

Regulamento das Capitanias dos Portos a que se refere o decreto n. 6617 desta data

TITULO I

Da organização e administração das Capitanias dos Portos

CAPITULO I

DA ORGANIZAÇÃO DAS CAPITANIAS

Art. 1.º Ao Ministerio da Marinha cabem a administração e direcção da marinha mercante, nella comprehendida o casco, o pessoal e a navegação, a policia naval e administrativa, o regimen e a conservação da costa, rios, portos e lagoas navegaveis abertos á navegação interestadual e internacional, no que for especificado neste regulamento.

A Inspectoria dos Portos e Costas pertencerá a superintendencia desses serviços.

Art. 2.º O territorio da Republica comprehende tantas circumscripções para o serviço naval, quantos são os Estados maritimos e fluviaes da União.

Art. 3.º O dominio maritimo fluvial da União comprehende : terrenos de marinha, os reservados á servidão publica, os accrescidos e accrescidos de accrescidos de que trata o decreto n. 4.105, de 22 de fevereiro de 1868, os portos do mar, rios e lagoas franqueados á navegação e ao commercio maritimo interestaduale internacional e as aguas territoriaes da Republica.

Art. 4.º Em cada circumscripção funcionará uma capitania do porto, com séde no porto de maior movimento maritimo, administrada por officiaes da activa ou reformados do corpo da armada.

Art. 5.º As capitanias dos portos, como repartições federaes, exercem no dominio maritimo e fluvial da União a jurisdicção compativel com a natureza dos seus serviços e dentro dos limites dessa jurisdicção independem de quaesquer outras repartições publicas, e estão directamente subordinadas á Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 6.º As capitanias dos portos terão delegacias e agencias onde for necessario estabelecer-as no interesse do commercio maritimo e da navegação, as quaes lhes ficarão directamente subordinadas.

Art. 7.º Nos portos estrangeiros cabe aos consules os serviços da marinha mercante especificados neste regulamento.

CAPITULO II

DA CLASSIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS A CARGO DAS CAPITANIAS

Art. 8.º Os serviços das capitánias dos portos comprehendem :

1º, a policia naval, o regimen e a conservação da costa, portos, rios e lagoas navegaveis da Republica ;

2º, a inspecção dos pharóes e o balisamento da costa, dos portos e rios e lagoas navegaveis ;

3º, a inscripção civil de propriedade dos navios mercantes nacionaes ;

4º, os actos e contractos referentes ás embarcações mercantes nacionaes ;

5º, a matricula ou a inscripção maritima de todos os individuos empregados no mar, inclusive o pessoal maritimo de todas as repartições federaes, estaduais ou municipaes ;

6º, o arrolamento das embarcações do trafego e da pesca e o das do serviço das repartições publicas federaes, estaduais e municipaes, excepto as de guerra ;

7º, a fiscalização da pesca ;

8º, as vistorias das embarcações ;

9º, os soccorros navaes ;

10, o processo por infracção deste regulamento ;

11, os exames para obtenção da carta de arraes, mestre de pequena cabotagem, praticos e praticantes de machinistas ;

12, a collecta das multas que constituem a receita eventual da repartição ;

13, a fiscalização da praticagem dos portos, barras, rios, lagoas e costas ;

14, a fiscalização das linhas subvencionadas pela União, quando essa incumbencia lhe for dada.

CAPITULO III

DO PESSOAL DAS CAPITANIAS DOS PORTOS

Art. 9.º As capitánias de portos e suas delegacias serão de tres categorias, conforme a importancia e movimento do commercio maritimo de sua localidade.

Paragrapho unico. A elevação da categoria das capitánias, delegacias e agencias será feita por lei.

Art. 10. O pessoal das capitánias, delegacias e agencias destinado ao serviço da policia naval e do expediente da secretaria será o de que trata o capitulo IV do titulo I e capitulos I ao VIII do titulo II deste regulamento.

§ 1.º Exercerão a policia naval: os capitães de portos e delegados, os ajudantes, patrões-móres, patrões, machinistas, foguistas, marinheiros e agentes.

§ 2.º Exercerão exclusivamente o serviço do expediente da secretaria: os secretarios, officiaes, amanuenses, porteiros e continuos-serventes.

Art. 11. Nas delegacias onde não houver ajudante, o delegado accumulará as funções ; assim como o secretario as do official, auxiliado pelo porteiro, sem prejuizo do serviço deste ; o patrão exercerá as funções de patrão-mór e o continuo-servente as do porteiro, onde não houver taes empregados.

CAPITULO IV

DAS AGENCIAS

Art. 12. Nos portos que, pela importancia da navegação ou do commercio maritimo não comportem delegacias, haverá agencias da capitania confiadas a inferiores reformados da Armada ou a algum maritimo matriculado na capitania, da confiança do capitão do porto para exercer na localidade a policia naval que cabe ao capitão do porto do quem é preposto, a quem fica directamente subordinado e de quem recebe as ordens para o serviço.

Art. 13. As agencias serão com frequencia inspecionadas pelo capitão do porto ou pelo ajudante que for designado.

Art. 14. O pessoal das agencias poderá reunir qualquer outra profissão que não seja a de empregado publico federal.

Art. 15. Os livros para o expediente das agencias serão fornecidos pela capitania do porto.

Art. 16. As agencias serão creadas por proposta ao Governo, que, si concordar, pedirá ao Congresso Nacional a necessaria autorização.

Art. 17. O pessoal das agencias é de nomeação do inspector de portos e costas por proposta do capitão do porto.

Art. 18. A cobrança das multas impostas pela agencia será feita por ordem do capitão do porto a quem serão remettidos os autos da infracção.

Art. 19. Nas agencias as vistorias das embarcações serão feitas por peritos nomeados pelo capitão do porto.

Art. 20. As agencias semestralmente remetterão ao capitão do porto um relatorio de todo o movimento da agencia com indicações de medidas tendentes ao melhoramento dos serviços a seu cargo e prestarão conta annual do serviço ao capitão do porto.

Art. 21. Os agentes quando não forem praças reformadas prestarão fiança que será arbitrada pelo inspector de portos e costas e não excederá de 500\$, não podendo assumir o exercicio do cargo sem haver entrado com a respectiva importancia para a repartição do Thesouro Federal que existir mais proxima da localidade.

CAPITULO V

DO MATERIAL DAS CAPITANIAS E SUAS DEPENDENCIAS

Art. 22. As capitanias terão as embarcações a vapor e a remos que forem necessarias para o serviço geral do porto, o material para o soccorro naval, bombas e demais appparelhos para a extinção de incendios.

Art. 23. As delegacias terão as embarcações apropriadas á navegação dos portos onde funcionarem e á praticagem que nellas houver por administração.

Serão também providas de material indispensavel ao serviço de soccorros.

Art. 24. As capitanias e delegacias occuparão edificio situado nas proximidades do porto com accomodações para residencia do capitão do porto e dos ajudantes, aquartelamento de seus empregados militares ou assemelhados e acondicionamento de todo o material nautico e de incendio.

Terão também carreiras com coberturas para a conservação e limpeza das embarcações a remos e lanchas a vapor.

TITULO II

Do pessoal das capitanias e seus deveres

CAPITULO I

DO CAPITÃO DO PORTO

Art. 25. O capitão do porto, como chefe da capitania, exerce autoridade sobre o pessoal nella empregado, tendo por superior immediato o inspector de Portos e Costas, e, no Estado de sua jurisdição, é a primeira autoridade naval militar, excepto, quanto a esta parte, se na localidade ou no porto houver outra em exercicio de funcções militares de commando de força ou de chefe de estabelecimento de marinha, de categoria superior.

Art. 26. Ao capitão do porto compete :

1º, a policia, o regimen e a conservação da costa, rios, portos e lagões navegaveis ;

2º, administrar os serviços da capitania com o auxilio do respectivo pessoal, cumprindo e fazendo cumprir as disposições do presente regulamento ;

3º, manter a boa ordem nos trabalhos da capitania e a disciplina entre os seus empregados ;

4º, responder perante o inspector de Portos e Costas pela fiel execução dos serviços que administrar ;

5º, executar e fazer executar as ordens do inspector de Portos e Costas ;

6º, escalear o pessoal que deve permanecer na capitania depois das horas do expediente ;

7º, corresponder-se directamente com todas as autoridades ;

8º, processar e decidir todas as questões relativas á policia naval sem prejuizo das attribuições conferidas á policia do Districto Federal ou dos Estados ;

9º, percorrer as repartições de sua dependencia, em correição, duas vezes por anno, requisitando, si não tiver, os meios de transporte ao inspector de Portos e Costas ;

10, presidir as vistorias a que forem submettidas as embarcações e escalar para esses serviço os ajudantes da capitania ;

11, presidir as mesas de exame para praticos, mestre de pequena cabotagem, arraes e praticantes de machinistas ;

12, presidir os leilões que se realizarem nas capitánias ;

13, providenciar sobre os destinos dos dinheiros arrecadados pela capitania, e sobre os inventarios dos responsaveis da Fazenda Nacional, ordenando que, terminado cada exercicio, os respectivos livros de receita e despeza e seus auxiliares sejam remettidos á Inspectoria de Portos e Costas ;

14, empossar os empregados e tomar delles o compromisso de bem servirem ; e dar-lhes licença por motivo justificado, não excedendo de 15 dias em cada anno ;

15, nomear e contractar o pessoal, cujo provimento lhe compete ;

16, propor o pessoal idneo para o serviço da capitania, cuja nomeação dependa do Ministro da Marinha, ou do inspector de Portos e Costas ;

17, prover as faltas ou impedimentos temporarios dos empregados que não tiverem substituto legal ;

18, convocar e presidir o conselho de compras, quando lhe competir ;

19, assignar os termos de abertura dos livros da repartição e bem assim dos navios mercantes sujeitos a essa formalidade, autorizando a rubricar as folhas destes os officiaes da secretaria e as daquelles os ajudantes ;

20, authenticar os documentos que dependam da capitania para a arrecadação de impostos federaes ;

21, organizar tabellas de frete para as embarcações do trafego do porto, comprehendidos os rebocadores de barra fóra ;

22, propor a adopção de melhoramentos aconselhados pela experiencia, e dos já applicados em repartições semelhantes de outras marinhas, com bom exito ;

23, impor multas pelas infracções deste regulamento ;

24, requisitar o auxilio das autoridades civis e militares e da policia, quando lhe for preciso, para fazer effectivas as disposições regulamentares ; prender e punir os que as infringirem ;

25, apresentar annualmente, em janeiro, ao inspector de Portos e Costas o relatorio do anno anterior, do qual conste o estado dos serviços, com indicação das medidas que os tornem mais efficazes ;

26, manter em todas as circumstancias a autonomia dos encargos da capitania ;

27, regularizar e decidir, em juízo verbal, a remuneração devida por salvamento e abaloamento que não excedam de 1:000\$000;

28, ministrar ao procurador seccional todas as informações e documentos que forem necessários para defender os interesses da Fazenda Nacional;

29, mandar autoar, nos casos de desobediência às suas ordens, ou de qualquer outro delicto, as pessoas que delinqüirem dentro do edificio da capitania e remetter ao juízo criminal competente o auto, com todos os documentos e informações necessárias para este lhes formar culpa na forma da lei, dando de tudo conta ao inspector de Portos e Costas.

Nos casos de delictos commettidos fóra da capitania, mas em logares sujeitos a sua autoridade ou jurisdicção, o auto será lavrado pelo empregado mais graduado que estiver presente e assignado pelas testemunhas presencias do facto, e depois remettido ao capitão do porto, para ulterior procedimento, na forma acima citada.

Art. 27. O capitão do porto sómente delegará poderes ao ajudante, fóra dos casos previstos neste regulamento, quando estiver impedido.

Art. 28. O capitão do porto nas compras miudas para o expediente da capitania e consumo das embarcações ordenará que a aquisição seja feita directamente por empregados de sua confiança segundo os preços correntes do mercado e dentro das verbas orçamentarias votadas, sem exceder em cada mez á duodecima parte de cada verba.

Ordinariamente, porém, convocará o conselho de compras e chamará concorrência, procedendo de accôrdo com as disposições que regulam a especie.

Art. 29. O capitão do porto, além das condições de navegabilidade, verificada pela commissão de vistorias, examinará, antes da sahida dos navios a vapor ou a vela nacionaes, si estes se acham em bom estado de ordem e asseio e aperecebidos de sobressalentes e virtualhas para a viagem; si o serviço de mesa e camarotes e outros compartimentos do navio garantem o conforto e bem estar dos passageiros na proporção de suas viagens; si as accomodações destinadas aos passageiros e tripolantes lhes são asseguradas; assim como si todos osapparelhos e meios de garantias existentes a bordo dos navios, contra os accidentes do mar, incendios e naufragios, para a salvação das mercadorias e das pessoas embarcadas, são sufficientes para esse mister.

§ 1.º Aos navios que não estiverem convenientemente apparelhados ou estiverem com excesso de carga além da linha da água, o capitão do porto retirará ou negará o passe para a sahida e multará o commandante em 500\$ a 1:000\$ e dará parte da occorrença ao inspector de Portos e Costas, quando se tratar de linhas subvencionadas pela União.

§ 2.º O capitão do porto, quando o navio tiver de sahir á noite, escalará o ajudante que tenha de substitui-lo no exerce e providencias deste artigo.

Art. 30. Nas faltas ou impedimentos temporários, o capitão do porto será substituído pelo mais antigo de seus ajudantes, na falta destes por um official da força naval existente no porto, que for designado pelo commandante, e finalmente pelo patrão-mór.

CAPITULO II

DOS AJUDANTES

Art. 31. O 1º ajudante, ou o mais graduado ou antigo dentre os officiaes que servirem esse cargo, é o substituto legal do capitão do porto, e funcionará como fiscal da Fazenda Nacional, inspecionando a carga dos responsaveis, o acondicionamento do material e seu estado de conservação.

Art. 32. Incumbe mais ao 1º ajudante:

1º, fazer o inquerito policial militar e da policia naval por delegação do capitão do porto ;

2º, detalhar o serviço das rondas do pessoal e embarcações da capitania.

Art. 33. Ao 2º ajudante compete encarregar-se do pessoal marítimo da capitania, providenciando para que os patrões e marinheiros, assim como os machinistas e foguistas conheçam bem as obrigações que teem a cumprir.

Art. 34. Ao 3º ajudante compete encarregar-se de todas as embarcações da capitania, providenciando para que o material esteja bem cuidado.

