aposentação é contado ao pessoal com mais de quinze anos de incorporado todo o tempo de serviço efectivo anteriormente prestado ao Estado e ainda o prestado às corporações e secções locais na qualidade de contratado ou assalariado.

§ único. É mantido, para efeitos da contagem de tempo para a aposentação do pessoal de pilotos, o estabelecido no artigo 10.º do Decreto n.º 2375, de 8 de Maio de 1916, que manda que o tempo que os auxiliares de defesa marítima servirem na Armada lhes seja contado pelo dobro como tempo de serviço militar efectivo.

Art. 58.º Embora sem direito a aposentação, ao pessoal contratado ou assalariado, com mais de quinze anos de bom e efectivo serviço em qualquer corporação ou secção local, poderá ser arbitrada uma pensão mensal, nunca superior a 80 por cento do vencimento ou salário que estiver auferindo, quando, em razão de idade ou doença, uma junta médica oficial o declare incapaz de angariar os seus meios de subsistência.

§ único. A pensão a que se refere este artigo é fixada pela Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos, mediante processo especial para cada caso, e constitui encargo do fundo de despesas gerais da corporação ou secção local em que o beneficiário haja prestado serviço.

### CAPÍTULO III

#### Da disciplina

##### Disposições gerais

Art. 59.º Todos os membros da Corporação Geral dos Pilotos, bem como os contratados ou assalariados ao serviço das corporações ou secções locais, são disciplinarmente responsáveis, perante as autoridades marítimas, pelas infracções que cometam.

Art. 60.º Considera-se infracção disciplinar o facto voluntário praticado por qualquer dos indivíduos referidos no artigo anterior que envolva violação de algumas das disposições deste regulamento ou dos deveres gerais dos cidadãos impostos pela lei ou pela moral social.

§ único. São especialmente passíveis de sanção disciplinar os seguintes factos:

1.º A embriaguez, quer em serviço, quer fora do serviço;

2.º A não comparência na estação de pilotos ou a bordo da embarcação de serviço, ou a ausência sem a respectiva licença, nas ocasiões em que lhe competir estar presente;

3.º A não comparência, a tempo e horas, ao serviço para que esteja detalhado;

4.º O abandono de serviço;

5.º Pilotar, fundear ou amarrar de forma indevida;

6.º Falta de respeito devido ou de atenção com o pessoal de bordo e os passageiros nas embarcações que pilotar;

7.º Falta de correcção, seriedade ou compostura;

8.º Exigir ou pedir aos proprietários, consignatários, capitães, tripulantes ou passageiros qualquer gratificação;

9.º Transgredir as ordens dos seus superiores;

10.º Se, encarregado de estação ou embarcação, mandar fazer serviço a qualquer piloto que esteja embriagado;

11.º Causar avarias e prejuízos, por meio de manobras erradas.

#### SECÇÃO I

##### Penas disciplinares e seus efeitos

Art. 61.º As penas aplicáveis aos indivíduos abrangidos por este regulamento, pelas infracções disciplinares que cometam, são as seguintes:

1.ª Repreensão em ordem;

2.ª Perda de proventos;

3.ª Suspensão;

4.ª Prisão;

5.ª Baixa de classe;

6.ª Demissão.

Art. 62.º A pena da perda de proventos consiste no desconto, a favor do fundo das despesas gerais, de 25 por cento dos proventos mensais.

§ único. A execução desta pena não interrompe o exercício efectivo de funções.

Art. 63.º A pena de suspensão consiste no afastamento temporário do exercício de funções e implica o desconto, a favor do fundo das despesas gerais, de 75 por cento dos proventos mensais.

Art. 64.º A pena de prisão consiste na reclusão, em recinto apropriado, a bordo de um navio de guerra ou numa unidade militar, e implica o desconto, a favor do fundo das despesas gerais, de 75 por cento dos proventos mensais.

§ único. Para efeitos de execução desta pena, o piloto-mor e o sota-piloto-mor são assimilados a oficiais e os restantes membros da corporação a sargentos.

Art. 65.º A pena de baixa de classe, só aplicável a pilotos graduados, consiste no regresso, definitivo ou transitório, à classe que for designada pelo director-geral da Marinha.

§ 1.º A baixa de classe definitiva torna inábil o punido para acesso ulterior.

§ 2.º A baixa de classe transitória só produz efeitos por todo o tempo que for expressamente fixado para a duração da pena.

Art. 66.º A pena de demissão consiste na expulsão do quadro do pessoal e implica não só a perda de todos os direitos anteriores, como a impossibilidade de regresso em qualquer corporação ou secção local.

§ único. Incorre sempre na aplicação desta pena todo o indivíduo que, por sentença com trânsito em julgado dos tribunais ordinários, seja condenado a pena maior por qualquer crime ou a pena correccional por crime infamante.

Art. 67.º Todas as penas disciplinares serão registadas nas notas de assentamentos individuais e todas têm por efeito a perda da faculdade do gozo de qualquer licença no período de um ano, contado desde o termo do seu cumprimento.

§ único. As amnistias não destroem os efeitos já produzidos pela aplicação da pena nem determinam, relativamente ao castigo aplicado, o cancelamento do registo, que servirá para apreciação da conduta do funcionário, mas nele se averbará que, por virtude da amnistia, a pena deixou de produzir no futuro os efeitos legais.

#### SECÇÃO II

##### Competência disciplinar

##### Punições

Art. 68.º A competência para a aplicação das penas disciplinares é a seguinte:

Director-geral da Marinha:

1.ª Perda de proventos até um ano no caso previsto pelo n.º 11.º do artigo 60.º e até trinta dias nos outros casos;

2.ª Suspensão até cento e oitenta dias;

3.ª Prisão até noventa dias;

4.ª Baixa de classe;

5.ª Demissão.

Capitães dos portos e delegados marítimos, sendo oficiais de marinha:

1.ª Repreensão;

- 2.<sup>a</sup> Perda de vencimentos até quinze dias;
- 3.<sup>a</sup> Suspensão até noventa dias;
- 4.<sup>a</sup> Prisão até trinta dias.

Capitães dos portos e delegados marítimos, não sendo oficiais de marinha:

- 1.<sup>a</sup> Repreensão;
- 2.<sup>a</sup> Perda de proventos até cinco dias;
- 3.<sup>a</sup> Suspensão até três dias.

Art. 69.<sup>o</sup> Nas infracções de maior gravidade poderá o director-geral da Marinha nomear e ouvir um conselho de disciplina, com a missão de apreciar os factos arguidos e de lhe propor a sanção conveniente.

Art. 70.<sup>o</sup> O conselho de disciplina a que se refere o artigo anterior é constituído pela seguinte forma:

- a) Dois oficiais de marinha, servindo de presidente o mais graduado ou mais antigo;
- b) Um membro da corporação ou secção respectiva, mais graduado do que o arguido;
- c) O escrivão da corporação ou secção, que servirá de secretário, sem voto, ou, na sua falta, um funcionário do quadro do pessoal civil do Ministério da Marinha.

§ único. Não pode ser nomeado para o conselho de disciplina quem for parte no processo ou neste tiver interesse directo ou indirecto.

Art. 71.<sup>o</sup> São peças essenciais do processo:

- 1.<sup>a</sup> Participação do facto e rol das testemunhas;
- 2.<sup>a</sup> Auto de averiguações;
- 3.<sup>a</sup> Despacho de nomeação e convocação do conselho;
- 4.<sup>a</sup> Nota de assentamento do arguido;
- 5.<sup>a</sup> Parecer e proposta do conselho.

Art. 72.<sup>o</sup> O procedimento disciplinar prescrito por este regulamento é independente do procedimento criminal a que os infractores possam estar sujeitos no foro comum.

Art. 73.<sup>o</sup> Na aplicação e efeitos das penas disciplinares, bem como nas reclamações e recursos a que possam dar lugar, a autoridade marítima competente observará as regras aplicáveis do Regulamento de Disciplina Militar, que para este fim e para tudo o que em matéria de disciplina não estiver expressamente previsto pelo presente regulamento se considera como fonte de direito subsidiário.

#### Recompensas

Art. 74.<sup>o</sup> As recompensas ao pessoal dos serviços de pilotagem são as seguintes:

- 1.<sup>a</sup> Elogios na presença de todo o pessoal da corporação ou secção local;
- 2.<sup>a</sup> Licenças sem perda de proventos até trinta dias;
- 3.<sup>a</sup> Louvores em portarias ou das autoridades marítimas;
- 4.<sup>a</sup> Especiais — pecuniárias ou honoríficas.

§ único. As recompensas honoríficas são constituídas por medalhas de ouro ou de prata, destinadas a premiar a exemplar conduta moral e disciplinar, só podendo ser conferidas a quem tenha os seus registos totalmente isentos de castigos.

Art. 75.<sup>o</sup> A competência para a concessão das recompensas é a seguinte:

Director-geral da Marinha:

- 1.<sup>o</sup> Licenças sem perda de proventos até trinta dias;
- 2.<sup>o</sup> Louvores e confirmação de louvores, que serão publicados em ordem especial, coleccionados em livro próprio existente na Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos;
- 3.<sup>o</sup> Prémios pecuniários até ao máximo de 5.000\$, que sairão do fundo de reserva das corporações ou secções locais a que os premiados pertencerem;

4.<sup>o</sup> Prémios honoríficos, por proposta ao Ministro da Marinha, para a concessão da medalha de ouro ou prata, correspondente, respectivamente, a trinta e a vinte anos de serviço com comportamento exemplar.

Capitães dos portos e delegados marítimos, sendo oficiais de marinha:

- 1.<sup>o</sup> Elogios;
- 2.<sup>o</sup> Licenças sem perda de proventos até quinze dias;
- 3.<sup>o</sup> Louvores em ordem.

Capitães dos portos e delegados marítimos, não sendo oficiais de marinha:

- 1.<sup>o</sup> Elogios;
- 2.<sup>o</sup> Licenças sem perda de proventos até quatro dias.

#### CAPÍTULO IV

##### Dos serviços de pilotagem

#### SECÇÃO I

##### Entrada e saída das barras e portos

Art. 76.<sup>o</sup> Todas as embarcações nacionais e estrangeiras são obrigadas a tomar piloto, tanto para entrar como para sair as barras e portos do continente e ilhas adjacentes, bem como para navegar no interior dos mesmos portos e nos rios, ainda que só para mudança de fundeadouro ou de local de acostagem.

§ único. Esta obrigação abrange também todas as embarcações que entrem ou saiam a reboque e dela só se exceptuam:

- a) Os navios de guerra nacionais;
- b) As embarcações nacionais de tráfego e pesca local;
- c) As embarcações nacionais de pesca do alto e costeira;
- d) As embarcações nacionais e estrangeiras de missões científicas ou de benemerência internacional e as de recreio ou desporto;
- e) As embarcações até 500 t de arqueação bruta e que pertençam a armadores que explorem exclusivamente a navegação costeira;
- f) As embarcações de navegação costeira e costeira internacional, fazendo operações reservadas à bandeira nacional, até 200 t, nos seus movimentos no interior de todos os portos, salvo no de Viana do Castelo.

Art. 77.<sup>o</sup> O pedido para tomar piloto por parte de qualquer embarcação deve ser prontamente atendido.

§ único. Quando as condições desfavoráveis do tempo não permitam a entrada imediata do piloto a bordo, far-se-ão sinais para a embarcação se aproximar do barco dos pilotos, ou outros sinais adequados às circunstâncias, ficando as embarcações sempre obrigadas ao pagamento da taxa de pilotagem, excepto no caso de não poderem seguir esses sinais por correrem risco.

Art. 78.<sup>o</sup> O capitão ou mestre da embarcação que entre num porto deverá ter o maior cuidado em que não haja comunicação de espécie alguma com outra embarcação antes das visitas sanitária, da policia marítima e fiscal, seguindo a tal respeito as indicações do piloto.

Art. 79.<sup>o</sup> Nenhuma embarcação, salvo qualquer circunstância anormal que a isso obrigue, poderá parar, desde que entra a barra ou porto até ancorar, senão para receber as visitas sanitárias e da policia marítima.

Art. 80.<sup>o</sup> Assumem completa e inteira responsabilidade da navegação e suas consequências, na entrada ou saída da barra ou porto, os capitães ou mestres que não tomarem piloto ou não atendam às indicações deste.

Art. 81.<sup>o</sup> As embarcações que, sem motivo de força maior absolutamente comprovada, deixarem de tomar piloto incorrerão na multa de 500\$ a 60.000\$, con-

forme a gravidade das circunstâncias e a tonelagem que desloquem, a dobrar sucessivamente nas reincidências e sempre sem prejuízo da cobrança das taxas do serviço de pilotagem.

§ único. As multas aplicadas em conformidade com o disposto neste artigo constituem receita do Estado.

Art. 82.º A responsabilidade das indenizações por avarias de abaloamento cabe inteiramente à embarcação que as causar, tenha ou não piloto a bordo e seja a pilotagem obrigatória ou não (artigo 5.º da Convenção de Bruxelas de 23 de Setembro de 1910).

## SECÇÃO II

### Deveres dos pilotos a bordo

Art. 83.º Os serviços de pilotagem de uma embarcação começam, quanto à entrada, desde que o piloto suba a bordo e terminam quando a embarcação concluir a manobra de fundear ou amarrar dentro dos portos; quanto à saída, desde que a embarcação começa a suspender ou a desamarrar e duram até que ela se ache fora do porto ou barra.

§ único. No caso especial de pilotagem dentro dos portos e rios, o serviço conta-se desde a hora da requisição do mesmo e termina logo que os trabalhos se concluem e o piloto seja dispensado.

Art. 84.º Nas pilotagens é obrigação do piloto, logo que suba para a embarcação, informar-se de:

- 1.º Água que demanda o navio;
- 2.º Se ela governa bem e se todos os aparelhos de governo estão prontos a funcionar rapidamente;
- 3.º Se tem os prumos safos e tudo disposto para prumar;
- 4.º Se tem as necessárias âncoras e amarras e se estão safas e merecem confiança;
- 5.º Se tem as agulhas compensadas ou se acusam desvios e quais;
- 6.º Todas as demais particularidades que interessem ao bom desempenho da pilotagem; e
  - a) Sendo embarcação de vela;
  - 7.º Se vira bem por davante e em roda;
  - 8.º De quanta gente dispõe para a manobra;
  - 9.º Se aguenta sem risco a maior força de vela;
  - b) Sendo embarcação a motor ou a vapor:
  - 10.º Se as máquinas e apito de alarme funcionam bem;
  - 11.º O número de hélices que tem;
  - 12.º Na marcha para ré, para que bordo desvia a popa;
  - 13.º Qual a sua velocidade;
- Mais em geral:
- 14.º Exigir que a embarcação ize a bandeira da sua nacionalidade e, nas entradas, tenha no tope da proa a bandeira indicativa de que está incomunicável, até que chegue a visita de saúde;
- 15.º Impedir qualquer comunicação com a embarcação e que esta receba ou desembarque passageiros, carga, encomendas, cartas, papéis ou outros objectos, por insignificantes que sejam, dando parte de qualquer comunicação havida por causa de força maior;
- 16.º Dirigir a navegação, nas entradas, da melhor forma para receber a visita sanitária;
- 17.º Prestar aos delegados da sanidade marítima, da fiscalização aduaneira e da policia marítima todos os esclarecimentos que forem solicitados e comunicar-lhes quaisquer contravenções que tenha havido;
- 18.º Dar todos os esclarecimentos que forem pedidos pelas fortalezas, semáforos, navios de guerra e autoridades, sempre que seja possível fazê-lo sem desvio da atenção a prestar à navegação da embarcação;
- 19.º Informar, nas entradas, o capitão da embarcação das formalidades que tem a cumprir para a exe-

cução do regulamento do porto e entregar-lhe os exemplares do regulamento que a capitania do porto tiver determinado.

§ único. O piloto reclamará do capitão todas as providências que julgar necessárias para remediar as faltas ou deficiências que encontre ou de que a bordo o informem e não deixará nunca de diligenciar pilotar a embarcação e trazê-la para dentro do porto até a colocar em segurança.

Art. 85.º Nos portos, em que haja grandes correntes de água e as embarcações se não possam aguentar a pairar por muito tempo à espera da autoridade sanitária, não são elas obrigadas a fundear no local onde se efectua a visita de saúde, nem tão-pouco a voltar a este local depois de o terem passado na sua marcha para o fundeadouro.