Art. 35. São obrigações communs aos ajudantes:

1º, coadjuvar o capitão do porto no desempenho de suas attribuições, cumprir e fazer cumprir as ordens que delle receber ;

2º, manter a boa ordem no recinto da capitania, e a disciplina do pessoal em todas as occasiões ;

3º, rondar os ancoradouros uma ou mais vezes por dia, conforme o movimento do porto ;

4º, permanecer na capitania no dia em que for escalado para attender, durante ou fóra das horas do expediente, ao serviço de modo que na ausencia do capitão do porto haja quem por elle responda ;

5º, pernoitar na repartição quando houver accomodações para isso ;

6º, acudir aos soccorros que a capitania tiver de prestar, ainda que não resida no recinto della ;

7º, permittir que, fóra das horas do expediente, atraquem ao caes da capitania as embarcações miudas dos navios mercantes ou quaesquer outras do trafego do porto que tiverem de fazer communicações urgentes ou de pedir providencias no caso de sinistro no porto ;

8º, presidir as vistorias por ordem do capitão do porto ;

9º, attender ás reclamações sobre assumpto marítimo, e si não puder fazel-o, por ser a capitania incompetente, encaminhar os reclamantes, sobretudo estrangeiros, para a repartição ou estabelecimento que possa providenciar a respeito ;

10, participar ao capitão do porto qualquer irregularidade no regimen do porto, da qual resulte infracção da policia naval, que tenha chegado ao seu conhecimento por observação propria, por denuncia da imprensa, ou por informações de pessoa fidedigna.

CAPITULO III

DOS DELEGADOS

Art. 36. Aos delegados das capitancias compete:

1º, cumprir e fazer cumprir as ordens do capitão do porto, a quem estão directamente subordinados ;

2º, exercer, por delegação, as funcções de capitão do porto, com responsabilidade propria, onde estiver estabelecida a delegacia, fazendo nella executar todas as disposições do presente regulamento que lhe forem applicaveis ;

3º, corresponderem-se directamente com o capitão do porto e com as autoridades locais, sempre que for preciso, a bem do serviço da delegacia.

Art. 37. Os empregados da delegacia exercitam as mesmas funcções dos que lhes correspondam na capitania.

CAPITULO IV

DO PESSOAL DA SECRETARIA

Art. 38. O secretario, que exercerá tambem a funcção de thesoureiro, é responsavel pelos dinheiros arrecadados pela capitania, pela boa ordem e regularidade dos trabalhos da secretaria, cujo expediente dirige, distribue e executa de conformidade com o que dispõe este regulamento, que cumprirá e fará cumprir exactamente pelos empregados da secretaria.

Art. 39. Incumbe mais ao secretario:

1º, escripturar o inquerito policial e os inqueritos em geral sobre os sinistros no mar ;

2º, escripturar os processos que tenham de ser decididos pelo capitão do porto, e tomar por termo os recursos interpostos pelas partes ;

3º, redigir e conferir toda a correspondencia official da capitania e em geral todos os actos expedidos pela secretaria com a assignatura do capitão do porto ou de quem o substituir em seus impedimentos ;

- 4º, lavrar termos em livros ou fóra delles e fazel-os registrar;
- 5º, assignar as certidões mandadas passar pelo capitão do porto;
- 6º, colligir dados para o relatório annual da repartição, que fará acompanhar de mappas, por elle organizados, contendo o numero de navios entrados e sahidos com declaração das tripulações, tonelagem, portos de procedencia e destino, e assim de todos os individuos empregados na vida do mar, segundo a profissão de cada um;
- 7º, propor ao capitão do porto as providencias conducentes ao melhor andamento do serviço da secretaria;
- 8º, organizar annualmente a lista dos navios mercantes á vela, e a vapor da marinha brasileira e a estatística dos naufragios occorridos, em igual periodo, nas costas comprehendidas na circumscripção da capitania, para serem remettidas á Inspectoria de Portos e Costas;
- 9º, arrecadar as multas cobradas pela capitania e fazer entrega da respectiva importancia ao Thesouro Federal, ás Delegacias Fiscaes, ás Mesas de Rendas e Collectorias, segundo o logar em que funcionarem as capitánias;
- 10, fazer as folhas de pagamento dos empregados e demais pessoal da capitania;
- 11, fazer a inscripção civil de propriedade dos navios mercantes nacionaes e registrar todos os actos e contractos referentes aos mesmos;
- 12, effectuar a matricula ou inscripção marítima da gente do mar;
- 13, lavrar os termos das vistorias e expedir as certidões respectivas;
- 14, receber, conferir e despachar os rôes de equipagem dos navios entrados ou para sahir;
- 15, effectuar o arrolamento das embarcações do trafego do porto e pesca e as demais sujeitas a essa formalidade;
- 16, passar as licenças de embarcações e as de qualquer outra natureza, que forem despachadas pelo capitão do porto;
- 17, encerrar, com sua assignatura, o ponto dos empregados a elle sujeitos;
- 18, distribuir o serviço pelas officiaes e amanuenses.

CAPITULO V

DOS OFFICIAES E AMANUENSES

Art. 40. Aos officiaes e amanuenses cumpre auxiliar os trabalhos da repartição, de accôrdo com as instrucções que receberem do secretario.

Art. 41. Ao official compete substituir o secretario em seus impedimentos e faltas.

CAPITULO VI

DO PORTEIRO (ENCARREGADO DE DILIGENCIAS)

Art. 42. O porteiro exercerá também as funções de official de justiça da capitania e fará as intimações que lhe forem ordenadas, para a cobrança das multas por infracção deste regulamento, e ainda todas as diligencias policiaes que tenham por objecto auxiliar a inspecção da capitania sobre os individuos de profissão maritima e as embarcações em que elles forem empregados.

§ 1.º E' subordinado ao capitão do porto, de quem recebe as ordens para effectuar as intimações sobre o pagamento de multas, e quaesquer outras que se tornarem necessarias.

§ 2.º Sobre as diligencias que tenha de effectuar deve receber as instruções do capitão do porto, que rubricará as assignadas pelo secretario.

Art. 43. O porteiro, sem prejuizo de suas obrigações especiaes, auxiliará o secretario nos trabalhos de escripta, sempre que houver muita affluencia de expediente a despachar.

§ 1.º E' responsavel pela mobilia, utensilios e outros objectos das salas do expediente, que receberá por inventario.

§ 2.º Quando houver mais de um porteiro, ao mais antigo cabe a responsabilidade de que trata o paragrapho anterior, bem como o pedido, recebimento e despeza da verba para o asseio da secretaria, que o fará mensalmente, prestando contas ao 1º ajudante, antes de receber a quota do mez seguinte.

Os pedidos de dinheiro serão feitos, por escripto, pelo porteiro e rubricados pelo capitão do porto.

Art. 44. Ao porteiro incumbe mais :

1º, cuidar na conservação e boa guarda da mobilia e quaesquer outros objectos das salas do expediente ;

2º, ter sempre providas do necessario as mesas dos empregados ;

3º, velar na policia e ordem das ante-salas e facilitar a entrada e sahida das pessoas que tiverem negocio na capitania ;

4º, fechar, sellar e expedir a correspondencia ;

5º, transmittir aos empregados os recados, papeis e ordens ;

6º, abrir a repartição nos dias de serviço, uma hora antes da marcada para o começo dos trabalhos, e extraordinariamente, quando ordenar o capitão do porto ;

7º, fazer os leilões, na falta do respectivo leiloeiro.

Art. 45. Quando funcionar como official de justiça, o porteiro terá direito ás custas que forem percebidas em identicos casos nos juizos federaes, além dos vencimentos que lhe forem arbitrados.

Art. 46. Aos continuos-serventes incumbe o asseio e limpeza geral das salas e gabinetes da secretaria, e coadjuvar o encarregado das diligencias.

CAPITULO VII

DO PATRÃO-MÓR

Art. 47. Em todas as capitánias haverá um patrão-mór directamente subordinado ao capitão do porto.

Art. 48. O patrão-mór tem sob sua direcção todas as embarcações a remos e a vapor da capitania, que juntamente com o material destinado ao serviço geral do porto e a soccorros no mar lhe serão carregados por inventario.

Art. 49. A gente do serviço marítimo da capitania fica subordinada ao patrão-mór.

Art. 50. Compete ao patrão-mór :

1º, dirigir todos os trabalhos da arte do marinho, que tiverem de ser executados pela capitania, e, em geral, todos os serviços de igual natureza ordenados pelo capitão do porto ;

2º, prestar soccorros, dentro ou fóra do porto, aos navios ;

3º, fazer dentro do porto, no ancoradouro proprio, as amarrações fixas para os navios de guerra nacionaes ;

4º, ter sempre promptas as embarcações da capitania, safas e claros os appparelhos do serviço marítimo e de soccorro naval, observando a este respeito as instrucções do ajudante ;

5º, cumprir as ordens do capitão do porto e as que lhe forem dadas pelo ajudante, em qualquer circumstancia ;

6º, percorrer todas as manhãs os diversos ancoradouros para inspecção as amarrações das embarcações fundeadas, as boias, balisas e caes, dando parte do que verificar de anormal ao ajudante de serviço ;

7º, ter sob sua guarda os depositos de carvão pertencentes ao Ministerio da Marinha, que lhe serão carregados por inventario.

Art. 51. O patrão-mór deve acondicionar todo o material de sua responsabilidade nos depositos da capitania, arrumando e rotulando os appparelhos que não forem de uso diario.

Art. 52. Cumpre ao patrão-mór conservar em amarrações proximas da capitania, e de preferencia na doca que a esta pertencer, as embarcações que não estiverem nas carreiras sob coberta.

Art. 53. Nas capitánias, onde o secretario não fór commissario, serão os pedidos de mantimentos, para as rações do pessoal municiado e de sobresalentes para o serviço da capitania feitos pelo patrão-mór, seguindo-se para o recebimento e despeza os processos do regulamento do serviço de fazenda da armáda, para o que terá os livros respectivos, devendo annualmente prestar conta de sua gestão.

CAPITULO VIII

DA GENTE DO SERVIÇO NAVAL

Art. 54. Os patrões ao serviço das capitánias, subordinados ao pessoal dirigente destas, tem por especial incumbencia zelar

pela conservação das embarcações que lhes forem confiadas. Pertencem á direcção geral do patrão-mór, mas respondem perante o ajudante pelo estado das embarcações e pela disciplina de seus tripolantes.

Art. 55. Nas fainas da capitania os patrões devem manter, a todo transe, a ordem e a subordinação da gente que dirigem.

Paragrapho unico. São encarregados de rondar os ancoradouros e cáes, conforme o detalhe desse serviço, organizado pelo primeiro ajudante, de quem receberão as necessarias instrucções, e podem ser empregados em quaesquer diligencias de character naval ou que tenham por fim auxiliar a policia do Districto Federal ou dos Estados.

Art. 56. Os patrões, por occasião de soccorro a navio, acodem com a gente do serviço naval sob as ordens do patrão-mór.

Art. 57. Os patrões devem ter carta de arraes e possuir as habilitações precisas para pilotear as embarcações da capitania em qualquer expedição no interior do porto, podendo nessa qualidade ser chamados para fazer parte da commissão de exame dos candidatos á carta de arraes.

Art. 58. A marinhagem para o serviço da capitania deve ser contractada entre os individuos de profissão maritima, de preferencia os que tiverem sido praça da armada com baixa por conclusão de tempo. Nos contractos devem ser especificadas as obrigações de cada um, as soldadas, o tempo de serviço e o premio de reengajamento, si houver essa clausula.

Paragrapho unico. Incumbe especialmente á marinhagem ter as embarcações aprestadas e no maior estado de asseio, assim como conservar o seu aquartelamento e rancho limpos e arejados.

Art. 59. Dentre os marinheiros serão tirados pelo ajudante os patrões das embarcações a remos.

Art. 60. A gente do serviço naval, por occasião de incendio a bordo ou na capitania, acudirá com bombas de que esta dispuzer e poderá ser utilizada, por ordem do capitão do porto ou de quem suas vezes fizer, na extincção de incendios fóra do recinto da capitania si não houver no logar serviço organizado para os soccorros dessa natureza.

Art. 61. Os machinistas e foguistas, contractados para servirem nas embarcações da capitania, de empenharão suas obrigações de accordo com o que se acha estabelecido para os do Corpo de Machinistas Navaes no respectivo regulamento.

Pertencem á direcção do patrão-mór, como pessoal do serviço naval, mas são immediatamente subordinados ao ajudante, perante quem respondem pela limpeza, conservação e funcionamento das machinas das lanchas, assim como pelo consumo do combustivel e sobressalentes.

Dêvem obedecer aos patrões das embarcações em que servirem.

CAPITULO I

DAS NOMEAÇÕES E ADMISSÕES

Art. 62. Os capitães dos portos serão nomeados, por decreto, dentre os officiaes superiores da activa ou reformados do corpo da armada, não podendo aquelles exercer a commissão por prazo maior de tres annos.

Paragrapho unico. No Districto Federal o cargo de capitão do porto é inherente ao de sub-inspector de Portos e Costas.

Art. 63. Os ajudantes e delegados serão nomeados, por decreto, dentre os officiaes superiores e subalternos da activa ou reformados do corpo da armada.

Art. 64. Os secretarios serão nomeados, por decreto, dentre os officiaes superiores ou subalternos do corpo de commissarios ou na falta, por officiaes reformados do corpo da armada ou classes annexas.

Art. 65. Os officiaes serão nomeados por portaria do Ministro da Marinha, de preferencia entre os officiaes subalternos reformados do corpo da armada ou classes annexas.

Art. 66. Os amanuenses serão nomeados, por portaria do Ministro da Marinha, dentre os officiaes ou inferiores reformados ou ex-inferiores dos corpos de marinha.

Art. 67. Os patrões-móres serão nomeados por portaria do Ministro, dentre os do respectivo corpo.

Art. 68. Os patrões serão nomeados por titulo do inspector de portos e costas, mediante proposta do capitão do porto, dentre as ex-praças dos corpos de marinha que se mostrarem habilitadas em exame para arraes do porto.

Paragrapho unico. Na falta de ex-praças, nas condições exigidas, serão nomeados os arraes do porto, de morigerada conducta.

Art. 69. Os porteiros (encarregados de diligencias) serão nomeados por titulo do inspector de Portos e Costas, mediante proposta do capitão do porto, dentre os inferiores reformados ou ex-inferiores, da armada, e na falta, dentre os matriculados na Capitania do Porto, em condições de exercerem o cargo.

Art. 70. Os continuos-serventes serão admittidos pelo capitão do porto, dentre as ex-praças da armada, e, na falta, dentre os matriculados na Capitania do Porto.

Art. 71. Os machinistas, foguistas e marinheiros ou remadores serão contractados pelo capitão do porto por tempo nunca inferior a dezoito mezes, dentre os que se apresentarem habilitados para exercer essas funções, dando-se preferencia aos que já tiverem servido na armada.

Art. 72. Os capitães de portos (officiaes reformados), ajudantes, delegados, secretarios, officiaes, patrões-móres, patrões, porteiros e continuos-serventes servirão por tempo indeterminado.