§ único. Ao piloto compete nestes casos a maior vigilância para que a embarcação não tenha comunicação alguma até à visita de saúde.

Art. 86.º Ao piloto compete dirigir a navegação da barra e do porto e a manobra de fundear ou amarrar, bem como a de desamarrar ou suspender, tendo sempre em atenção as circunstâncias do vento, correntes de água, revessas, proximidades de outras embarcações naufragadas, recifes, pedras, etc., prevenindo e dispondo tudo para que a manobra se faça de modo que a embarcação possa rapidamente sustar a marcha ou ancorar sem risco de sofrer ou causar avarias.

§ 1.º É expressamente proibido ancorar nas imediações de cabos submarinos, cumprindo ao piloto, antes de sair de bordo, nos casos em que seja forçado a fundear, amarrar ou acostar perto de outros perigos, instruir bem o capitão acerca das condições em que a embarcação ficar e dos cuidados que deverá ter para que não suceda qualquer sinistro.

§ 2.º A responsabilidade pela correcta execução de qualquer manobra ordenada pelo piloto pertence exclusivamente à tripulação da embarcação.

Art. 87.º Em ocasião de nevoeiro denso que encubra a terra ou as marcas, deverá o piloto mandar fundear; na impossibilidade de o fazer, pairará ou retrocederá, conforme julgar mais conveniente.

Art. 88.º No caso de evidente risco de encalhe, variação ou naufrágio, o piloto empregará todos os meios ao seu alcance para evitar o sinistro; e, quando o não consiga, envidará todos os esforços para salvar a gente que estiver a bordo, a embarcação e a carga.

§ único. Quando se derem tais sinistros, deve a ocorrência ser participada, logo que possível, à respectiva autoridade marítima.

Art. 89.º Nenhum piloto deixará de cumprir o serviço de que tenha sido encarregado e não sairá de bordo sem o ter concluído, salvo por ordem superior ou depois de ser substituído por outro piloto para isso nomeado, ou ainda no caso previsto no artigo seguinte.

Art. 90.º Quando qualquer piloto vir que o comandante, capitão ou mestre da embarcação, em vez de seguir as suas indicações, insiste em se afastar delas ou em mandar qualquer manobra inconveniente, deixará de dirigir a embarcação, declarando, em presença de testemunhas, havendo-as, que cessam as suas atribuições, e descerá do tombadilho, ponte ou catavento, retirando-se logo que possa, para terra, onde dará parte do ocorrido.

§ único. O piloto que não proceder em harmonia com o estabelecido neste artigo é disciplinarmente responsável por qualquer acidente ou avaria recebida ou produzida pela embarcação.

Art. 91.º Os pilotos podem, mediante requisição aprovada pela autoridade marítima, ir a outros portos buscar embarcações que se destinam aos portos a que



os pilotos pertencem, sendo todas as despesas de transporte e alimentação por conta da embarcação requisitante.

### SECÇÃO III

#### Embarcações dos pilotos

Art. 92.º Todos os serviços locais de pilotagem devem possuir as embarcações e aprestos necessários ao desempenho da sua missão.

Art. 93.º As embarcações de pilotos serão tripuladas pelos próprios pilotos ou por pessoal assalariado, segundo as conveniências do serviço e as condições locais.

Art. 94.º As embarcações de pilotos serão pintadas de preto, tendo a palavra «Pilotos» escrita a tinta branca no costado em ambos os bordos, desde a linha de água até à borda. Terão, além disto, sendo de vela, a letra P, a tinta preta, nas velas mestras, ocupando toda a altura destas da risadura ao gurutil, de modo que a letra se veja dos dois bordos, na mesma vela ou em velas diferentes; e, quando movidas por motor mecânico e tendo chaminé, a mesma letra P, pintada a branco, em ambos os bordos das chaminés, que devem ser pintadas a preto.

No tope do mastro mais alto içarão durante o dia uma bandeira branca orlada de azul, tendo a orla um décimo do comprimento da tralha e estando a meio da bandeira a letra P, em preto.

Idêntico sinal deve ser içado à proa das embarcações miúdas que conduzam piloto de ou para alguma embarcação.

Art. 95.º Os sinais para embarcações de pilotos se reconhecerem durante a noite são os determinados nas regras para evitar abalroamentos.

Art. 96.º As embarcações de pilotos conservar-se-ão fora dos portos permanente ou temporariamente, conforme a autoridade marítima o determinar.

Art. 97.º As embarcações de pilotos devem apenas ter com a embarcação que entre ou saia a barra as comunicações indispensáveis para dar e receber piloto ou para entregar ordens. Se, por causa de força maior, forem obrigados a ter outras, participá-las-ão à autoridade marítima.

Art. 98.º Logo que em terra haja notícia de perigo ou sinistro de qualquer embarcação, os serviços de pilotagem farão apressar e expedir com urgência as embarcações de que possam dispor para prestar o devido socorro.

Art. 99.º Os pilotos e os tripulantes das embarcações ao serviço não poderão recusar-se nunca a prestar o possível socorro aos sinistrados marítimos.

### SECÇÃO IV

#### Sinais

Art. 100.º As indicações que seja necessário dar, de terra para o mar, relativas a particularidades da barra ou porto, far-se-ão por meio de sinais, em mastros para isso apropriados, instalados em locais determinados, ou também nas embarcações de serviço de pilotagem, em harmonia com o disposto na presente secção. Esses sinais são os seguintes:

1.º Bandeira encarnada significa barra ou porto franco para a embarcação que o demanda;

2.º Bandeira encarnada, seguida de um ou dois galhardetes numéricos do Código Internacional de Sinais, significa barra ou porto acessível às embarcações com calado em pés indicado pelos galhardetes;

3.º Bandeira branca significa «espere»;

4.º Bandeira branca, içada e arriada repetidas vezes ou acompanhada de tiros, significa que a embarcação se deve fazer ao largo; a continuidade do movimento da

bandeira ou a sequência de tiros indica a urgência de puxar quanto antes para o mar;

5.º A bandeira de pilotos diz «espere piloto»;

6.º Quando seja necessário indicar que a embarcação deve guinar para um ou outro bordo ou continuar no rumo em que navega, usar-se-ão os seguintes sinais:

Um balão preto, içado em mastro ou verga, indica que a embarcação deve guinar para EB;

Dois balões, que deve guinar para BB;

Três balões, que deve navegar «assim»;

7.º A bandeira encarnada, juntamente com a branca, indica que as embarcações devem pairar em posição conveniente, esperando novo sinal;

8.º Bandeira encarnada, acompanhada de tiro de peça ou içada e arriada repetidas vezes, chama com instância a embarcação ou embarcações para a barra;

9.º Um cilindro preto, de dia, e um farol vermelho entre dois verdes, de noite, indicam estar a barra ou porto fechados;

10.º O galhardete de reconhecimento do Código Internacional de Sinais servirá, da mesma forma, para reconhecer todos os sinais feitos segundo estas indicações.

Art. 101.º As embarcações farão uso do Código Internacional de Sinais para todas as comunicações, e da mesma maneira se procederá de terra para o mar nas comunicações não previstas no artigo anterior.

Art. 102.º As embarcações que, à entrada dos portos, queiram indicar o seu calado em pés poderão utilizar os galhardetes referidos no n.º 2.º do artigo 99.º, sem mais sinal algum.

### SECÇÃO V

#### Taxas

Art. 103.º As taxas de pilotagem são referidas à tonelagem de arqueação bruta constante dos papéis de bordo e estão expressas nas tabelas A, AA, B e C anexas a este regulamento.

§ único. Em casos de dúvida e nos de embarcações de países com os quais não há acordo acerca de reconhecimento recíproco das regras de arqueação, pode o serviço local de pilotagem exigir que o capitão obtenha da capitania do porto certificado oficial da tonelagem bruta, a considerar no cálculo da quantia que a embarcação tem de pagar pelo serviço prestado.

Art. 104.º As verbas da tabela A incluem o serviço da navegação, desde o exterior da barra até ao ancoradouro no porto e ainda o fundear, amarrar a dois ferros ou a bóias, às embarcações que entrem e as operações inversas às embarcações que saem.

Art. 105.º Nos portos em que o trabalho de piloto consiste apenas em indicar o local onde se deve fundear é esse trabalho remunerado segundo a tabela AA.

§ único. Nos portos onde as embarcações não possam entrar por excesso de calado, ficam as mesmas sujeitas ao pagamento dos serviços segundo a tabela B, metam ou não piloto.

Art. 106.º As embarcações que, por qualquer circunstância, tenham de entrar ou sair dos portos à espiá pagam, além da taxa estabelecida no n.º 2.º da tabela C, mais 50 por cento da tabela A por cada dia ou fracção que durar a manobra.

Art. 107.º A pilotagem de noite é remunerada pelas verbas das tabelas A, AA ou B, acrescidas de 50 por cento.

§ único. Considera-se pilotagem de noite a que for efectuada entre o pôr e o nascer do Sol.

Art. 108.º Para a cobrança das diversas taxas estabelecidas por este regulamento usar-se-ão recibos assinados pelo chefe dos pilotos e visados pela autoridade marítima.

§ único. Estes recibos são numerados seguidamente e em cada ano civil é renovada a numeração.

Art. 109.º São isentas do pagamento da taxa de pilotagem, tomem ou não piloto, as embarcações nacionais ou estrangeiras que desembarquem náufragos, tripulantes ou passageiros em perigo de vida ou que precisem de ser socorridos em virtude de desastre sofrido a bordo e apenas se demorem no porto o tempo indispensável para o respectivo desembarque, não fazendo qualquer outra operação ou serviço.

§ 1.º Podem também ser isentas do pagamento da taxa de pilotagem, tomem ou não piloto, as embarcações nacionais ou estrangeiras que o director-geral da Marinha, por despacho especial para cada caso, reconheça deverem beneficiar de tal isenção.

§ 2.º Continuam isentas do pagamento da taxa de pilotagem as embarcações espanholas até 80 t de arqueação, enquanto nos portos espanhóis forem concedidas iguais vantagens às embarcações portuguesas das mesmas tonelagens.

Art. 110.º As embarcações que tenham de mudar de fundeadouro ou de lugar de acostagem por determinação das autoridades que superintendem nos locais dos fundeadouros ou de acostagem são dispensadas de pagar qualquer taxa de pilotagem por motivo dessas mudanças, ainda que para as fazer metam piloto.

Art. 111.º Os navios de guerra estrangeiros beneficiam de isenção ou de redução da taxa de pilotagem, nos casos em que estiver estabelecida reciprocidade de tratamento.

§ único. As capitánias será dado conhecimento, pela Direcção-Geral da Marinha, das nações a cujos navios se deve aplicar a doutrina deste artigo.

Art. 112.º As verbas das tabelas A e AA são reduzidas a 50 por cento:

a) Para os navios de guerra nacionais e embarcações de recreio ou de desporto, quando tomem piloto;

b) Para as embarcações exclusivamente de turismo e excursão;

c) Para as embarcações que arribem aos portos para meter carvão, mantimentos ou aguada, sem fazer qualquer outra operação comercial;

d) Para as embarcações arribadas por caso de força maior e que não façam quaisquer operações comerciais.

Art. 113.º As verbas da tabela B, relativas ao serviço de amarrar e desamarrar aos cais da Administração-Geral do Porto de Lisboa, são, depois de aplicados os coeficientes constantes das notas da mesma tabela, reduzidas de 50 por cento, quando digam respeito a embarcações de passageiros pertencentes a linhas de carreiras regulares com o porto de Lisboa.

Art. 114.º As embarcações que infringirem a obrigação imposta pelo artigo 76.º deste regulamento, guiando-se pela navegação que fizer outra embarcação que siga na frente com piloto a bordo, não ficam isentas do pagamento da respectiva taxa, ainda que por motivo de força maior não lhe tenha sido fornecido piloto.

Art. 115.º A isenção ou redução da taxa de pilotagem não dispensa as embarcações do pagamento integral dos encargos resultantes do embarque e desembarque do piloto.

§ 1.º Para indemnização destes encargos e dos provenientes de reboques eventualmente dados pelas embarcações alugadas, fixarão os capitães dos portos, em cada ano, as taxas a cobrar, semelhantemente ao que dispõe o n.º 4.º do artigo 126.º deste regulamento para as embarcações e material pertencentes às corporações ou secções locais.

§ 2.º Ao material empregado no serviço de amarrações e pertencente às corporações ou secções dos pilotos não será feita para qualquer embarcação, incluindo os navios de guerra nacionais ou estrangeiros, qualquer

redução no seu preço de aluguel, que deve ser fixado em tabelas próprias, aprovadas pela autoridade marítima.

Art. 116.º A falta de pagamento de qualquer das taxas indicadas neste regulamento é fundamento bastante para a autoridade marítima se opor à saída da embarcação, negando-lhe o respectivo desembarque e requisitando a intervenção do respectivo cônsul, quando seja estrangeira.

## CAPÍTULO V

### Da administração da Corporação Geral dos Pilotos e das corporações e secções locais

#### SECÇÃO I

##### Corporação Geral dos Pilotos

Art. 117.º A Corporação Geral dos Pilotos, considerada como um todo orgânicamente solidário, é dirigida e administrada por uma comissão que funciona na Direcção-Geral da Marinha, denominada Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos, e que se compõe do director da Marinha Mercante, que servirá de presidente, do chefe do Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões, do capitão do Porto de Lisboa, ou de oficiais de marinha seus delegados, do chefe da 5.ª Secção da 1.ª Repartição da Direcção da Marinha Mercante e dos dois pilotos-mores de Lisboa e do Douro e Leixões.

Art. 118.º Compete à Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos:

1.º Centralizar e coordenar a acção das corporações e secções locais, na parte que exceda a competência que a estas é conferida por este regulamento;

2.º Fiscalizar e inspeccionar os serviços técnicos e administrativos das corporações e secções locais;

3.º Escolher e adoptar os modelos dos livros e impressos a usar no serviço de secretaria das corporações e secções locais e expedir as instruções necessárias à sua escrituração correcta e uniforme;

4.º Informar e submeter a despacho do director-geral da Marinha todos os processos das corporações e secções locais que tenham por objecto a realização de despesas de material de valor excedente a 10.000\$;

5.º Estudar e propor ao director-geral da Marinha:

a) A prestação de auxílios pecuniários às corporações e secções locais que desses auxílios se mostrem carecidas;

b) O coeficiente aplicável ao quinhão mínimo, nos termos do § 1.º do artigo 42.º;

c) O valor da ração diária, nos termos do artigo 43.º;

d) A fixação das pensões a que se refere o § único do artigo 58.º;

e) A percentagem das importâncias destinadas ao seu fundo permanente, nos termos da alínea a) do artigo 120.º;

f) Os coeficientes a aplicar às taxas de pilotagem, nos termos das observações às tabelas anexas a este regulamento;

g) As providências que possam concorrer para aumentar o rendimento do fundo permanente que administra;

6.º Arrecadar as receitas e ocorrer às despesas do fundo permanente de auxílio às corporações e secções locais;

7.º Manter na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, em depósito à ordem, todas as importâncias disponíveis do fundo permanente referido no número anterior;

8.º Elaborar uma conta de caixa das suas receitas e despesas e submeter mensalmente a exame da Inspecção da Marinha uma cópia documentada dessa conta.

§ 1.º Para a sua entrada em vigor, os coeficientes a que se refere a alínea f) do n.º 5.º deste artigo serão submetidos a acordo prévio do Ministro das Comunicações.

§ 2.º As atribuições da Comissão previstas pelos n.ºs 4.º, 6.º, 7.º e 8.º deste artigo serão exercidas por uma comissão executiva, composta pelo director da Marinha Mercante, pelo chefe da 5.ª Secção da 1.ª Repartição da Direcção da Marinha Mercante e pelo piloto-mor de Lisboa.

Art. 119.º Os auxílios pecuniários a que se refere a alínea a) do n.º 5.º do artigo anterior serão concedidos, exclusivamente, para ocorrer aos seguintes encargos das corporações e secções locais:

a) Integral pagamento dos quinhões mínimos do pessoal incorporado (activo, serviços moderados e aposentado);

b) Aquisição, manutenção e aluguer de material necessário ao serviços de pilotagem;

c) Financiamento parcial, sob a forma de subsídios permanentes ou eventuais, das instituições de previdência privativa do pessoal dos serviços de pilotagem.