CAPITULO II

DO PONTO

Art. 73. Os empregados que servirem na capitania ficarão sujeitos ao ponto, que assignarão, em livro proprio, até 15 minutos depois da hora marcada para o começo do expediente da repartição e no acto de se retirarem findos os trabalhos.

Art. 74. O capitão do porto e os ajudantes officiaes da activa não estão sujeitos ao ponto, por serem considerados sempre em serviço como funcionarios militares.

Art. 75. Os empregados sujeitos ao ponto, que faltarem ao serviço, soffrerão desconto em seus vencimentos pela fórma seguinte :

a) o que faltar sem causa justificada perderá o ordenado e a gratificação da função e não contará as faltas como tempo de serviço;

b) o que faltar, por motivo justificado, perderá sómente a gratificação.

São motivos justificados :

1º, molestia ;

2º, nojo ou gala.

No caso de molestia prolongada, o empregado justificará mensalmente as faltas com attestado de medico para continuar a perceber o ordenado integral ;

c) ao que comparecer depois de encerrado o ponto, dentro da meia hora que se seguir á fixada para o começo do expediente, se justificar a demora, se descontará sómente um terço da gratificação ;

d) ao que entrar na repartição uma hora depois de encerrado o ponto, se descontará metade da gratificação do dia.

e) o que se retirar com licença uma hora antes da fixada para o encerramento do expediente, perderá metade da gratificação, e o que se retirar nas mesmas condições, meia hora antes, perderá um terço da gratificação ;

f) o que, depois de assignar o ponto ou depois de começado o expediente, se retirar, sem licença, perderá todos os vencimentos do dia e os do seguinte, si for feriado, e si o fizer, com licença, perderá toda a gratificação do dia ;

g) ao que comparecer depois de encerrado o ponto, sem motivo justificado, se descontará todo o vencimento do dia.

Art. 76. O desconto por faltas interpoladas será relativo aos dias em que estas se derem, mas, si forem successivas, se estenderá também aos dias que, não sendo de serviço, estejam comprehendidos no periodo das mesmas faltas.

Art. 77. Não soffrerá desconto algum o que faltar á repartição:

a) por achar-se encarregado pelo Ministro de algum trabalho ou commissão;

b) por motivo do serviço da repartição, autorizado pelo inspetor ou pelo capitão do porto;

c) por estar servindo algum cargo gratuito e obrigatorio em virtude de lei, e com o conhecimento do capitão do porto.

Art. 78. O expediente da repartição começará ás 10 horas da manhã e durará seis horas por dia. Podendo nos climas quentes como Maranhão, Pará e Amazonas ser feito em duas partes, de 8 horas ás 11 da manhã e de 2 ás 5 da tarde.

Art. 79. O substituto do empregado que não perder sua gratificação não perceberá outra que não seja a do seu cargo, mas terá a do substituido, si este não a perceber.

Art. 80. O empregado que for designado organizará no ultimo dia do mez um resumo do ponto de accordo com as determinações da circular de 29 de janeiro de 1878, que, depois de assignado pelo secretario e rubricado pelo capitão do porto, será enviado á repartição competente para o devido pagamento.

CAPITULO III

DAS LICENÇAS E VENCIMENTOS

Art. 81. Os empregados militares das capitánias terão licença e perceberão vencimentos de accôrdo com a lei n. 1453, de 9 de janeiro de 1906.

Em nenhuma hypothese a licença dará direito á percepção da gratificação de função.

Art. 82. Não terá logar ; concessão de licença ao empregado que ainda não houver entrado no exercicio de seu cargo.

Art. 83. Ficarão sem effeito as licenças de que se não utilizarem os empregados dentro de 30 dias.

Art. 84. O capitão do porto poderá conceder licença até 15 dias por anno aos empregados.

Art. 85. O empregado que, finda a licença, não se apresentar para o serviço, perderá todos os vencimentos, e será havido como tendo abandonado o emprego, salvo si, dentro de oito dias, provar com attestado medico que o excesso de licença foi motivado por molestia.

Art. 86. As licenças por motivo de molestia só serão concedidas em vista de inspecção de saude.

Art. 87. Os empregados civis das capitánias, quanto ao tempo de serviço, vitaliciedade, montepio, aposentação, impostos sobre vencimentos, faltas e licenças, terão seus direitos regulados por disposições analogas ás estabelecidas no respectivo regulamento para os empregados da Directoria de Contabilidade da Marinha, a que correspondem.

Art. 88. Os reformados e os civis empregados nas capitánias perceberão vencimentos de accordo com a lei orçamentaria.

CAPITULO IV

DA DISCIPLINA EM GERAL E PENAS DISCIPLINARES

Art. 89. Todos os empregados das capitánias são responsáveis pelas faltas que commetterem no desempenho de suas obrigações e deveres.

Art. 90. Os empregados das capitánias, militares do serviço activo da marinha de guerra ficam sujeitos ás penas e processos estabelecidos nos codigos e regulamentos processuaes militares pelas faltas e delictos que commetterem.

Art. 91. Os reformados e demais empregados não militares do serviço activo da marinha de guerra ficam sujeitos ás disposições dos respectivos codigos pelos delictos que commetterem no exercicio de seu emprego e ás seguintes penas disciplinares nos casos de negligencia, desobediencia, falta de cumprimento de deveres, falta de comparecimento sem causa justificada por oito dias seguidos ou durante o mez, ou por 15 dias interpolados em dous mezes :

- 1) advertencia verbal no gabinete do chefe da repartição ;
- 2) reprehensão no gabinete do chefe da repartição ;
- 3) advertencia por escripto ;
- 4) suspensão até oito dias ;
- 5) reprehensão por escripto ;
- 6) suspensão até quinze dias ;
- 7) suspensão de quinze a noventa dias ;
- 8) demissão do emprego.

Art. 92. São competentes para applicar penas disciplinares :

- 1) o Ministro da Marinha ;
- 2) o inspector de Portos e Costas ;
- 3) os capitães de portos.

Paragrapho unico. O Ministro, todas as especificadas no artigo anterior ; o inspector de Portos e Costas e o capitão do porto, todas as especificadas no mesmo artigo aos empregados de sua nomeação privativa e sómente as de ns. 1 a 6 inclusive aos que não o forem.

Art. 93. Todas as penas disciplinares, excepção das verbaes, devem constar dos assentamentos do empregado.

Art. 94. A pena de suspensão importa no perdimento de todos os vencimentos do empregado, correspondentes aos dias em que estiver suspenso, excepto do soldo ou de quaesquer outras vantagens da reforma.

Paragrapho unico. A pena de suspensão será sempre communicada á autoridade superior da que a houver applicado, com as circumstancias que tenham occorrido.

Art. 95. Haverá sempre recurso para a autoridade superior da pena cumprida por qualquer empregado.

Art. 96. A suspensão, nos casos : de prisão por qualquer motivo, ou de cumprimento de pena que obste o desempenho das funções do emprego ; no de exercicio de qualquer cargo, industria ou occupação que prive o empregado do exacto cumprimento de seus

deveres ; no de pronuncia sustentada em crime commum ou de responsabilidade, ou o empregado se livre solto ou preso ; e, finalmente, quando se torne necessaria, como medida preventiva ou de seguranca, só poderá ser determinada pelo Ministro da Marinha.

Paragrapho unico. No caso de suspensão, como medida preventiva, o empregado perderá a gratificação, e, no de pronuncia, ficará privado, além disso, de metade do ordenado até ser afinal condemnado ou absolvido.

CAPITULO V

DOS UNIFORMES

Art. 97. Em todos os actos de serviço, os officiaes empregados nas capitancias se apresentarão rigorosamente uniformizados.

Art. 98. O pratico da capitania que tiver honras militares de official em razão de seu cargo ou serviço, usará o uniforme marcado para os honorarios no plano mandado adoptar pelos decretos em vigor.

Paragrapho unico. Os que forem equiparados a officiaes inferiores do corpo de marinheiros nacionaes usarão os uniformes respectivos sem divisas.

Art. 99. Os patrões terão o uniforme de guardião do corpo de officiaes marinheiros sem divisas.

Art. 100. O uniforme dos marinheiros ao serviço das capitancias será igual ao dos marinheiros nacionaes, sem distinctives na gola (que terá dous cadargos brancos), e no braço.

§ 1.º Conforme a estação, usarão chapéo de palha ou bonet, sendo este segundo o modelo daquelle uniforme, sem tope.

§ 2.º A fita do chapéo ou do bonet terá o distico em letras douradas — CAPITANIA DO PORTO.

Art. 101. Os praticos, machinistas e foguistas observarão, quanto a uniformes, o plano em vigor.

TITULO IV

Do expediente da secretaria

CAPITULO I

DO MODO DE ESCRIPTURAR OS LIVROS

Art. 102. Todo o expediente deverá ser feito com simplicidade e clareza, observando-se, quanto possivel, a maior uniformidade em seus detalhes por maneira que os assumptos que guardarem analogia sejam tratados segundo as mesmas regras.

Art. 103. A escripturação da secretaria deverá ser feita em livros das denominações seguintes :

Livro de conta corrente de multas.

Livros de talões :

1º, para cobrança de multas ;

2º, de remessa de dinheiros de multas.

Livro de intimações diversas.

Livros de licenças :

1º, annuaes das embarcações registradas ;

2º, annuaes das embarcações arroladas ;

3º, annuaes para estaleiros e officinas de reparos e construcções de embarcações ;

4º, para descarregar cinzas, varreduras e lixo ;

5º, para carregar e descarregar lastro ;

6º, para fazer obras, encalhar para limpeza ou para entrar em diques ou carreiras ;

7º, para amarrações fixas de cascos de embarcações e corpos flutuantes nos ancoradouros.

Livros de matriculas :

1º, do pessoal empregado na vida do mar, inclusive o pessoal marítimo das repartições publicas federaes, estaduais e municipaes, excepto o pessoal contractado dos navios de guerra nacionaes ;

2º, do pessoal empregado na pesca.

Livros concernentes a embarcações :

1º, livro de registro dos navios ou de inscripção civil de propriedade das embarcações nacionaes (divisão A e B) ;

2º, de arrolamento das embarcações empregadas no trafego dos portos, pesca e regatas (divisões C D E e F) ;

3º, livro das entradas e sahidas dos navios nacionaes ;

4º, livro das entradas e sahidas dos navios estrangeiros ;

5º, livro de termos de vistorias das embarcações ;

6º, livro para termo de ajusto de soldadas ;

7º, livro para termo de distracto ou rescisão do ajusto de soldadas ;

8º, livro para termos de conferencia de rol de equipagem ;

9º, livro para registro de cartas de pilotos ;

10, livro para registro de cartas de machinistas ;

11, livro para registro de carta de mestre de pequena cabotagem ;

12, livro para registro de cartas de praticos ;

13, livro de termo de exame de praticante machinista ;

14, livro de termo de exame de mestre de pequena cabotagem ;

15, livro de termo de exame de arraes e praticos ;

16, livro de auto de infracção da policia naval e imposição de multas ;

17, livros de termos diversos ;

18, livro do ponto ;

19, livros de protocollos diversos ;

- 20, livros de soccorros ;
- 21, livros de indices diversos ;
- 22, livros copiadores ou registro de minutas ;
- 23, livro de pedidos de livros e mais artigos de expediente ;
- 24, livro de despeza.

Art. 104. Os livros de talões não deverão ter mais de 50 folhas numeradas, que devem ser rubricadas pelo capitão do porto.

Art. 105. Todos os livros que servirem no expediente da capitania deverão ser numerados e suas folhas rubricadas e ter os competentes termos de abertura e encerramento, e só poderão servir os que obedecerem aos modelos mandados pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 106. Os livros e documentos recolhidos ao archivo serão methodicamente classificados, devendo o secretario organizar o inventario dos mesmos para facilitar as buscas.

Art. 107. Todos os livros da escripturação a cargo do secretario constarão de inventario, que annualmente será reformado.

Art. 108. Todos os livros, bem como os demais artigos de expediente das capitancias, serão fornecidos mediante pedido escripto pelo secretario, a quem ficarão carregados e dos quaes obterá despeza em livro proprio á proporção que forem gastos ou tiverem o destino deste regulamento, livro este á vista do qual prestará annualmente conta.

As despesas serão dadas pelo 1º ajudante e rubricadas pelo capitão do porto, e os pedidos assignados pelo secretario e rubricados pelo capitão do porto.

Art. 109. Nas capitancias em que os secretarios forem commissarios, terão estes a seu cargo o pedido do municipio e sobresalientes para o pessoal municiado e serviços das capitancias, para o que terá os livros proprios de sua escripturação.

Art. 110. O modo de escripturar os livros impressos pelos modelos approvados é indicado pela denominação de cada um delles.

Art. 111. Os actos officiaes serão registrados em livros, e a correspondencia recebida constará de protocollo, no qual se lançarão as datas de entradas e sahidas dos papeis, e a solução e destino que tenham tido os assumptos sobre que versarem.

CAPITULO II

DA RECEITA E DESPEZA

Art. 112. Todos os papeis processados e expedidos pela capitania pagarão as taxas, a que estiverem sujeitos, em estampilhas federaes, de accôrdo com a lei do sello.

§ 1.º O pagamento das multas por infracção deste regulamento, os depositos e quantias de qualquer outra natureza serão em especie.

§ 2.º As estampilhas serão inutilizadas pelo secretario na forma das disposições em vigor, salvo o caso de papeis unicamente assignados pelo capitão do porto, que as inutilizará.

Art. 113. Haverá em todas as capitánias um cofre, do qual será claviculario o secretario, para ser nelle recolhida a importância das multas por infracção deste regulamento, assim como a de qualquer outra procedencia.

Art. 114. O secretario é o competente para receber os dinheiros que tenham de ser arrecadados e assume a responsabilidade delles.

Art. 115. O movimento de dinheiros é iniciado nos livros-talões, continuado nos de conta corrente e depois nos de remessa.

Art. 116. Só serão válidos os lançamentos que forem authenticados pelo capitão do porto ou por quem o substituir em seus impedimentos.

Art. 117. Os livros-talões constam do recibo, que é a parte que se corta ou destaca do livro, e do talão, que é a parte que fica e na qual se registram resumidamente os dizeres do recibo.

Art. 118. No livro de remessa, o talão é o registro do dinheiro remettido e a parte que se destaca é a guia de remessa que acompanha o dinheiro.

§ 1.º Os dinheiros das multas serão trimensalmente remettidos para o Thesouro, no Rio de Janeiro, e para as repartições de Fazenda nos Estados.

§ 2.º O capitão do porto lançará o seu visto no recibo da entrega do dinheiro passado pela repartição competente, depois de o conferir com o talão do livro de remessa.

Art. 119. Por meio de recibos destacados dos livros-talões, numerados e rubricados, é que se effectuará a cobrança em especie das multas, procedendo-se executivamente, nos termos da legislação em vigor, contra os que se eximirem ao respectivo pagamento.

Art. 120. Os talões também numerados e rubricados, effectuado o seu lançamento no livro de conta corrente, comprovarão a responsabilidade do secretario.

Art. 121. A falta de entrega do recibo á parte de quem houver sido cobrada a importancia em dinheiro, a não correspondencia deste com a quantia inscripta no talão e o desentranhamento de qualquer dos talões interrompendo a sua numeração implicarão a immediata responsabilidade do secretario.

Art. 122. As partes teem o direito de reclamar que lhes seja entregue o recibo numerado e rubricado, e que corresponda com a quantia inscripta no talão competente.

Art. 123. Os livros de conta corrente de multas, de remessa de dinheiro e os respectivos talões serão remettidos em cada exercício á Directoria de Contabilidade da Marinha por intermedio da Inspectoria de Portos e Costas para o processo inicial da prestação de contas.

§ 1.º Também remetterá um balanço geral de todos os actos processados e expedidos pela capitania, para ser verificada a receita produzida pela cobrança em estampilhas.

§ 2.º Essa remessa será feita pelo correio mediante registro e seu recebimento accusará a Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 124. Os conchimentos passados pelas repartições fiscaes, com o visto do capitão do porto, levados ao livro de conta corrente pelo numero e importancia de cada um, comprovarão a despeza.

Art. 125. No caso de ser substituido o secretario, as suas contas serão encerradas e remetidas á Directoria de Contabilidade e o saldo respectivamente ao Thesouro e repartições de Fazenda.

Art. 126. A conta do secretario, como responsavel pelos dinheiros collectados pela capitania, deve ser encerrada no fim de cada exercicio, constando o encerramento de um termo lavrado no livro de conta corrente e assignado pelo capitão do porto.

Art. 127. O visto das matriculas dos individuos empregados na vida do mar e a renovação de licença para embarcações, estaleiros, officinas navaes e amarrações fixas, será annual e mediante apresentação do documento do exercicio anterior como prova de quitação com a Fazenda Nacional.

Paragrapho unico. Taes vistos de matricula e renovações de licenças serão feitos nos tres primeiros mezes do exercicio e do seguinte modo:

a) Em janeiro : visto das matriculas do pessoal embarcado nos navios de barra-fôra (navios registrados, longo curso, grande e pequena cabotagem).

O visto das matriculas do pessoal embarcado nos navios de barra-fôra será feito no logar onde o matriculado realizou a sua inscripção;

b) Em fevereiro : visto das matriculas do pessoal empregado no trafego do porto e pesca ;

c) Em março : renovação das licenças dos navios registrados e das embarcações arroladas, dos estaleiros e officinas de construções navaes, amarrações fixas e corpos fluctuantes.

A renovação das licenças dos navios será feita no logar de seu registro, ainda que não esteja o navio no porto.

Art. 128. As matriculas e licenças não visadas ou renovadas na época marcada ficarão sujeitas ao acrescimo de 10 %, 15 % e 20 %, si o visto ou renovação for respectivamente feito nos 2º, 3º ou 4º trimestres do exercicio.

Art. 129. As matriculas e licenças não visadas ou renovadas ficarão sujeitas, além do acrescimo de sello mencionado, ás multas estipuladas por infracção deste regulamento e da policia naval.

Paragrapho unico. Estão isentos de renovação da licença os navios que na época da renovação se acharem em reparos, provado pela respectiva licença para concertos, devendo, entretanto, renovar-a, quando estejam promptos para navegar.

CAPITULO III

DA APPLICAÇÃO DAS PENAS POR INFRAÇÃO DA POLICIA NAVAL

Art. 130. As infracções da policia naval estão sujeitas ás multas pecuniarias impostas pelo capitão do porto nos casos e

formas estabelecidas neste regulamento e independente das multas impostas pelos chefes de policia por infracções dos regulamentos respectivos e das penas que pelos juizes competentes sejam applicadas para derimir questões de indemnizações, damnos ou pagamentos não satisfeitos ou para punição de actos criminosos que ellas envolvam.

Art. 131. As multas comminadas neste regulamento serão impostas em vista de processo administrativo, que terá por base o auto.

Paragrapho unico. O auto é a formalidade substancial do processo, sem o qual nenhuma multa poderá ser imposta, quaesquer que sejam as provas colhidas.

Art. 132. O auto, base do processo, deverá ser lavrado com a precisa clareza e individualisação, determinando o local, hora, nome do infractor, natureza da infracção, testemunhas, si houver, e mais factos qua occorrerem, e bem como a pena em que o infractor tiver incorrido.

Art. 133. O auto será lavrado pelo secretario e assignado pelo capitão do porto e pelo infractor, si estiver presente, e testemunhas, etc.

§ 1.º Lavrado o auto de infracção, o capitão do porto mandará immediatamente intimar o infractor, dando conhecimento da falta autoada e da importancia da multa, para que este venha, no prazo improrogavel de 10 dias, satisfazer a importancia respectiva.

§ 2.º A intimação será feita pelo encarregado de diligencias ou por publicação de edital no *Diario Official* e outros órgãos de publicidade.

Art. 134. O prazo de 10 dias de que trata o artigo antecedente será contado da notificação pelo encarregado de diligencias ou da data da publicação do edital.

Art. 135. Feita a intimação, deverá o intimado pôr o competente *ciente* com a sua assignatura, e receberá, si o exigir, a contra-fé do encarregado de diligencias, que, por sua vez, certificará a intimação, e, no caso do intimado recusar-se a lançar o *ciente*, fará a competente declaração.

Art. 136. Si, findo este prazo, não tiver a multa sido satisfeita, deverá ser immediatamente remettida a certidão da divida á Directoria do Contencioso no Rio de Janeiro ou ás repartições de Fazenda nos Estados para a cobrança executiva.

Art. 137. A embarcação fica hypothecada ás multas impostas ao respectivo capitão ou mestre, podendo ser apprehendida nos casos previstos neste regulamento.

Art. 138. As embarcações apprehendidas, por infracção ou nos casos previstos neste regulamento, serão recolhidas ao deposito da capitania durante o prazo de 15 dias, findo o qual, si os proprietarios não satisfizerem o pagamento das multas ou não legalizarem os documentos referentes a ellas, serão vendidas em leilão, depois de tres annuncios insertos, com intervallo de oito dias, nos jornaes officiaes da localidade.

§ 1.º Do producto do leilão a capitania deduzirá o pagamento das despesas, multas e estadias no deposito, e os saldos serão depositados no cofre da capitania á disposição do proprietario.

§ 2.º As embarcações recolhidas ao deposito pagarão quantia estipulada e em proveito do deposito.

Art. 139. No caso de não residir o infractor na séde da repartição por onde correr o processo administrativo, de imposição de multa, as intimações e mais actos serão exercidos por intermedio da agencia do logar de sua residencia ou por editaes insertos tres dias no *Diario Official* ou no jornal da localidade do infractor ou da localidade mais proxima, si na sua residencia não houver.

CAPITULO IV

DO MODO DE INTERPOR E PROCESSAR OS RECURSOS

Art. 140. Das multas impostas pelo capitão do porto haverá recurso para instancia superior no prazo marcado no art. 133 e não será acceto sem pagamento prévio de sua importancia.

Art. 141. O recurso perempto não será encaminhado á instancia superior.

Art. 142. Os recursos serão dirigidos para as instancias seguintes:

- a) capitão do porto;
- b) inspector dos Portos e Costas;
- c) Ministro da Marinha.

Art. 143. O recurso de que podem usar as pessoas multadas por infracção da policia naval ou disposições deste regulamento, quando não se conformarem com as decisões dos capitães de portos, será apresentado dentro do prazo improrogavel de 10 dias, contados da data da intimação ou da publicação do edital para o pagamento da multa, sob pena de tornar-se, findo aquelle prazo, a decisão exequivel.

Art. 144. O recurso será dirigido ao capitão do porto quando a decisão recorrida fór do delegado ou de qualquer dos agentes da capitania; ao inspector de Portos e Costas, quando for dos capitães de portos e, finalmente, ao Ministro da Marinha como ultima instancia.

Art. 145. No requerimento de recurso, a parte especificará as peças de que pretenda traslado para documental-o.

Art. 146. O secretario, depois de lavrar o termo de recurso, entregará ao recorrente a petição despachada com os documentos e traslados pedidos para, dentro de cinco dias depois dessa entrega, que constará de recibo passado pela parte, serem apresentadas as razões, instruidas com o dito traslado e mais documentos que tiver.

Art. 147. Autoados pelo secretario as razões, traslados e documentos e, por certidão, o termo de recurso, e a entrega da decisão, si não constar do traslado, será o recurso concluso á autoridade,

cuja decisão é recorrida, a qual, dentro de cinco dias, contados da data desta entrega, poderá reformar a decisão recorrida ou mandará seguir o recurso para a instancia a quem é dirigido, fazendo juntar os traslados que julgar conveniente para seu despacho, que fundamentará.

Art. 148. No caso de provimento do recurso, a autoridade recorrida mandará fazer á margem do termo da multa a anotação da sentença confirmativa ou absolutoria proferida no recurso, fazendo-se, na ultima hypothese, a restituição da importância da multa.

Art. 149. Haverá também recurso, para as mesmas instancias, das demais decisões dos capitães de portos, observando-se, porém, as regras preestabelecidas.

Art. 150. As capitancias não darão andamento a qualquer acto referente a individuos e de interesse dos mesmos, que estiverem em debito com a Fazenda Nacional por falta de pagamento de impostos ou multas, sem que primeiramente satisfaçam os respectivos pagamentos.

Paragrapho unico. O secretario deverá organizar a lista dos devedores á Fazenda Nacional, para fiel observancia deste artigo.

CAPITULO V

DO DEPOSITO E LEILÕES

Art. 151. Haverá na capitania um deposito destinado a receber, guardar, conservar e entregar todas as embarcações, corpos fluctuantes e, em geral, todos os objectos susceptíveis de apprehensão ou encontrados em abandono e que, na fórma deste regulamento, tenham sido recolhidos ao deposito.

Art. 152. As embarcações e demais objectos, consignados ao deposito, serão conservados e guardados por pessoal idoneo e sob a responsabilidade do patrão-mór.

Paragrapho unico. Os bens recolhidos ao deposito só poderão ser nelle conservados até 15 dias, contados da data da entrega, findos os quaes preceder-se-ha a leilão, que será annunciado no *Diario Official* ou no jornal de maior circulação da localidade, tres vezes, com intervallo de oito dias.

Art. 153. O leilão será feito por leiloeiro ou pelo encarregado de diligencias e presidido pelo capitão do porto e após as publicações de editaes para esse fim.

Art. 154. Bem algum será levantado do deposito sem ordem do capitão do porto e, em qualquer hypothese, sem que estejam pagas as multas e despesas impostas por este regulamento.

Art. 155. As embarcações e objectos vendidos em leilão deverão ser retirados no prazo de 48 horas, sob pena de pagarem estadia ou os arrematantes perderem o direito a ellas, si estenderem esse prazo até 15 dias.

Art. 156. O patrão-mór fará a escripturação em livro proprio, numerado e rubricado pelo capitão do porto, das entradas e saídas dos bens recolhidos e, bem assim, dos motivos por que foram os mesmos entregues á sua guarda.

Art. 157. A ordem de entrega dos bens, feita pelo capitão do porto, servirá de resalva á responsabilidade do patrão-mór.

Art. 158. As embarcações pagarão, a titulo de deposito, 5 % do seu valor, afinal apurado, além das despezas necessarias para sua conservação.

Art. 159. Os 5 % pagos de accordo com o artigo precedente serão escripturados pelo secretario e poderão ser applicados na conservação e boas condições do deposito, como concertos de carreiras, coberturas, etc.

Art. 160. Os saldos, pertencentes aos proprietarios dos bens arrematados, serão recolhidos ao cofre da capitania até o prazo de tres mezes, findo o qual, si não forem reclamados, serão enviados á repartição arrecadadora (art. 118) a titulo de deposito de ausentes.

TITULO V

Da policia, do regimen e da conservação da costa, portos, rios e lagoas navegaveis

CAPITULO I

DOS PORTOS, CAES, PRAIAS OU MARGENS

Art. 161. O capitão do porto cuidará constantemente na conservação do porto, estabelecendo a policia activa nos ancoradouros, caes, praias do littoral, rios e lagoas e outras aguas navegaveis que communiquem com o porto, para que este esteja sempre em boas condições de limpeza, profundidade e segurança.

Art. 162. Para fazer a policia naval haverá rondas, distribuidas por detalhe do capitão do porto, que nellas empregará o pessoal da capitania que não exerça funções especiaes na secretaria da repartição.

Art. 163. Os serviços de policia ou quaesquer outros que as repartições federaes mantiverem no porto serão directamente sujeitos ás autoridades respectivas, não cabendo aos funcionarios da capitania sinão auxiliaes na execução dos regulamentos que regem os mesmos serviços; quando o auxilio for reclamado, e a elle se não oppõem, na occasião, as obrigações privativas da capitania.

Art. 164. O capitão do porto não intervirá nas visitas, buscas, detenção, apprehensão ou captura de individuos, mercadorias ou objectos em geral, nas diligencias que realizarem no mar os agentes das repartições federaes que tenham nelle jurisdicção definida, ou nos casos de contravenção de seus regulamentos; mas não deve

consentir, por pretexto algum, que em todas as diligencias ou em qualquer circumstancia os referidos agentes lancem mão de medidas que attentem contra as prerogativas do seu cargo, como chefe da capitania, ou que lhe invadam attribuições, a cujo cerceamento, aliás, é de sua obrigação oppor toda resistencia legal.

Art. 165. É prohibido fazer quaesquer construcções, aterros e obras sobre o mar, rios navegaveis e seus braços, sobre os terrenos de marinha e reservados para a servidão publica, sem que seja declarado pelas capitancias que taes obras não prejudicam os portos e sua navegacão nem damnificam os estabelecimentos da União, para o que a repartição competente lhes remetterá a informar os requerimentos pedindo autorização para construil-as.

§ 1.º Quando se tratar de obras publicas federaes, a autoridade competente communicará á capitania a natureza das obras e a época em que vão ser iniciadas, devendo, tambem, si for possivel, enviar uma cópia das plantas.

§ 2.º As declarações das capitancias serão sempre baseadas em estudos sobre o terreno.

Art. 166. Todas as construcções ou obras particulares ou publicas, feitas sem observancia das regras deste regulamento, serão logo embargadas, e o proprietario, quando se tratar de obras particulares, pagará a multa de 500\$ a 1:000\$ e será compellido a demolir as obras e a indemnizar o damno que, porventura, causarem com a obstrucção do porto.

§ 1.º O capitão do porto mandará lavrar os autos da infracção e os competentes termos de embargo, ficando tambem os infractores sujeitos ás custas do processo;

§ 2.º No caso de desobediencia, o capitão do porto empregará os meios coercitivos da força publica que tiver requisitado e que deixará no local até ser cumprida a intimação.