§ 1.º As corporações e secções locais que não disponham de recursos bastantes para o integral pagamento dos quinhões mínimos do seu pessoal formularão as necessárias requisições mensais, pelo montante exacto das importâncias complementares desses quinhões mínimos.

§ 2.º Os auxílios previstos na alínea b) deste artigo serão efectuados contra reembolso, salvo se o despacho que os autorizar expressamente os declarar isentos de restituição.

Art. 120.º As receitas do fundo permanente de auxílio às corporações e secções locais são constituídas:

a) Por uma percentagem variável entre 2 e 10 das importâncias que em cada mês devam ser aumentadas, nos termos deste regulamento, ao fundo de reserva especial das corporações e secções locais;

b) Pelos juros vencidos pelo depósito à ordem na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência;

c) Por quaisquer outros rendimentos não especificados.

Art. 121.º Além dos auxílios prestados nos termos do artigo 120.º deste regulamento, serão de conta do fundo permanente de auxílio às corporações e secções locais as despesas de qualquer ordem inerentes à direcção e funcionamento dos serviços da Comissão Central e o custo das medalhas de comportamento exemplar a conceder ao pessoal.

§ único. Aos membros da Comissão Central e da sua comissão executiva poderão ser atribuídas as remunerações que forem fixadas por despacho do Ministro da Marinha, mediante proposta do director-geral da Marinha.

## SECÇÃO II

### Corporações e secções locais

Art. 122.º Cada corporação local dispõe, como órgão de direcção e de gerência dos seus bens patrimoniais, de uma comissão administrativa, composta, normalmente, pelo chefe dos pilotos, que servirá de presidente, por dois pilotos efectivos, eleitos, e pelo escrivão, que será o secretário, sem voto.

§ 1.º Nas corporações locais em que haja mais de vinte pilotos a comissão administrativa será composta pelo piloto-mor, que presidirá, pelos sota-pilotos, que serão vogais natos, por quatro pilotos efectivos, eleitos, e pelo escrivão, que será o secretário, sem voto.

§ 2.º No impedimento legal ou compulsório do chefe dos pilotos pode a presidência ser confiada a um piloto

graduado ou até, se for preciso, a um piloto não graduado.

§ 3.º Os vogais eleitos exercem as suas funções durante o ano civil, procedendo-se à sua eleição no mês de Dezembro.

§ 4.º A eleição não pode recair, em regra, por mais de dois anos sucessivos no mesmo piloto.

§ 5.º A eleição é feita pelos pilotos efectivos e nenhum que esteja ao serviço poderá eximir-se a votar ou a exercer as funções.

§ 6.º Nas secções locais a gerência pertence, normalmente, ao piloto efectivo mais antigo, que para o exercício das suas funções terá, na parte aplicável, a competência que por este regulamento é conferida às comissões administrativas.

Art. 123.º Compete à comissão administrativa:

1.º Dirigir a actividade da respectiva corporação ou secção local e zelar e defender os seus interesses;

2.º Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares, as ordens que receba da autoridade marítima e as instruções que lhe sejam dadas pela Comissão Central da Corporação Geral;

3.º Gerir os fundos confiados à sua guarda e responsabilidade;

4.º Manter na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, em depósito à ordem, todas as importâncias pertencentes ao fundo de reserva especial;

5.º Velar por que sejam escriturados e estejam sempre em dia todos os seus livros e registos;

6.º Elaborar uma conta de caixa dos fundos que administra, extraindo dela uma cópia mensal, que, devidamente instruída com os seus documentos de receita e de despesa, será submetida a exame e aprovação da Comissão Central da Corporação Geral.

§ único. As resoluções da comissão administrativa são tomadas por maioria de votos e nenhum dos seus membros poderá deixar de dar o seu voto sobre os assuntos em discussão.

Art. 124.º A comissão administrativa é responsável para com a corporação ou secção local respectiva por todos os actos da sua gerência e as suas resoluções, sempre que haja qualquer assunto importante a tratar ou que envolva despesas de valor compreendido entre 2.000\$ e 10.000\$, devem constar de acta, só assumindo força executória depois da homologação desta pela autoridade marítima.

§ 1.º A autoridade marítima local pode, a todo o tempo, por iniciativa própria ou a instâncias da maioria do pessoal incorporado, propor superiormente a cessação do mandato de um ou mais membros da comissão administrativa, quando tenha fundadas razões para considerar inconveniente ou prejudicial que a investidura se prolongue.

§ 2.º A medida compulsória prevista no parágrafo anterior provocará nova e imediata eleição para os lugares que vaguem.

Art. 125.º Independentemente do estabelecido no artigo anterior, a autoridade marítima local acompanhará e fiscalizará com assiduidade todos os actos da comissão administrativa, podendo mandar sustar ou anular aqueles que não mereçam a sua aprovação.

Art. 126.º Constituem receitas das corporações e secções locais:

1.º Taxas de pilotagem;

2.º Produto da venda de embarcações e outros artigos que já não convenham ao serviço;

3.º Produto de achados, feitas as deduções legais;

4.º Produto de reboques e de aluguel de embarcações e material, conforme tabelas aprovadas anualmente pelos capitães dos portos;

5.º Produto dos descontos efectuados por motivo de licença ou doença;

6.º Produto de quaisquer multas aplicadas nos termos deste regulamento;

7.º Juros das quantias em depósito;

8.º Indemnizações das companhias de seguros por acidentes de trabalho, quando as corporações ou secções locais paguem aos interessados;

9.º Restituição de quaisquer abonos recebidos e não vencidos;

10.º Ofertas e legados;

11.º Quaisquer outros rendimentos não especificados.

§ único. As receitas de cada corporação ou secção local arrecadar-se-ão em cofre especial, de que são claviculários o presidente, o escrivão e o mais graduado ou antigo dos vogais da comissão administrativa. Os claviculários são solidariamente responsáveis pelos fundos recolhidos, e, sempre que se tratar de divisão das receitas, devem eles estar presentes, dando-se por essa ocasião balanço ao cofre e lavrando-se a correspondente acta.

Art. 127.º As receitas cobradas distribuem-se pelos três seguintes fundos permanentes, na proporção do que para cada um deles vai indicado:

a) Fundo dos proventos do pessoal (60 por cento das receitas; em Lisboa, 50 por cento);

b) Fundo de despesas gerais (20 por cento das receitas; em Lisboa, 25 por cento);

c) Fundo de reserva especial (20 por cento das receitas; em Lisboa, 25 por cento).

§ 1.º O apuramento e distribuição das receitas faz-se nos dias 15 e último de cada mês, sofrendo as que devam integrar-se no fundo de reserva especial a dedução a que se refere a alínea a) do artigo 120.º deste regulamento.

§ 2.º Os saldos acusados pelo fundo de proventos do pessoal transitarão, no fim de cada mês, para o fundo de reserva especial.

Art. 128.º Constituem despesas das corporações e secções locais, respeitantes a cada um dos seus fundos permanentes:

1.º Fundo dos proventos do pessoal:

a) Vencimentos do pessoal incorporado (activo, serviços moderados e aposentado);

2.º Fundo de despesas gerais:

a) Vencimentos do pessoal contratado ou assalariado;

b) Rações diárias regulamentares;

c) Abono de família;

d) Ajudas de custo de deslocação aos membros dos júris de concursos de pessoal;

e) Aquisições de utilização permanente e de material de consumo corrente;

f) Conservação, aproveitamento e pequenas reparações do material;

g) Encargos de manutenção do serviço e outros não especificados;

3.º Fundo de reserva especial:

a) Aquisição e grandes reparações de material;

b) Aquisição e reparação de imóveis destinados à instalação do pessoal ou a abrigo do material;

c) Suprimentos aos outros fundos permanentes, quando estes não comportem a totalidade dos seus encargos regulamentares.

Art. 129.º O pagamento ao pessoal e os depósitos para o fundo de reserva especial são feitos nos dias seguintes ao do apuramento do rendimento.

Art. 130.º Em cada uma das corporações e secções locais devem existir os seguintes livros, todos numerados e rubricados pela autoridade marítima ou seu delegado:

1.º De ordens dadas pela autoridade marítima respectiva;

2.º De matrícula do pessoal, para os assentamentos de cada um e em cujas notas biográficas se registam: licenças, prémios, louvores, castigos e todas as demais indicações de circunstâncias relativas à vida oficial; este livro terá, no fim, páginas destinadas a escriturar os louvores ou censuras que disserem respeito à corporação ou secção;

3.º De termos diversos;

4.º De consultas, para registo das havidas entre os pilotos sobre a barra dar ou não praticabilidade, em geral, ou a qualquer embarcação, em especial, e sobre assuntos respeitantes à pilotagem;

5.º De actas da comissão administrativa;

6.º De conta de caixa, abrangendo a receita e despesa dos três fundos permanentes;

7.º De receita e despesa do material;

8.º De registo de entradas e saídas e de serviços no porto e rios;

9.º De registo diário da cobrança de taxas de pilotagem;

10.º De registo de licenças e impedimentos.

§ 1.º Sem prejuízo da acção fiscal que incumbe à Comissão Central da Corporação Geral dos Pilotos, a autoridade marítima local examinará e visará, em cada mês, as contas a que se referem os n.ºs 6.º e 7.º deste artigo.

§ 2.º Até ao dia 10 de cada mês serão afixadas, nas estações das corporações ou secções, cópias devidamente autenticadas das contas do mês anterior.

## PARTE II

### Disposições especiais

#### CAPÍTULO I

#### Corporações locais

##### Lisboa

Art. 131.º Há uma corporação local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

1 piloto-mor;

1 sota-piloto-mor;

5 cabos pilotos;

58 pilotos;

1 escrivão;

1 ajudante de escrivão.

Art. 132.º Uma embarcação da corporação deve permanecer fora da barra, sempre pronta a atender a navegação. Só em ocasiões de mau tempo poderá abandonar a baía de Cascais, procurando abrigo dentro do rio, mas o mais próximo possível da barra.

Art. 133.º A corporação tem três estações: a primeira, em Lisboa, dirigida pelo piloto-mor; a segunda, no Bom Sucesso, dirigida pelo sota-piloto-mor; a terceira, a bordo da embarcação fora da barra, dirigida por um cabo piloto.

Art. 134.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso desde o exterior da barra até aos fundeadouros de Lisboa, ou vice-versa. Estes serviços são remunerados pelas verbas da tabela A.

§ único. Todos os restantes serviços dentro do porto são remunerados pelas verbas da tabela B, com excepção dos serviços das calas.

Art. 135.º Os serviços de pilotagem das calas do rio são remuneradas por 50 por cento das verbas da tabela A.

Art. 136.º A estação de pilotos do Bom Sucesso receberá os pilotos de saída a qualquer hora do dia ou da noite e fornecerá pilotos de entrada do nascer ao pôr do Sol, salvo quando o navio tenha a visita de saúde marcada para de noite, devendo, neste caso, o piloto ser fornecido logo que seja requisitado.

**Douro e Leixões**

Art. 137.º Há uma corporação local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

- 1 piloto-mor;
- 2 sota-pilotos-mores;
- 2 cabos pilotos;
- 28 pilotos;
- 1 escrivão;
- 1 ajudante de escrivão.

Art. 138.º A pilotagem do porto do Douro compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e a Ponte D. Luís. A de Leixões, o percurso entre uma distância não superior a 2 milhas da entrada e o interior do porto ou docas.

Art. 139.º A corporação divide-se em duas estações: a primeira, com sede na Foz, dirigida pelo piloto-mor; a segunda, com sede em Leixões, dirigida alternadamente por cada um dos sota-pilotos-mores, sob nomeação do chefe do Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões. De cada uma destas estações faz parte permanentemente um cabo piloto.

§ 1.º A vaga de piloto-mor é preenchida por concurso documental aberto entre os dois sota-pilotos-mores.

§ 2.º O sota-piloto-mor chefe da estação de Leixões, além dos deveres que lhe competem pelo artigo 26.º do presente regulamento, tem também as atribuições do artigo 25.º

§ 3.º O pessoal das duas estações está dentro dos respectivos portos, pronto a sair quando for necessário e as condições de tempo e mar o permitam.

§ 4.º A competência disciplinar sobre o pessoal das estações da corporação de pilotos dos portos do Douro e Leixões pertence ao chefe do respectivo Departamento Marítimo.

Art. 140.º Compete à estação da Foz a pilotagem da entrada no Douro das embarcações que venham do mar, a sua completa amarração, os trabalhos dentro do rio, a pilotagem até fora da barra ou até ao porto de Leixões e competente amarração neste porto.

Art. 141.º A estação de Leixões pertencem a pilotagem de entrada e saída deste porto e os serviços dentro dele e também a de entrada no Douro e serviços neste rio até completa amarração, quando não forem pilotos da estação da Foz buscar as embarcações a Leixões.

Art. 142.º Os serviços da corporação, que não estejam determinados no presente regulamento como permanentes, serão na altura própria feitos por escala.

Art. 143.º A estação de Leixões terá um terço, pelo menos, do número de pilotos existentes na corporação.

§ 1.º Em Leixões, além do cabo, cinco pilotos são permanentes e os pilotos restantes destacam da Foz às quinzenas.

§ 2.º Os pilotos permanentes de que trata o parágrafo anterior serão, de preferência, voluntários, e, não havendo voluntários, serão sorteados entre os pilotos mais aptos para trabalhar em Leixões.

§ 3.º Se depois de um ano de serviço privativo em Leixões o piloto revelar pouco aptidão, o capitão do porto proporá a sua substituição, justificando a proposta, que será aprovada ou não pelo chefe do Departamento.

Art. 144.º Nas entradas e saídas do rio Douro o piloto-mor ou sota-piloto-mor, ou quem suas vezes fizer, assistirá numa embarcação, sempre que o mar o permita, ao movimento da barra, collocando-se em posição conveniente para, sob sua responsabilidade, indicar, por sinais convencionados, o que julgar conveniente para o bom êxito do serviço dos pilotos que conduzam as embarcações.

§ 1.º O piloto encarregado de pilotar a embarcação obedecerá pontualmente ao que assim lhe for indicado

até passar a barra e Cabedelo. Depois assumirá de novo a direcção e responsabilidade da embarcação até que fique convenientemente amarrada.

§ 2.º Quando entrarem ou saírem embarcações da barra do Douro sem poder, por causa do mau tempo, estar no seu posto a embarcação indicada no corpo deste artigo, serão feitos sinais, em local previamente convencionado, para a navegação se efectuar nas condições precisas.

Art. 145.º Nenhuma embarcação pode meter à barra do Douro sem indicação da estação de pilotos.

Art. 146.º As embarcações que no rio Douro desamarrem para sair e, por motivo de força maior, o não possam fazer pagam o serviço de desamarrear pela tabela B.

Art. 147.º As embarcações que entrarem em Leixões tão-sòmente para meter piloto ou receber a visita de saúde com o fim de seguir para o rio Douro, desde que naquele porto se demorem apenas o tempo indispensável para esse serviço, nunca mais de duas horas, salvo motivo de força maior, ficam isentas do pagamento da taxa de pilotagem em Leixões.

Art. 148.º Com relação ao porto artificial de Leixões, a corporação de pilotos dará inteiro cumprimento às disposições regulamentares e especiais daquele porto e às deste regulamento que não estejam em opposição àquelas.

Art. 149.º As estações da Foz e de Leixões farão consulta conjunta ou separadamente, conforme as circunstâncias o ditarem, e comunicá-las-ão reciprocamente.

§ único. Para este efeito a estação de Leixões terá também um livro de consultas.

Art. 150.º Cumpre ao chefe do Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões orientar e fiscalizar as actividades técnicas e administrativas da corporação, nos termos do artigo 2.º deste regulamento, coadjuvado pelo capitão do Porto de Leixões nos assuntos que a esta Capitania directamente respeitem.

**Setúbal**

Art. 151.º Há uma corporação local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

- 1 piloto-mor;
- 2 cabos pilotos;
- 12 pilotos;
- 1 escrivão.