§ 3.º No caso do proprietario das obras não as demolir, o capitão do porto mandará effectuar o serviço e cobrará do proprietario, pelos meios legais, o pagamento das despezas.

Art. 167. É expressamente prohibida a construcção de cercadas ou curraes de peixe nos portos, rios, lagoas e canaes ao longo da costa.

Os infractores pagarão a multa de 500\$ a 1:000\$ e serão presos por 15 a 30 dias, sendo, além disso, obrigados a demolil-as.

Parapho unico. A capitania apprehenderá as embarcações encontradas nas cercadas ou conduzindo accessorios para uso das mesmas ou materiaes para sua construcção.

Igualmente apprehenderá todo o material encontrado nas praias ou margens de rios, reconhecidamente destinado á construcção de cercadas de apanhar peixe.

Art. 168. Para conhecer si ha ou não conveniencia em autorizar as licenças para construcções de aterros e obras sobre o mar, deve o capitão do porto, ou o ajudante por elle designado, transportar-se ao local destinado pelo peticionario para a construcção projectada e, alli proceder a exames minuciosos, cuja preliminar será a conservação do porto em todas

as condições de navegabilidade, tendo também em vista as condições estratégicas ou outras necessidades, como collocação de pharões, obras publicas, etc.

Art. 163. As licenças passadas para taes obras serão registradas na capitania e as obras não poderão ser iniciadas sem o estabelecido no artigo anterior, sob pena de 50\$ a 200\$ de multa.

Art. 170. Das impugnações de licenças para construcções de aterros e obras sobre o mar dará a capitania do porto communicação á Inspectoria de Portos e Costas, pondo-a ao corrente dos fundamentos da impugnação.

Paragrapho unico. As construcções denegadas poderão ser levadas a effeito, por concessão da Inspectoria de Portos e Costas, si esta julgar improcedente a impugnação.

Art. 171. As construcções de obras ou aterros a que se referem os artigos anteriores só poderão ser realizadas em terrenos previamente aforados de conformidade com a legislação em vigor.

Art. 172. Os terrenos de marinha a que se referem os artigos anteriores são os que, banhados pelo mar ou rios navegaveis, vão até a distancia de 33 metros para a parte de terra, contados do ponto onde chega o préa-mar médio.

Art. 173. Os terrenos reservados para a servidão publica são os que existem nas margens dos rios navegaveis e dos que se fazem navegaveis e que, banhados pelas aguas dos ditos rios, fóra do alcance das marés, vão até a distancia de 15^m,4 para a parte de terra, contados do ponto médio das enchentes ordinarias.

Art. 174. Terrenos accrescidos aos de marinha são os que, natural ou artificialmente, se tiverem formado além do ponto determinado nos artigos anteriores para o lado do mar ou das aguas dos rios.

Art. 175. O limite que separa o dominio maritimo do dominio fluvial, para o effeito de medir-se e demarcar-se 33 metros ou 15^m,4, conforme os terrenos estiverem dentro ou fóra dos alcances das marés, será indicado pelo ponto onde as aguas deixarem de ser salgadas.

Art. 176. Como complemento do artigo 165, compete ás capitancias de portos informar sobre quaesquer concessões de marinhas e accrescidos, tendo em muita attenção que, com o deferimento dellas, não só sejam satisfeitos por completo os requisitos do sobredito artigo, como não venham a soffrer a belleza natural do porto, o alinhamento e regularidade de seus caes e edificações.

Art. 177. As despezas de conducção e outras, feitas pelos officiaes encarregados de examinareem tanto os logares onde se pretendam effectuar construcções, como os terrenos de marinhas e outros de que tratam os artigos anteriores, devem ser feitas por conta dos requerentes.

Art. 178. Ninguém poderá encalhar embarcações, ou fazer entrar em diques, para qualquer effeito, ou effectuar concertos, sem licença da capitania, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

§ 1.º Nessas licenças deverá constar o prazo para realização dos concertos ou obras, devendo ser renovada a licença, si terminar o prazo marcado.

§ 2.º A capitania marcará logar proprio para as pequenas embarcações encalharem afim de limpar e pintar, não podendo cada uma dessas embarcações demorar encalhada mais de tres dias, sendo dispensadas de licença para o encalhe.

Art. 179. Nenhum estaleiro ou officina de reparos e construção de embarcações poderá funcionar sem licença da capitania. Essa licença será reformada annualmente na época marcada, sob pena da multa e acrescimos estabelecidos.

Art. 180. Os proprietarios e o pessoal de estaleiros e officinas navaes ficarão sujeitos a este regulamento, menos quanto ás exigencias de matricula.

Art. 181. Ninguem poderá construir embarcações sem possuir titulo de constructor e sem licença da capitania, devendo, quando se tratar de navios, preceder licença da Inspectoria de Portos e Costas. Os infractores pagarão a multa de 100\$ a 500\$000.

Paragrapho unico. As licenças para taes construcções serão gratuitas e terão os favores concedidos por lei.

Art. 182. Toda embarcação que estiver com agua aberta e for a pique por descuido de seu proprietario, capitão ou mestre, será o proprietario obrigado a suspender e encalhar para concerto ou desmancho, marcando-lhe a capitania prazo para isso; si, expirado o prazo, não for levantada a embarcação, será considerada em abandono, passando ao dominio da capitania, que poderá arrematar o desmancho ou tomal-o a si. Em todo caso, o proprietario, capitão ou mestre não ficará isento de pagamento que cubra as despesas do trabalho, si houver *deficit*, além da multa de 1:000\$ a 2:000\$000.

Art. 183. Todas as vezes que a capitania tiver conhecimento de que uma embarcação está com agua aberta, mandará examinal-a e, verificando a asserção, intimará o capitão ou mestre ou o proprietario a encalhar-a para effectuar os concertos de que necessitar.

Si a intimação não for attendida no prazo indicado, o serviço de encalhe será immediatamente feito pela capitania, que cobrará as despesas de quem de direito, além da multa de 500\$ a 1:000\$000.

Paragrapho unico. Sendo navio estrangeiro, serão os respectivos consules notificados dentro dos prazos marcados por officio do capitão do p.rto, para os fins de direito.

Art. 184. É prohibido lançar entulhos, cinzas, varreduras ou quaesquer immundicies nos caes ou praias dos portos, fóra dos logares para isso destinados pelas camaras municipaes de accôrdo com as capitancias. Os infractores serão obrigado-, além da multa de 50\$ a 100\$, a remover o entulho, si fôr possível fazel-o; mas quando não o seja ou se ignore quem praticou o despejo os agentes da capitania na secção respectiva mandarão intimar os encarregados da limpeza publica para que estes effectuem immediatamente a remoção.

Art. 185. Ninguem poderá depositar madeiras nas praias, nem conservar nellas ou nos caes objectos que embaracem a servidão publica por mais de tres dias, sem licença municipal, devendo a capitania ser ouvida para dizer si, durante aquelle tempo ou além d'elle, o deposito ou demora de taes objectos é ou não prejudicial ao embarque e desembarque de pessoas e bagagens, e em

geral, ao trafego da secção. Em todo o caso, a capitania não consentirá quaesquer depositos nos caes, principalmente de objectos de muito peso; e, quanto ás praias, sómente os autorizará além do ponto a que chegue a maré no préa-mar de aguas vivas para evitar o accumulo de areias, em prejuizo do porto.

Os infractores pagarão uma multa de 50\$, e serão obrigados a remover as areias amontoadas, pagando mais a despeza da remoção, si esta fôr feita pela capitania.

Art. 186. As embarcações que se amarrarem a quatro cabos junto de praias, não lançarão ancoras que no préa-mar fiquem cobertas; mas fal-o-hão em logar onde estejam sempre á vista para evitar o damno que disso possa resultar ás embarcações do trafego.

Os infractores pagarão a multa de 12\$ a 36\$ e ficam obrigados a reparar o damno.

Art. 187. E' prohibido lançar ao mar ou rio, de bordo dos navios ou de quaesquer embarcações, lixo, cinzas, varreduras do porão, lastro, etc., para cujo vasadouro as capitancias, de accôrde com as autoridades sanitarias, designarão local adequado.

Os infractores pagarão a multa de 500\$ a 1:000\$000.

Paragrapho unico. Toda embarcação que tiver de descarregar cinzas é obrigada a requerer licença á capitania. Tal licença para os navios de longo curso ou cabotagem durará o tempo indispensavel para o desembarque; e para as embarcações do trafego do porto será mensal. Si os proprietarios das cinzas desejarem deposital-as em logares por elles indicados, as capitancias concederão licenças especiaes, depois de verificar que não occorre algum inconveniente. Neste caso a licença durará todo o exercicio, findo o qual será renovada, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 188. A capitania deverá manter um serviço com embarcações apropriadas para a remoção diaria do lixo, varreduras, cinzas, lastro, etc., dos navios de guerra e mercantes surtos no porto, mediante taxa que fôr estipulada.

§ 1.º Esse serviço será adjudicado a quem, em concorrência publica, se propuzer effectual-o mediante contracto, em cujas clausulas figurarão a taxa a cobrar, o prazo de duração e o deposito de garantia para fiel execução do serviço.

As propostas obedecerão ao processo geral das concorrências publicas, ficando a minuta do contracto sujeita á approvação da Inspectoria de Portos e Costas, que julgará da licitação.

§ 2.º A concorrência publica para o serviço de lixo será aberta seis mezes antes de terminar o prazo do contracto existente.

Art. 189. E' vedada a extracção de areias das praias e em geral quaesquer excavações do littoral dos portos e suas enseadas. As capitancias devem cooperar para a conservação das praias em beneficio da hygiene e dos pontos de embarque e desembarque que ellas offerecerem. Os infractores pagarão a multa de 100\$ a 500\$000.

Paragrapho unico. Nas praias longinquoas ou fóra dos portos ou naquellas em que as excavações não possam por modo algum influir no regimen das aguas, as capitancias não as impedirão, excepto as

areias monazíticas ou de moldagem, salvo licença especial do Governo.

Art. 190. É prohibido effectuar dragagens, roegas e quaisquer outras excavações ou arrastos no fundo do mar sem licença da capitania, sob pena de multa de 50\$ a 100\$ e apprehensão das embarcações encontradas nesse serviço.

Art. 191. Os capitães de portos propõem á Inspectoria de Portos e Costas todas as medidas relativas á conservação dos portos, rios, ancoradouros e canaes, que possam ser levadas a effecto, sem embargo das obras de melhoramentos a cargo do Ministerio da Viação.

Art. 192. Todas as vezes que o regimen ou conservação dos portos venha a ser perturbado por obras publicas ou particulares, os capitães dos portos se apressarão em dar disso conhecimento á Inspectoria de Portos e Costas, podendo desde logo embargar as que não forem mandadas effectuar pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, que deverá communicar ao Ministerio da Marinha as obras mandadas effectuar.

CAPITULO II

DOS ANCORADOUROS

Art. 193. O capitão do porto, de accôrdo com a Alfandega, designará ancoradouros para franquia, carga e descarga, sendo estes ultimos ancoradouros subdivididos para navios que tenham de carregar ou descarregar genero de facil combustão e para aquelles cuja carga não fôr sujeita a direitos da Alfandega.

§ 1.º Também as capitánias designarão ancoradouros para os navios velhos, para os que tenham de fabricar e para aquelles que não tiverem destino e tenham de ser desmanchados.

§ 2.º As cabreas, alvarengas, barcaças, saveiros, deposito fluotante, drágas e outras embarcações empregadas no trafego do porto, amarrar-se-hão onde fôr designado pela Capitania do Porto e do modo prescripto por ella.

Art. 194. A capitania mandará publicar, em editaes, a designação desses ancoradouros e bem assim dos canaes que estabelecer para facilidade e segurança da navegação.

Art. 195. Os navios de guerra terão ancoradouro especial, fóra dos destinados aos navios mercantes, nos portos onde para isso houver espaço; e naquelles em que não houver, occuparão o ancoradouro de franquia, ficando em distancia conveniente de um a outro navio.

Art. 196. Não é permittido aos navios de guerra conservar durante a noite embarcações miudas amarradas na popa, fazer exercicios ao alvo no ancoradouro de fabrico e lançar dentro do porto cinzas, varreduras, etc.

Art. 197. Nenhum navio mercante, tendo a bordo materias explosivas, poderá transpor o ancoradouro de franquia sem as descarregar, effectuando essa operação no lugar expressamente

designado pelas capitánias e nos portos onde não houver depósito especial para taes artigos, em embarcações fechadas ou cobertas com encerados, as quaes deverão arvorar bandeira encarnada e ser acompanhadas por agentes da Alfandega quando largarem de bordo.

Os que assim não procederem pagarão 500\$ a 1:000\$ de multa e serão obrigados a voltar para o ancoradouro de franquia.

Art. 198. Todo navio de guerra que tenha de ir para o ancoradouro de fabrico, não o poderá fazer sem remover de bordo com as mesmas precauções do artigo anterior e sob a vigilancia do respectivo pessoal a polvora e artificios de guerra para o competente deposito, que lhe será indicado, si fôr estrangeiro, pela Capitania do Porto.

Art. 199. Todo navio mercante, em carga ou descarga, deve ter dentro os paus de bujarrona e giba; e, quando estiver amarrado de pôpa e prôa, terá também a retranca dentro e as vergas desamantilhadas e não poderá largar o panno.

Só na vespera da sahida para o ancoradouro de franquia, afim de envergar o panno, poderá amantilhar as vergas e deitar fóra os paus, menos o da giba, que só o porá quando se achar no referido ancoradouro.

O infractor incorrerá na multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 200. As capitánias empregarão todos os esforços para que sejam rigorosamente observadas as medidas aconselhadas pela repartição sanitaria, considerando-as obrigatorias para todos os effectos.

Art. 201. Todos os navios nos differentes ancoradouros são obrigados a auxiliar-se mutuamente no acto de amarrar, ou desamarrar, recebendo espias, arriando amarra, praticando quaesquer manobras indicadas pelas necessidades de momento.

Os que se negarem a esses auxilios serão responsaveis pelos damnos causados e sujeitos á multa de 50\$ a 100\$000.

Art. 202. Nenhum navio poderá pôr seu helice em movimento estando atracado aos caes ou pontes, ou tendo embarcações miudas atracadas ao costado, quando nos ancoradouros, só o podendo fazer depois de completamente safos, sob pena de pagarem a multa de 12\$ a 36\$ e indemnizarem os damnos causados.

Art. 203. É prohibido a todo e qualquer navio dar tiros ou salvar, não estando no ancoradouro de franquia. Os infractores incorrerão na multa de 50\$ a 100\$ e indemnizarão os prejuizos, si houver.