Art. 152.º A corporação divide-se em duas estações: a primeira, em Setúbal, dirigida pelo piloto-mor; a segunda, na embarcação fora da barra, dirigida por um dos cabos pilotos. À primeira competem as pilotagens de saída e serviços no rio; à segunda as pilotagens de entrada.

Art. 153.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora, onde normalmente há uma bóia a assinalá-la, e a zona dos ancoradouros do porto, definida pela área do porto limitada a leste pela linha que une a Igreja de Santo António com o extremo noroeste do Baixo Campanário; a sul pela linha que une o extremo noroeste deste baixo com o extremo oeste do Baixo João Farto; e a oeste pela linha que une o extremo oeste do Baixo João Farto com o local denominado Toca do Pai Lopes.

§ único. Os serviços de pilotagem desde a zona dos ancoradouros até qualquer outro local do porto são remunerados por 50 por cento da tabela A.

**Vila Real de Santo António**

Art. 154.º Há uma corporação local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

- 1 piloto-mor;
- 1 cabo piloto;

6 pilotos;  
1 escrivão.

Art. 155.º O pessoal permanecerá onde o capitão do porto julgue mais conveniente para o serviço.

Art. 156.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla do banco de fora e os ancoradouros da vila.

Art. 157.º A corporação compete a pilotagem no rio Guadiana até ao Pomarão, serviço que é remunerado pelas verbas da tabela A.

§ único. O piloto que pilotar ao Pomarão permanecerá a bordo até que a embarcação regresse a Vila Real de Santo António.

## CAPITULO II

### Secções locais

#### Viana do Castelo

Art. 158.º Há uma secção de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

1 cabo piloto;  
3 pilotos.

§ único. O cabo piloto desempenha as funções de chefe.

Art. 159.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro no rio ou dentro das docas.

#### Aveiro

Art. 160.º Há uma secção local de pilotos, com sede no Forte da Barra, constituída pelo seguinte pessoal:

1 cabo piloto;  
2 pilotos.

§ único. Um dos pilotos da secção acumula o cargo com as funções de escrivão.

Art. 161.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla do banco de fora e qualquer ancoradouro do porto, quando feito seguidamente, sem ter de fundear dentro da ria.

#### Figueira da Foz

Art. 162.º Há uma secção local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

1 cabo piloto;  
1 piloto.

§ único. O cabo piloto desempenha as funções de chefe e o piloto acumula com as funções de escrivão.

Art. 163.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla do banco de fora e a doca ou os ancoradouros próximos dela.

§ único. As embarcações que sigam para fundeadouros diferentes dos acima indicados ou deles venham pagam mais um serviço pela tabela B.

#### Portimão

Art. 164.º Há uma secção local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

1 cabo piloto;  
2 pilotos.

Art. 165.º O pessoal permanecerá onde o capitão do porto julgue mais conveniente para o serviço.

Art. 166.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla de fora dos bancos e

os ancoradouros da cidade até à ponte, quando feito seguidamente.

#### Faro e Olhão

Art. 167.º Há uma secção local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

2 pilotos.

§ único. Um dos pilotos acumula o cargo com as funções de escrivão.

Art. 168.º Um piloto deve permanecer na estação da ilha da Culatra, instalada em edifício do Património do Estado; o outro piloto na sede da Capitania do Porto.

Art. 169.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e os ancoradouros na Praça Larga.

§ único. As embarcações que seguirem para as rias de Faro ou de Olhão ou delas venham pagam mais um serviço pela tabela B.

#### Funchal

Art. 170.º Há uma secção local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

1 cabo piloto;  
2 pilotos.

Art. 171.º Enquanto não estiver concluído o porto artificial a pilotagem consiste em indicar o local onde as embarcações devem fundear.

#### Angra do Heroísmo

Art. 172.º Há uma secção local de pilotos, constituída pelo seguinte pessoal:

1 piloto.

§ único (transitório). Quando o actual piloto deixar de prestar serviço o cargo será exercido cumulativamente por um cabo-de-mar.

Art. 173.º A pilotagem neste porto consiste em indicar o local onde as embarcações devem fundear.

## CAPITULO III

### Pessoal não incorporado

#### Caminha

Art. 174.º Dois cabos-de-mar acumulam as suas funções com as de piloto.

Art. 175.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro em frente da vila, quando feito seguidamente, sem ter de fundear dentro do rio.

#### Esposende

Art. 176.º Um cabo-de-mar acumula as suas funções com as de piloto.

Art. 177.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro dentro do porto, quando feito seguidamente.

Art. 178.º Os serviços de pilotagem às embarcações que saíam dos estaleiros de Fão para o porto são remunerados pela tabela B, com mais 50 por cento por cada dia de trabalho, percentagem que atingirá também a sobretaxa da noite.

#### Vila do Conde

Art. 179.º Um cabo-de-mar acumula as suas funções com as de piloto.

Art. 180.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e o ancoradouro dentro do porto, quando feito seguidamente.

**S. Martinho do Porto**

Art. 181.º Dois cabos-de-mar acumulam as suas funções com as de piloto.

**Sesimbra**

Art. 182.º Um cabo-de-mar acumula as suas funções com as de piloto.

Art. 183.º A pilotagem da baía de Sesimbra consiste em indicar às embarcações o local onde devem fundear.

**Sines**

Art. 184.º Um cabo-de-mar acumula as suas funções com as de piloto.

Art. 185.º A pilotagem da baía de Sines consiste em indicar às embarcações o local onde devem fundear.

Art. 186.º No abrigo da Calheta as entradas e as saídas são de pilotagem obrigada para as operações comerciais e pagam um serviço da tabela B.

**Vila Nova de Mil Fontes**

Art. 187.º Dois cabos-de-mar acumulam as suas funções com as de piloto.

Art. 188.º A pilotagem de entrada ou de saída compreende o percurso entre a orla dos bancos de fora e os ancoradouros da vila, quando feito seguidamente.

**Tavira**

Art. 189.º Um cabo-de-mar acumula as suas funções com as de piloto.

**CAPÍTULO IV****Outros portos**

Art. 190.º Nos outros portos poderá haver um ou dois cabos-de-mar que acumulem as suas funções com as de piloto, quando o capitão do porto o julgue necessário e for superiormente autorizado.

Art. 191.º A pilotagem nestes portos consiste em indicar o local onde as embarcações devem fundear.

**PARTE III****Disposições diversas****CAPÍTULO UNICO**

Art. 192.º Os serviços de pilotagem dos portos sem pessoal incorporado reger-se-ão, na parte aplicável, pelas disposições estabelecidas pelo presente regulamento para as corporações e secções locais.

§ único. Os preceitos a observar quanto à gerência dos fundos e à escrituração dos livros que a autoridade marítima local entenda necessários serão objecto de proposta especial, a submeter à aprovação do director-geral da Marinha.

Art. 193.º O pessoal de pilotagem dos portos de Ponta Delgada e Horta é constituído por funcionários do quadro do pessoal civil do Ministério da Marinha, nos termos do Decreto-Lei n.º 36 081, de 31 de Dezembro de 1946.

Art. 194.º Aos serviços de pilotagem dos portos de Ponta Delgada e Horta e ao seu pessoal aplicar-se-ão todas as disposições deste regulamento que não colidam com a sua legislação própria, constante do regulamento que para aqueles portos foi mandado pôr em execução pelo Decreto com força de lei de 16 de Fevereiro de 1911 e de quaisquer diplomas legais que ulteriormente o tenham alterado ou completado.

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

Paços do Governo da República, 7 de Junho de 1958. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz*.

**Taxas de pilotagem****TABELA A****Tonelagem bruta:**

Até 100 . . . . .	2\$70
101 a 200 . . . . .	4\$50
201 a 300 . . . . .	6\$30
301 a 400 . . . . .	8\$10
401 a 500 . . . . .	9\$90
501 a 750 . . . . .	11\$70
751 a 1000 . . . . .	13\$50
1001 a 1250 . . . . .	15\$30
1251 a 1500 . . . . .	17\$10
1501 a 1750 . . . . .	18\$90
1751 a 2000 . . . . .	20\$70
2001 a 2500 . . . . .	22\$50
2501 a 3000 . . . . .	24\$30
3001 a 3500 . . . . .	26\$10
3501 a 4000 . . . . .	27\$90
4001 a 4500 . . . . .	29\$70
4501 a 5000 . . . . .	31\$50
Cada 1000 t a mais ou fracção . . . . .	\$90

**TABELA AA****Tonelagem bruta:**

Até 500 . . . . .	2\$00
501 a 2000 . . . . .	2\$50
2001 a 4000 . . . . .	3\$00
4001 a 6000 . . . . .	3\$50
6001 a 10 000 . . . . .	4\$00
Por cada 5000 t a mais ou fracção . . . . .	\$25

Esta tabela aplica-se quando o serviço dos pilotos se limite a indicar o fundeadouro.

**TABELA B****Tonelagem bruta:**

Até 500 . . . . .	2\$70
501 a 1000 . . . . .	4\$50
1001 a 2000 . . . . .	6\$30
2001 a 3500 . . . . .	8\$10
3501 a 5000 . . . . .	9\$90
Cada 1000 t ou fracção a mais . . . . .	\$90

**Notas**

Os serviços compreendidos por esta tabela são os seguintes:

- 1.º Amarrar com os seus ferros ou a bóias, depois de concluído o serviço de entrada.
- 2.º Amarrar ou desamarrar de muralhas, pontes, pontões ou outras embarcações.
- 3.º Mudança de ancoradouro.
- 4.º Navegação nos portos e rios, depois de concluída a pilotagem de entrada.
- 5.º Regulação de agulhas.
- 6.º Experiência de máquinas navegando.
- 7.º Colocação de amarrações fixas com ou sem bóias.
- 8.º Rocaça de amarras ou ferros.
- 9.º Tirar voltas às amarras.
- 10.º Entrar ou sair das docas, incluindo o amarrar ou desamarrar das respectivas muralhas.
- 11.º Entrar ou sair de diques ou planos inclinados.
- 12.º Encalhar ou desenchar nas praias.

**TABELA C**

- 1.º Permanência do piloto a bordo, fora da barra, quando requisitado para pilotar embarcações que não possam entrar por qualquer motivo e dentro do porto quando requisitado pelas próprias ou mandado pela capitania por motivo de mau tempo, cada dia ou fracção . . . . . 2\$25
- 2.º Qualquer serviço de pilotagem que exceda três horas, contadas daquela para que o piloto foi requisitado, por cada dia ou fracção . . . . . 1\$35
- 3.º Piloto em terra às ordens de uma embarcação, sem fazer serviço, por cada dia ou fracção . . . . . 1\$35
- 4.º Piloto retirado do serviço da corporação, por estar sujeito à revisão médica . . . . . 1\$35
- 5.º Piloto em viagem, por cada dia . . . . . 2\$25
- 6.º Piloto de quarentena, a bordo ou em terra, por cada dia . . . . . 2\$25
- 7.º Piloto requisitado para serviço que não chegou a efectuar-se por motivo da embarcação . . . . . 1\$35
- 8.º Transmissão de ordens a embarcação no mar, quando não chegue a entrar . . . . . 9\$00
- 9.º Arriar ou rondar cabos a uma embarcação para manobra de outra que esteja por dentro ou por fora desta, a pagar pela que obriga a manobra até 2000 t . . . . . 2\$00
- Superior a 2000 t . . . . . 3\$00

## Observações a todas as tabelas

I. A bordo, quando em serviço, o piloto-mor e o sota piloto-mor têm direito a alojamento e alimentação em 1.ª classe e o restante pessoal em 2.ª

II. Sempre que as circunstâncias do tempo, mar, maré, regime de portos e rios, etc., exijam pessoal especial e estranho às corporações de pilotos as despesas com esse pessoal serão pagas pelas embarcações pilotadas.

As respectivas contas terão o visto do capitão do porto.

III. As despesas de quarentena dos pilotos ficam a cargo das embarcações.

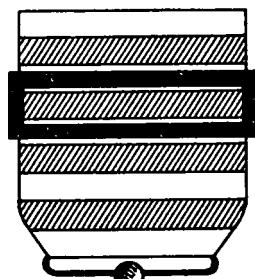
IV. As verbas destas tabelas são multiplicadas por coeficientes anualmente fixados pelo Ministro da Marinha, com o acordo do Ministro das Comunicações, variáveis, consoante se trate de embarcações de tráfego reservado ou não à bandeira nacional.

V. Para as embarcações de carreiras regulares, conduzindo passageiros para o porto de Lisboa, que amarem ao cais deste porto, há a redução de 50 por cento nas taxas de acostagem (tabela B).

Ministério da Marinha, 7 de Junho de 1958. — O Ministro da Marinha, *Américo Deus Rodrigues Thomaz*.

## Padrão da medalha de exemplar comportamento

(§ único do artigo 74.º)



ANVERSO



VERSO



Esta medalha usar-se-á, com fivela, pendente de fita de seda ondeada, de 0,03 m de largura, dividida transversalmente em nove faixas iguais, cinco das quais serão brancas e as quatro restantes azuis. As fivelas terão o comprimento indispensável para a passagem da fita e 0,009 m de altura, sendo os aros de 0,002 m. Poderão ser usadas as fitas sem medalhas, mas sempre com as fivelas, não devendo exceder a altura das fitas sobre cada lado das fivelas mais de 0,003 m.

Ministério da Marinha, 7 de Junho de 1958. — O Ministro da Marinha, *Américo Deus Rodrigues Thomaz*.

assume todas as obrigações e responsabilidades do Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte decorrentes da aplicação à Costa do Ouro da Convenção Internacional sobre as estatísticas económicas, assinada em Genebra em 14 de Dezembro de 1928 e emendada pelo Protocolo celebrado em Paris em 9 de Dezembro de 1948.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 30 de Maio de 1958. — O Director-Geral, *Ruy Teixeira Guerra*.

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 16 728

A brigada de estudos hidráulicos da Guiné, criada pela Portaria n.º 15 696, de 7 de Janeiro de 1956, compete, com a orientação que lhe for fixada, o estudo do melhoramento das actuais condições hidráulicas do rio Geba no que respeita fundamentalmente à navegação, defesa contra cheias, drenagem e, eventualmente, rega dos campos marginais.

Considerando que o desenvolvimento dos trabalhos a cargo da brigada, e em especial no seu sector agrónomico, impõe a ampliação do quadro de pessoal fixado pelas Portarias n.ºs 15 696, de 7 de Janeiro de 1956, e 16 043, de 16 de Novembro de 1956;

Tendo em vista o disposto na alínea a) do artigo 7.º do Decreto n.º 40 869, de 20 de Novembro de 1956:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, o seguinte:

1.º Acrescer ao quadro de pessoal fixado pelas Portarias n.ºs 15 696 e 16 043 um agrónomo, um técnico agrícola, um capataz agrícola chefe de trabalhos e um motorista mecânico de embarcações.

§ único. O agrónomo será considerado como praticante até, pelo menos, um ano após a sua admissão.

2.º O agrónomo praticante terá direito a vencimentos e subsídios metropolitanos e ultramarinos iguais aos fixados pela Portaria n.º 16 043 para o engenheiro civil praticante.

3.º O capataz agrícola chefe de trabalhos e o motorista mecânico de embarcações terão direito, quando em serviço na metrópole, aos seguintes vencimentos:

Capataz agrícola chefe de trabalhos . . .	2.800\$00
Motorista mecânico de embarcações . . .	2.800\$00

4.º Quando em serviço na província da Guiné, o mesmo pessoal terá direito aos seguintes vencimentos fixos mensais únicos:

Capataz agrícola chefe de trabalhos . . .	5.400\$00
Motorista mecânico de embarcações . . .	5.400\$00

5.º Independentemente das unidades e respectivas designações funcionais constantes do quadro a que se referem o n.º 2.º da Portaria n.º 15 696, o n.º 1.º da Portaria n.º 16 043 e o n.º 1.º da presente portaria, poderá ser contratado o pessoal técnico e administrativo que ocasionalmente se verifique necessário à execução dos estudos e obras.

6.º Os vencimentos únicos ou vencimentos e subsídios do pessoal contratado, nos termos do número anterior, serão fixados por despacho do Ministro do Ultramar,

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

## Aviso

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação do secretário-geral das Nações Unidas, o Governo de Ghana fez saber, em 7 de Abril de 1958, que