Art. 204. O serviço de carga e descarga, á noite, sómente poderá ser feito com licença da Alfandega, não podendo ser nelle empregadas luzes descobertas que ponham em risco as embarcações. Os infractores serão multados em 12\$ a 36\$, além da obrigação de indemnizarem o damno.

Art. 205. Nenhum navio mercante poderá ter suas embarcações miudas amarradas sinão aos portálos nos ancoradouros de carga e descarga. No de franquia lhe será permittido ter a lancha pela pôpa. Os infractores serão multados de 12\$, a 36\$ si da infracção não houver resultado prejuizo ás embarcações do trafego.

Art. 206. Sómente ás embarcações dos navios de guerra, ás das capitánias, alfandega, policia, e saude, no serviço de ronda ou qualquer outro, será permittido andar pelos ancoradouros de carga e descarga depois do toque de recolher.

Qualquer bote ou escuder, encontrado, sem licença da Alfandega depois daquella hora, será apprehendido e o dono multado em 12\$ a 36\$, além da pena em que houver incorrido pelo regulamento da Alfandega.

Art. 207. E' também prohibido, incorrendo os infractores na multa de 12\$ a 36\$, aos botes, canoas ou quaesquer outras embarcações pescar entre os navios nos ancoradouros, principalmente á noite com fachos, ou commerciar com ellas sem licença.

Art. 208. As embarcações do trafego do porto, empregadas na carga e descarga, não poderão carregar além da linha d'agua que estiver marcada, e estando estanques.

O patrão que contravier será multado de 12\$ a 36\$000.

Art. 209. Nenhuma embarcação poderá ser rebocada sem ter a bordo um homem matriculado e capaz para governar, largar e receber cabos, etc., sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 210. As embarcações, encontradas sem tripolação nos ancoradouros, serão consideradas em abandono, devendo as capitánias apprehender-as e annunciar por editaes durante tres dias.

Paragrapho unico. Exceptuam-se as que estiverem carregadas sob a vigilancia do Registro da Alfandega e as embarcações descarregadas que estiverem em ancoradouro para ellas destinado.

Quinze dias depois, não apparecendo os donos das embarcações, serão estas vendidas em leilão publico, presidido pelo capitão do porto e previamente annuciado tres vezes, com intervallo de oito dias, no *Diario Official* ou jornal de maior circulação.

Art. 211. Nenhum navio poderá dar ás ancoras, no acto de amarrar, outra direcção que não seja a adoptada pelo uso do porto. Os infractores, além da obrigação de desamarrarem para dar ás suas ancoras a direcção conveniente, incorrerão na multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 212. Os navios mercantes não poderão ter fóra suas embarcações miudas depois do tiro de recolher, salvo por motivo extraordinario, que justificarão, ou com licença da Alfandega, da qual tenham conhecimento as capitánias, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 213. Ninguém poderá rocegar ancoras perdidas, sem licença da capitania, e esta só a concederá durante 15 dias.

A ancora encontrada deve ser examinada para se reconhecer si realmente pertence a quem rocega. No caso negativo, ficará depositada na capitania para ser entregue ao seu legitimo dono, pagas as despesas com o trabalho da rocega, sob pena de 50\$ a 100\$ de multa.

Art. 214. Todo aquelle que pretender desmanchar ou arrazar o seu navio poderá requerer á capitania que lhe seja marcado o logar onde o possa fazer.

A capitania, deferindo o requerimento, mandará lavrar o termo. no qual se obrigue o proprietario, dentro do prazo estrictamente

necessario, a effectuar o desmancho ou arrazamento sem deixar objecto algum que arruine o porto, depositando no cofre da capitania a quantia arbitrada pelo capitão do porto, correspondente á tonelagem da embarcação. Concluido o desmancho ou arrazamento e preenchidas as condições estipuladas no termo, a quantia depositada, como garantia deste, será restituída. No caso contrario, sómente será restituído o excedente da despeza realizada com a remoção dos destroços por conta da capitania.

Os infractores pagarão 50\$ a 100\$ de multa e serão compellidos a satisfazer os preceitos exigidos.

Art. 215. É prohibido aos calafates, por occasião do fabrico dos navios, accenderem fogo nas lanchas ou pranchas do calafete, para derreter breu ou pixe, sem as terem, em distancia dellas, pelo menos, o comprimento de uma amarra.

Os infractores serão multados de 12\$ a 36\$000.

Art. 216. O dono ou consignatario, cujo navio, por motivo de sahida urgente e precipitada ou por qualquer outro motivo, tiver deixado no ancoradouro ancoras e amarras, será obrigado a suspender-as no prazo de 48 horas, sob pena de multa, que será de 50\$ a 100\$, si o não fizer, além de indemnizar a despeza realizada pela capitania com o trabalho de verificação do logar onde ficarem as ancoras e amarras e sua consequente suspensão.

Art. 217. A decencia do traje é obrigatoria para quantos frequentarem os ancoradouros, quer seja ou não dos navios e embarcações do trafego.

Os que infringirem esta disposição, ao ponto de se apresentarem em estado de nudez, o capitão do porto os mandará entregar á policia local, multando ainda os que aggravarem a acção deshonesta com perturbação da ordem nos mesmos ancoradouros.

Art. 218. As embarcações nacionaes e estrangeiras deverão observar com toda a exactidão as regras dos portos.

Para não allegarem ignorancia, encontrarão taes regras nas capitancias, não só em portuguez, como traduzidas em varias linguas, affixadas em quadro ao alcance do publico.

CAPITULO III

DAS REGRAS PARA AS EMBARCAÇÕES DO TRAFEGO

Art. 219. Os tiros de recolher e de alvorada indicam aos que trafegam nos portos :

O primeiro, a interrupção das communicações ; o segundo, o seu restabelecimento.

Onde não houver os tiros de recolher e de alvorada, a interrupção das communicações e o seu restabelecimento se farão ás horas correspondentes a esses tiros.

Parapho unico. Exceptua-se, no primeiro caso, a licença da alfandega ou causa extraordinaria, como perigo no mar, para justificar a infracção.

Art. 220. Não estão sujeitas a estas regras :

1.º, as embarcações que conduzem passageiros para pontos certos e horarios approvados;

2.º, as embarcações destinadas ao transporte de verduras e outros generos para o mercado;

3.º, as embarcações de pesca.

Taes embarcações, porém, não poderão permanecer por pretexto algum nos ancoradouros sob a fiscalização da alfandega.

Os contraventores serão multados de 12\$ a 36\$000.

Art. 221. Os rebocadores para viagem de curta distancia poderão sahir dos portos para o serviço de reboque a qualquer hora, independentemente de qualquer formalidade.

Art. 222. Depois do sol posto não é permittido embarcar e desembarcar sinão nos cães principaes do porto onde a policia tenha estabelecido postos de vigilancia, aos quaes os agentes da capitania prestarão auxilio na manutenção da ordem entre os embarcadichos e passageiros.

O contraventor pagará a multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 223. Quer de dia, quer á noite, quaesquer embarcações miudas, sejam ou não mercantes, quer andem ou não a frete, sejam de serviço publico ou particular, não poderão conservar-se atracadas ou amarradas ás escadas dos navios ou cães sinão o tempo indispensavel para embarcar e desembarcar as pessoas ou objectos que conduzirem, e as que tenham de esperar ficarão ao largo, em distancia que não estorve a passagem das outras, e só poderão atracar quando largar a que estiver na occasião atracada. O contraventor será multado em 12\$ a 36\$000.

Art. 224. As mesmas embarcações a que se refere o artigo anterior, quando mercantes e andem a frete, não poderão sahir fóra dos limites do ancoradouro sem licença da alfandega.

Art. 225. Ao pôr do sol, todas as embarcações a frete, que não tiverem a respectiva licença, irão estacionar no ancoradouro de sua secção. O infractor incorrerá na multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 226. O arraes ou remador que, intimado para comparecer á capitania, não o fizer no prazo da intimação, ficará sujeito á prisão por desobediencia.

Art. 227. As lanchas a vapor e rebocadores, que trafegarem entre os ancoradouros, deverão moderar a marcha, de modo que não excedam a de uma embarcação a remos, ao approximar-se dos navios, cães, pontes ou mólhes onde tenham de atracar ou de largar os reboques, e não farão uso de apitos que não sejam de accôrdo com os regulamentos. Do mesmo modo procederão nas passagens estreitas e frequentes ou de muita agglomeração, para não pôrem em risco as embarcações menores. Os infractores serão multados em 12\$ a 36\$000, podendo a capitania, conforme a gravidade das circumstancias, suspender, sem cassar a matricula, os patrões ou arraes, os quaes ficarão sujeitos ao dôbro da multa, na reincidencia.

Art. 228. Todas as embarcações licenciadas para conduzir passageiros ou carga, á excepção das movidas a vapor que estão

sujeitas a vistoria, deverão apresentar-se nas capitaniaes para ser inspecionadas, logo que receberem ordem.

O contraventor pagará de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 229. O capitão do porto, sempre que os peritos julgarem em más condições qualquer embarcação, deverá ordenar os reparos de que carecer, ficando as mesmas sujeitas a novo exame para verificação da eficiencia dos concertos.

Si os peritos julgarem a embarcação em condições de não supportar concertos, o capitão do porto intimará o proprietario a desmanchar, marcando prazo improrogavel para isso.

Si, expirado o prazo, a embarcação não estiver desmanchada, o capitão do porto procederá de conformidade com o disposto no art. 214.

Art. 230. Todas as embarcações a frete terão o numero de tripolantes determinado nas licenças, nas quaes tambem se especificarão o numero de passageiros e o peso da carga que puderem conduzir, de accordo com as lotações marcadas por occasião do arrolamento.

O patrão que sobrecarregar sua embarcação com outras bagagens, quando esteja com a carga completa de passageiros que conduzir, incorrerá na multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 231. Nenhuma embarcação miuda, do serviço publico, particular ou mercante, será deixada atracada ou amarrada aos caes ou em outro qualquer ponto de embarque e desembarque, sem ter a bordo pelo menos um individuo de sua tripolação ; e, si a embarcação for a vapor, só estacionará ao largo.

O infractor incorrerá na multa de 12\$ a 36\$ e a embarcação será apprehendida.

Art. 232. Nenhuma embarcação, conduzindo peesças ou bagagens, permanecerá atracada ao costado dos navios, principalmente ás escadas de bota-fôra, por menor que seja a affluencia de outras embarcações do mesmo genero, mais tempo do que o preciso para embarcar ou desembarcar as pessoas, carregar ou descarregar as bagagens. O infractor incorrerá na multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 233. Qualquer reclamação ou disputa, entre passageiros e tripolantes, ou entre individuos de cada uma destas classes, será levada ao conhecimento da capitania pela parte queixosa ou pelos agentes da capitania para ser decidida summariamente pelo capitão do porto.

Art. 234. Os patrões das embarcações do trafego são obrigados a dar parte á capitania de qualquer incidente que occorra com os passageiros ou com os tripolantes, ou entre uns e outros, e a procurar a estação policial mais proxima de suas secções para entregarem quaesquer objectos esquecidos pelos passageiros que conduzirem, sob pena de multa de 50\$ a 100\$000.

Art. 235. As embarcações miudas, á noite, movendo-se a remos ou a vela, deverão ter sempre prompta, á mão, uma lanterna de luz branca para ser mostrada a tempo de evitar abalroamento de algum navio que vá sobre ellas, sob pena de multa de 12\$ a 36\$ e o pagamento dos damnos causados.

Art. 236. As lanchas a vapor e os rebocadores, quando andarem á noite, deverão trazer as tres luzes regulamentares, sob pena de multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 237. As lanchas que, pela pequenez de suas dimensões, não poderem ter fixas as luzes dos lados, usarão, abaixo da luz branca, á prôa, uma lanterna de duas cores que apresente para vante da linha do través de boreste a luz verde e para o outro bordo, na mesma posição, a luz vermelha, de accôrdo com o respectivo regulamento, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 238. As embarcações debaixo de cerração, novosiros ou fortes aguaceiros, quer de dia, quer á noite, devem dar signal de sua passagem ou presença por meio de sino, buzina ou apito e moderar a marcha, sob pena de multa de 12\$ a 36\$ e pagamento dos danos causados.

Art. 239. As embarcações, pertencentes ás repartições publicas (divisão C, classe X, divisão D, classe VIII) ficam sujeitas a todas as regras deste regulamento na parte que lhes for applicavel.

CAPITULO IV

DA TABELLA DOS FRETES

Art. 240. A tabella de frete, para as embarcações do trafego especialmente as empregadas na conducção de passageiros e bagagens (divisão C, classe IV, divisão D, classes I e III) será organizada, pelas capitania, de accôrdo com os interesses do publico e dos proprietarios.

Art. 241. A lotação de passageiros deve ser tal que, em caso algum, elles possam atravancar a embarcação, impedindo-lhe as manobras, nem sobrecarregal-a com bagagens que ponham-na em risco de sossobrar.

Art. 242. Só poderão fazer o transporte de passageiros e suas bagagens as embarcações para esse fim licenciadas e cujos proprietarios declarem acceitar a tabella de frete organizada pela capitania.

Art. 243. Todas as embarcações a frete deverão ter a bordo a competente tabella approvada pela capitania e em logar que possa ser vista pelo passageiro, sob pena de multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 244. Nas barras perigosas ou naquellas em que o serviço de reboque pertença á Associação de Praticagem, haverá tabellias especiaes para cada localidade, marcando as taxas que se devem pagar.

Art. 245. Em occasião de temporal ou no caso de sinistro no mar, quando seja preciso o serviço de rebocadores, será este feito mediante ajuste.

Art. 246. As questões suscitadas entre passageiros e tripolantes, sobre pagamentos de frete, serão summariamente decididas pelo capitão do porto.

Art. 247. Igualmente procederá o capitão do porto sobre o pagamento devido aos rebocadores por contractos de salvamento feitos no mar em occasião de sinistro, quando a quantia ajustada não exceder de 1:000\$000.

DO LASTRO DOS NAVIOS

Art. 248. Toda embarcação que quizer metter lastro, alliviar ou descarregar o que tiver, requererá á capitania licença para o fazer, mencionando a quantidade e qualidade do lastro. A capitania concederá a licença indicando o logar para esse fim.

A embarcação licenciada para receber lastro poderá empregar para o transporte do mesmo as suas embarcações miudas ou fretar outras para transportal-o.

Art. 249. A carga ou descarga de pedras, carvão, tijolos ou areia para lastro será effectuada estendendo-se encerrados ou velas ao longo do costado da embarcação até o fundo da lancha que os for entregar ou receber, afim de não cahirem ao mar ou rio, sob pena de multa de 100\$ a 200\$, observando-se a mesma regra quando o desembarque for para molhes ou caes.

Art. 250. E' prohibido embarcar ou desembarcar lastro durante a noite, e igualmente lançal-o ao mar ou rio ou canaes ou em qualquer logar do ancoradouro, e da mesma fórma a varredura do porão após a descarga do lastro. Os infractores, no primeiro caso, ficarão sujeitos á multa de 200\$, e, no segundo, de 500\$ a 1:000\$000.

Art. 251. Será permittido ás embarcações baldearem entre si os lastros, precedendo licença da capitania e tomando as cautelas que esta ordenar para não damnificar o porto, sob pena de multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 252. A capitania dará passe de sahida do ancoradouro para metter lastro, precedendo licença da alfandega.

Os que sahirem sem a licença serão multados em 50\$ a 200\$000.

Art. 253. As embarcações do trafego, que carregarem pedra, tijolos, telhas, ladrilhos e outros objectos submersíveis e os deixarem cair ao mar ou rio, quer seja por falta de precauções na carga ou descarga, ou no transporte delles, ficarão sujeitas á multa de 50\$ a 100\$, conforme a quantidade lançada ao fundo, si não justificarem que os alijaram por accidente imprevisto.

Art. 254. Os agentes da capitania, que presenciarem ou tiverem noticia de qualquer das infracções especificadas nos artigos anteriores, devem participar immediatamente ao capitão do porto ou ao ajudante de serviço.

Por igual devem fazel-o todos os marítimos, como interessados na conservação do porto.

Art. 255. As licenças de lastro serão apresentadas na capitania do porto onde se recebeu o lastro, por ocasião da sahida, para serem visadas, e a do porto do destino para consentimento de sua descarga, sob pena de multa de 500\$ a 1:000\$, si não forem preenchidas essas exigencias.

CAPITULO VI

DAS ENTRADAS E SAHIDAS DOS NAVIOS NACIONAES E ESTRANGEIROS

Art. 256. Os navios mercantes nacionaes e estrangeiros não poderão entrar nos portos ou delles sahir, ancorar ou mudar de ancoradouros, em geral operar qualquer movimento nas aguas territoriaes, sinão de conformidade com este regulamento.

Paragrapho unico. Todo o navio em movimento deverá ter içada a bandeira da respectiva nação, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 257. O capitão de navios estrangeiros ou nacionaes de longo curso ou de grande cabotagem, dentro das 24 horas depois de declarado o navio em livre pratica, irá á capitania dar a entrada delle, formalidade que consiste em declarar: o nome (si é a vapor ou a vela e neste caso qual o seu aparelho), tonelagem de registro, força da machina, propulsor, armação, nacionalidade, praça do registro, capitão, proprietário, consignatario, procedencia, tripolação, passageiros e carga.

Destas declarações se fará em livro proprio, segundo o modelo, o competente lançamento, assignado pelo capitão.

§ 1.º O capitão deverá fazer tambem declarações sobre quaesquer factos que possam interessar á segurança da navegação, como sejam alterações nos regimens de pharóes; encontros de derelictos, mudança de balisas, boias de marcação, etc.

§ 2.º Si o capitão não puder ir á capitania, mandará as declarações por escripto, por si assignadas.

§ 3.º O consignatario deste, por si ou por seu preposto, assignará o lançamento pelo capitão, que não puder comparecer.

Art. 258. O capitão de navios nacionaes ou estrangeiros de longo curso ou de grande cabotagem que tenha de sahir, deverá comparecer na capitania com os despachos para serem examinados. Estando correntes, isto é, achando-se o navio completamente desembaraçado pelas repartições fiscaes e pela policia do Districto Federal ou dos Estados, se lançarão, em livro proprio, conforme o modelo, as declarações do numero de passageiros, a carga, porto de destino e data da sahida, observando-se mais o mesmo processo, si o capitão não comparecer e for representado pelo consignatario.

A inscripção das declarações de entradas e sahidias não são sujeitas a pagamento de taxas, serão gratuitas, e o não cumprimento destas formalidades sujeitará os capitães á multa de 50\$000 a 100\$000.

Art. 259. Cumprida essa formalidade, o capitão ou quem o representar receberá o « passe », documento assignado pelo capitão do porto, afim de que o navio possa sahir (modelo n. 6).

Art. 260. Os vapores de passageiros, de linhas regulares, poderão ser despachados como *esperados*, ficando, porém, obrigados ás disposições dos artigos anteriores; as declarações preditas serão

então apresentadas pelo agente ou consignatario, quando a entrada ou sahida se der em dia feriado.

Art. 261. O passe deverá ser restituído ao funcionario da capitania que se achar presente a bordo ou apresentado dentro de 24 horas, na ausencia deste, á capitania do porto, pelo consignatario, para confrontar-se a relação dos passageiros, nelle transcripta, com a que as empresas de navegação devem apresentar ao capitão do porto para authenticar, afim de por ellas se effectuar a cobrança do imposto de transporte.

Art. 262. Todo o navio a quem a Capitania do Porto houver negado passe, por qualquer motivo, ou não o tenha obtido, e sahir do porto, incorrerá na multa de 1:000\$ a 2:000\$, pela qual responderá o seu agente ou consignatario.

Art. 263. Os navios poderão sahir, depois de despachados, a qualquer hora do dia ou da noite, salvo as exigencias das praticagens ou da policia do Districto Federal ou dos Estados.

Art. 264. A embarcação fica hypothecada ás multas por este regulamento impostas ao respectivo capitão e não será desembarçada para sahir do porto sem preceder pagamento das multas.

§ 1.º Quanto aos vapores de passageiros de linhas regulares, que frequentam os portos da Republica, os agentes das companhias respectivas responsabilizar-se-hão pelo pagamento das multas, afim de evitar-se demora no desembarço dos ditos vapores, os quaes, depois de haverem recebido as malas do Correio, não poderão ser detidos por qualquer pretexto nos portos, além da hora fixada para sua partida, salvo o caso de força maior ou impedimento legal.

§ 2.º Os agentes das companhias de paquetes de linhas regulares, estabelecidas entre a Republica e os portos estrangeiros, assignarão termo responsabilizando-se pelo pagamento de quaesquer multas ou direitos que, em virtude deste regulamento, forem devidos pelos commandantes.

Este termo será renovado todas as vezes que houver substituição dos agentes.

TITULO VI

Da pesca

CAPITULO UNICO

Art. 235. A pesca nas costas, portos, rios e lagoas navegaveis e nas aguas territoriaes da Republica, só poderá ser exercida por individuos matriculados como pescadores e em embarcações nacionaes previamente registradas ou arroladas nas capitancias dos portos.

Art. 260. A's embarcações estrangeiras é prohibido o exercicio da pesca nas costas, portos, rios e lagoas navegaveis e aguas territoriaes da Republica, sob pena de contrabando e da applicação de preceitos que forem estabelecidos em regulamento especial sobre a pesca.

Art. 267. O registro ou o arrolamento das embarcações, as visitorias, o modo de constituir as equipagens e lotações e a matrícula dos pescadores serão feitos de conformidade com as disposições contidas neste regulamento.

Art. 268. As capitánias de portos são incumbidas da fiscalização da pesca e regular-se-hão por um regulamento especial de pesca.

Art. 269. A pesca feita sem embarcação, com caníço e anzol, é facultativa a todas as pessoas residentes no território nacional, sem outros onus ou restrição que as medidas de policia naval e as de protecção ao peixe, consignadas nos regulamentos de pesca.

Art. 270. As embarcações de pesca são obrigadas a licença e a chapa conforme o modelo annexo, devendo essa licença ser dada gratuitamente, observada, porém, a disposição do art. 127.

Art. 271. E' expressamente prohibido na pesca o emprego de bombas de dynamite ou de redes de arrastão. Os que forem encontrados lançando ao mar ou rios taes instrumentos prohibidos serão multados em 500\$ e presos por 15 dias, sendo as redes apreheendidas e inutilizadas.

TITULO VII

Dos prejuizos ou damnos causados pelos navios entre si dentro do porto

CAPITULO I

DOS DAMNOS CAUSADOS POR NAVIOS EM MOVIMENTO

Art. 272. Para evitar os abalroamentos no mar, dentro do porto ou fóra d'elle, á entrada ou sahida de barras, canaes ou passagens estreitas, mais ainda entre pontas, deverão os capitães ou mestres observar as regras estabelecidas na Conferencia Internacional de Washington, que o decreto n. 1988, de 14 de março de 1895, mandou executar para os navios em movimento.

Art. 273. Si, occorrendo a abalroação no alto mar, o navio abalroado for obrigado a procurar porto de arribada para poder concertar, e se perder nesta derrota, a perda do navio presume-se causada pela abalroação.

Art. 274. Todas as perdas resultantes de abalroação pertencem á classe de avarias particulares ou simples; exceptua-se o unico caso em que o navio, para evitar damno maior de uma abalroação imminente, pica as amarras e abalrôa a outro para sua propria salvação. Os damnos que o navio ou a carga neste caso soffrerem serão repartidos pelo navio, frete e carga por avaria grossa.

CAPITULO II

DOS DAMNOS CAUSADOS POR NAVIOS FUNDEADOS, OU CAUSADOS POR OCCASIÃO DE TEMPORAL, OU POR CIRCUMSTANCIAS EXTRAORDINARIAS

Art. 275. Achando-se um navio com pouco fundo, o capitão ou mestre terá o direito, em caso de perigo, de exigir que o navio proximo suspenda ou ponha a sua ancora a pique para lhe dar passagem, uma vez que este o possa fazer sem risco.

Parapho unico. O navio ancorado deve ser indemnizado pelo outro da avaria que tiver soffrido para lhe evitar o perigo imminente.

Art. 276. To do o navio fundeado, logo que delle se approxime outro velejado, deverá prolongar com o costado as embarcações miúdas que estiverem amarradas na popa.

Não o fazendo, perderá o direito á indemnização do damno, no caso de haver-o; e será obrigado a reparar a avaria que o velejado possa soffrer por semelhante falta.

Art. 277. To do o navio mal fundeado ou amarrado é responsável pelo damno que causar áquelle com o qual abalroar.

Art. 278. Toda vez que o navio garrar para cima de outro em occasião de temporal ou de muita correnteza, no caso de ter sido por descuido, ou porque as ancoras não sejam proporcionaes ao navio, será elle obrigado á reparação do damno.

Art. 279. Si um navio, nas mesmas circumstancias, abalroar outro, impellido por terceiro, será este obrigado á reparação do damno, si tiver garrado por descuido ou por falta de ancoras que o aguentem.

Verificando-se, porém, que o navio, não obstante haver lançado ao mar todas as ancoras, ainda continuou a garrar, não haverá direito á reparação do damno. Todavia, poderá haver circumstancias em que o damno seja rateado pelos dous.

Art. 280. Toda vez que um navio, ao amarrar ou desamarrear, abalroar outro, porque um terceiro se negasse a prestar os auxilios reciprocos a que são obrigados todos os navios no ancoradouro, não haverá direito a haver delle reparação do damno, mas sim daquelle que negou o auxilio.

Art. 281. Nos casos de damno por abalroamento, quer estejam os navios em movimento, quer fundeados, ou em occasião de mau tempo, ainda que não sujeitos á immediata jurisdição das capitánias, podem os capitães dos portos interpôr a sua autoridade e bons officios, por accôrdo e solicitação das partes, mesmo na pendencia da acção judiciaria.

Art. 282. Em caso de necessidade ou quando as ordens dadas para segurança de um navio no porto não forem cumpridas, a capitania tem a faculdade de fazer amarrar ou desamarrear os navios sob sua autoridade, reforçar a amarração e executar quaesquer manobras necessarias por conta do navio, que indemnizará as despesas feitas e ficará sujeito á multa de 100\$ a 500\$.

pela falta de segurança em que se achar o navio e pagamento dos danos e avarias que causar.

Paragrapho unico. Em caso de extrema urgencia, sem outra formalidade que sua determinação verbal, a Capitania do Porto pôde fazer cortar as amarras dos navios que a tripulação se tenha recusado largar.

Art. 283. Todo navio que não tiver tripulação deve ter a bordo um guarda, sob pena de 50\$ a 100\$ de multa.

Si o navio se achar ancorado em um canal de passagem ou na vizinhança de mólhes ou caes ou de qualquer outro lugar em que haja necessidade de se largar ancora ou arriar amarra deve ter sempre a bordo o numero de homens precisos para essa manobra, sob pena de 50\$ a 100\$ de multa e ficará sujeito ao pagamento dos danos e avarias que por esta falta houver.

TITULO VIII

Dos soccorros em occasião de incendios, perigo naval, dos naufragios e salvados

CAPITULO UNICO

Art. 284. Por occasião de incendio a bordo, as embarcações que estiverem proximas daquellas em que se tiver manifestado o incendio, deverão se afastar, e as que ficarem fóra do alcance, deixando a bordo a gente necessaria para sua guarda e segurança, prestarão logo todo o auxilio de que puderem dispor.

Art. 285. Os capitães ou mestres, logo que observarem o signal de incendio, estando em terra, recoiher-se-hão immediatamente a seus navios, onde permanecerão até cessar o perigo.

Art. 286. Todas as vezes que algum navio se achar em perigo, tiver de pedir auxilio de outros navios ou de terra, fará uso dos seguintes signaes, juntos ou separadamente, a saber:

1.º Um tiro de peça ou de outro signal explosivo, disparado de minuto em minuto, pouco mais ou menos;

2.º O signal de soccorro do Codigo Internacional representado pelas bandeiras N C;

3.º O signal de soccorro para grande distancia, formado por uma bandeira quadrada, tendo por cima ou por baixo uma esphera ou qualquer objecto apparentando a fórma de uma esphera;

4.º Sons continuados, produzidos por qualquer dos instrumentos com que se fazem os signaes de cerração.

De noite:

1.º Um tiro de peça ou outro signal explosivo, disparado de minuto em minuto, pouco mais ou menos;

2.º Chammas a bordo do navio, como as que, por exemplo, podem ser produzidas por um barril de azeite ou de alcatrão ardendo;

3.º Foguetes ou bombas, lançando lagrimas de qualquer cor ou especie, atirados um a um de cada vez e com pequenos intervallos;

4.º Sons continuados, produzidos por meio de qualquer instrumento com que se fazem os signaes de cerração.

Art. 287. O capitão do porto, independente do auxilio que possa ser prestado por outra repartição ou instituição para esse fim creada, logo que chegar a bordo do navio incendiado com os seus ajudantes, patrão-mór e marinagem e o material preciso, ao me-mo tempo que lhe applicar as bombas, empregará todos os meios de o tirar de entre os outros, mandando rebocal-o para lugar onde não os prejudique; e, quando não haja probabilidade de o salvar, dará suas ordens para encalhar-o em praia ou corôa proxima.

Si a rapidez do incendio não permittir que isso se faça e correr o risco de se propagar, ameaçando os outros navios, o capitão do porto o mandará metter a pique, tomando, porém, as providencias para ser posto a nado, extinto que seja o incendio.

Art. 288. No caso de achar-se uma embarcação em perigo ou pedindo soccorro, além das providencias directamente a seu cargo, poderão os capitães dos portos dispor de quaesquer embarcações miudas do tráfego e do pessoal nellas empregado para a soccorrer, sendo posteriormente indemnizadas as despesas pela embarcação soccorrida.

Art. 289. Os praticos deverão se apresentar ao capitão do porto com as embarcações e a gente de que puderem dispor para acudir ao incendio. E si não o fizerem incorrerão nas penas do seu regulamento, conforme as circumstancias.

Art. 290. Por occasião de mau tempo, logo que se observe alguma embarcação em perigo, ou com signal pedindo soccorro, o capitão do porto mandará aprestar rebocadores e lanchas providas de todo o material naval reclamado pela natureza do sinistro, para irem, sob sua direcção ou de seus ajudantes, com o patrão-mór e marinagem, prestar soccorro ao navio que o houver pedido.

§ 1.º Os praticos, sempre que seja possivel, se apresentarão para receber as ordens do capitão do porto.

§ 2.º A gente que for mandada a soccorro será paga pelo navio soccorrido.

§ 3.º O aluguel do material empregado será igualmente pago pelo navio, conforme a tabella.

Art. 291. Quando nos casos de incendio ou naufragio não intervierem as autoridades civis competentes, os capitães dos portos providenciarão sobre a guarda dos salvados, que ficarão á disposição das mesmas autoridades.

Art. 292. O capitão ou mestre de navio nacional que encontrar outro qualquer navio, ainda mesmo estrangeiro, em perigo de se perder, deve ir em seu auxilio e prestar-lhe os soccorros possiveis que forem pedidos.

Art. 293. O capitão ou mestre de navio nacional que tiver prestado soccorro a outro terá direito a uma recompensa pelos damnos e prejuizos que soffrer.

§ 1.º Si os soccorros forem prestados com risco para o navio ou pessoas, será devida além dos damnos e prejuizos causados ás

pessoas que expuzeram suas vidas, uma recompensa pecuniaria que não exceda de 10 a 50 % do valor dos salvados.

§ 2.º O pagamento tacito dos damnos como recompensa pecuniaria fica garantido pelo navio, frete e carga, devendo ser contemplado depois das despesas judiciais e antes de outros privilegios admitidos em lei.

Art. 294. Nos casos de naufragios ou de outros sinistros occorridos nas aguas territoriaes, nas costas, portos e rios devem ser avisadas as autoridades fiscaes para os effeitos das respectivas leis.

§ 1.º A's autoridades civis da localidade cabe tomar as primeiras providencias para acautelarem os interesses não só fiscaes como particulares, até que a localidade compareçam as autoridades maritimas e fiscaes, as quaes desde logo assumirão a direcção do serviço de salvamento e arrecadação dos salvados.

§ 2.º A autoridade que proceder ao salvamento poderá requisitar força publica e o serviço de qualquer pessoa.

Art. 295. Nenhum contracto ou compromisso de recompensa para auxilio de salvamento, quer do navio, quer da carga, quer das pessoas, será obrigatorio, si for feito em pleno mar ou no momento do sinistro.

Art. 296. A tripolação do navio é obrigada a trabalhar no salvamento do navio, apparelhos e carga.

Art. 297. A autoridade maritima ou da localidade que proceder ao serviço do salvamento entregará os salvados á autoridade fiscal que comparecer ao logar, limitando-se desde então a prestar a esta todo o auxilio que for pedido afim de garantir os interesses fiscaes.

Art. 298. Si alguém puder salvar o navio, fragmento ou carga abandonados no alto mar ou nas costas, entregando tudo immediatamente e sem desfalque ao juiz federal da secção, haverá um premio de 10 a 50 % de seu valor; deixando de fazer a entrega, incorrerá nas penas criminaes impostas aos que não entregam a cousa alheia perdida.

Paragrapho unico. Si o navio for encontrado á vista de terra, aquelle que o salvar terá direito ao reembolso das despesas, e a uma recompensa pecuniaria que lhe for arbitrada de accôrdo com este artigo.

Art. 299. O salario que vencerem as pessoas empregadas no serviço do salvamento do navio ou carga, e bem assim os premios que se deverem nos casos em que estes puderem ter logar, serão regulados por arbitros, tendo-se em consideração o perigo e a natureza do serviço, promptidão com que este for prestado, e a fidelidade com que as pessoas nelle empregadas houverem feito entrega dos objectos salvados.

Paragrapho unico. Os empregados que, além do seu dever official, concorrerem para o salvamento das mercadorias, têm juz a uma gratificação dos respectivos donos, de quem as deverão haver pelos meios competentes, quando dellos não consigam.

Art. 300. Ninguém pôde arrecadar as fazendas naufragadas no mar ou nas praias, estando presente o capitão ou quem suas vezes fizer, sem consentimento seu.

CAPITULO UNICO

Art. 301. Nas costas, portos, rios ou lagoas em que, para segurança da navegação, forem necessarias boias, balisas ou outros quaesquer signaes que indiquem perigo submerso, os capitães dos portos mandarão collocar, de accôrdo com as instrucções da Repartição da Carta Maritima, á qual compete assignalar o balisamento nos mappas e cartas destinados á navegação, e exercerão sobre este serviço a maior vigilancia.

Art. 302. Os capitães dos portos tambem inspecionarão as boias que assignalam encanamentos e cabos submarinos, e as que demarcam o quadro em que são rectificadas as agulhas dos navios de guerra, ou os pontos pelos quaes estes medem a velocidade nas experiencias officiaes de marcha.

Art. 303. Todo o navio que tomar alguma boia não destinada á amarração fica sujeito á multa de 100\$ por hora ou fracção de hora que nella se demorar.

Em caso de força maior, que justificará, lhe será relevada a multa, com a obrigação de desamarrar immediatamente.

Art. 304. Todo aquelle que damnificar as boias, balisas ou concorrer para mudar a posição dellas, será obrigado a reparar o damno ou repol-as em seus logares, ficando ainda sujeito á multa de 50\$ a 100\$ pela infracção.

§ 1.º Si o trabalho de collocação e rectificação das boias for feito pela capitania, será esta indemnizada pelo infractor, segunda a avaliação dos peritos.

§ 2.º Si do desvio das boias ou balisas resultar encalhe ou perda de navio, ou qualquer outro sinistro maritimo, aquelle que o houver causado, além da multa e reparação do damno, ficará sujeito á acção penal pelo juizo competente.

Art. 305. Fóra do Districto Federal, os postos meteorologicos, atalaias e todos os signaes ou marcas de praticagem dos portos e barras tambem ficarão sob immediata inspecção das capitancias, as quaes, quanto á conservação dos portos, procederão de accôrdo com as instrucções da Repartição da Carta Maritima.

Art. 306. A inspecção dos pharóes da costa, portos e barras ficará a cargo dos capitães dos portos, excepto no Districto Federal ou onde a Repartição da Carta Maritima tenha a sua séde, os quaes os administram, fiscalizando os serviços pertencentes á illuminação e o respectivo pessoal, por maneira que sejam de real utilidade para a navegação.

Art. 307. Os capitães dos portos providenciarão, nos casos urgentes e fóra do Districto Federal, sobre o aprovisionamento dos pharóes; ordenarão os reparos inadiaveis nas torres e appparelhos de luz; contratarão pharoleiros e demittirão os que mal servirem;

mantendo em tudo as instrucções que lhes forem ministradas pela Repartição da Carta Marítima, a cujo chefe darão conhecimento de quanto houverem resolvido e executado.

Não obstante, se absterão de fazer alterações ou modificações nos pharões sem annuência prévia daquelle repartição.

Art. 308. Não é permittido estabelecer, dentro ou fóra dos portos, luzes, pharões, boias ou quaesquer signaes que possam interessar a navegação sem consentimento expresso da Repartição da Carta Marítima, nem autorização das capitánias.

Art. 309. O capitão do porto providenciará sobre o acondicionamento e conservação dosapparelhos de luz e mais materiaes de construcção ou consumo destinados aos pharões de sua circumscripção, excepto no Districto Federal.

Art. 310. Os capitães dos portos communicarão ao chefe da Repartição da Carta Marítima todas as informações concernentes á iluminação e balisamento, bem assim os que forem de interesse geral para a navegação.

Quando esta necessidade for de character urgente, os capitães dos portos farão as communicações depois de dar publicidade á noticia marítima.

Art. 311. Os capitães dos portos nas respectivas circumscripções, excepto no Districto Federal, administram os serviços de iluminação e balisamento como auxiliares da Repartição da Carta Marítima, mas não dependem della, nem lhe são subordinados, por mais graduado que seja o respectivo chefe.

TITULO X

Da marinha mercante nacional

CAPITULO I

DO MODO DE CONSTITUIR A MARINHA MERCANTE NACIONAL

Art. 312. A marinha mercante nacional será constituida pelo conjunto das embarcações pertencentes a particulares, que tenham satisfeito todas as condições exigidas pelas leis da Republica e pelo presente regulamento para poderem ser consideradas brasileiras e arvorar o pavilhão nacional, e pelo pessoal nellas embarcado.

Art. 313. Essas embarcações podem ser de qualquer forma e dimensões e empregar-se na navegação e nos serviços que seus proprietarios julgarem mais conveniente. (Codigo Commercial, art. 459.)

Art. 314. Todo o serviço tecnico e administrativo está a cargo da Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 315. A navegação de cabotagem só poderá ser feita por navios nacionaes previamente registrados. (Lei de cab., art. 1º.)

Paragrapho unico. Aos navios das nações limitrophes é permitida a navegação dos rios e aguas interiores nos termos das convenções e tratados existentes. (Lei de cabotagem, art. 6º.)

Art. 316. A navegação de cabotagem é a que tem por fim a communicação e o commercio directo entre os portos da Republica, das aguas destes e dos rios que percorrem o seu territorio. (Lei de cab., art. 2º.)

Art. 317. A navegação de pequena cabotagem é a que é feita entre os portos de uma circumscripção maritima, ou entre as duas circumscripções limitrophes, pouco distantes, por navios não excedentes de 400 toneladas de registro.

Art. 318. Aos navios estrangeiros é prohibido o commercio de cabotagem, sob as penas de contrabando, sendo-lhes, entretanto, permitido:

a) carregar ou descarregar mercadorias e objectos pertencentes á administração publica;

b) entrar em um porto por franquia e seguir com sua carga para outro, dentro do prazo regulamentar;

c) entrar por inteiro em um porto e seguir para outro com a mesma carga no todo ou em parte despachada para o consumo ou exportação;

d) transportar de uns para outros portos da Republica passageiros de qualquer classe e procedencia e suas bagagens, animaes e volumes classificados como encomenda ou productos agricolas e fabris, de facil deterioração e valores amoeitados;

e) receber em mais de um porto generos manufacturados ou produzidos no paiz, afim de exportal-os para fóra da Republica;

f) levar soccorro a qualquer Estado ou ponto da Republica nos casos de fome, peste ou outra calamidade;

g) transportar quaesquer cargas de uns portos para outros nos casos de guerra externa, commoção intestina, vexames e prejuizos causados á navegação e commercio maritimo nacional por cruzeiros ou forças estrangeiras, embora não haja declaração de guerra. (Lei de cab., art. 4º.)

Art. 319. As mercadorias conduzidas de um porto da Republica por navios estrangeiros podem ser vendidas em outros, no caso de arribada forçada, varação ou força maior. (Lei de cab., art. 5º.)

CAPITULO II

CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES NACIONAES

Art. 320. Para todos os effeitos do presente regulamento, as embarcações nacionaes, exceptuadas as de guerra, são classificadas do seguinte modo:

Divisão A

CLASSE I — Vapores que navegam para o estrangeiro e transportam emigrantes.

CLASSE II — Vapores que navegam para o estrangeiro e transportam passageiros.

CLASSE III — Vapores que navegam para o estrangeiro e não transportam passageiros.

CLASSE IV — Vapores que fazem sómente a grande cabotagem e transportam passageiros.

CLASSE V — Vapores que fazem sómente a grande cabotagem e não transportam passageiros.

CLASSE VI — Vapores que fazem sómente a pequena cabotagem e transportam passageiros.

CLASSE VII — Vapores que fazem sómente a pequena cabotagem e não transportam passageiros.

CLASSE VIII — Vapores que fazem sómente a navegação fluvial ou das lagoas navegáveis e transportam passageiros.

CLASSE IX — Vapores que fazem sómente a navegação fluvial ou das lagoas navegáveis e não transportam passageiros.

CLASSE X — Vapores que fazem a pesca em alto mar.

CLASSE XI — Vapores de recreio que navegam em alto mar.

CLASSE XII — Vapores destinados ao serviço de rebouques ou salvamento da costa.

CLASSE XIII — Vapores ao serviço publico das repartições federaes ou estaduais.

Divisão B

CLASSE I — Navios á vela que navegam para o estrangeiro e transportam passageiros.

CLASSE II — Navios á vela que navegam para o estrangeiro e não transportam passageiros.

CLASSE III — Navios á vela que fazem sómente a grande cabotagem e transportam passageiros.

CLASSE IV — Navios á vela que fazem sómente a grande cabotagem e não transportam passageiros.

CLASSE V — Navios á vela que fazem sómente a pequena cabotagem e transportam passageiros.

CLASSE VI — Navios á vela que fazem sómente a pequena cabotagem e não transportam passageiros.

CLASSE VII — Navios á vela que fazem sómente a navegação fluvial ou das lagoas navegáveis e transportam passageiros.

CLASSE VIII — Navios á vela que fazem sómente a navegação fluvial ou das lagoas navegáveis e não transportam passageiros.

CLASSE IX — Navios de pesca á vela em alto mar.

CLASSE X — Navios de recreio á vela que navegam em alto mar.

CLASSE XI — Navios de regata á vela que navegam em alto mar.

Divisão C

CLASSE I—Embarcações a vapor empregadas exclusivamente no interior dos portos e rios e que transportam passageiros.

CLASSE II—Rebocadores que sahem á curta distancia dos portos.

CLASSE III—Rebocadores e lanchas empregadas exclusivamente nos serviços dos portos e rios.

CLASSE IV—Lanchas a gazolina, naphtha, petroleo ou electricas, empregadas exclusivamente no interior dos portos e rios e que transportam passageiros.

CLASSE V—Lanchas a gazolina, naphtha, petroleo, gaz ou fluidos e electricas empregadas exclusivamente no interior dos rios e que não transportam passageiros.

CLASSE VI—Draga.

CLASSE VII—Cabreas e guindastes.

CLASSE VIII—Barcas de agua.

CLASSE IX—Lameiros.

CLASSE X—Embarcações a vapor ou movidas por outro meio ao serviço de repartições publicas federaes, estadoaes ou municipaes.

CLASSE XI—Bate-estacas.

Divisão D

CLASSE I—Embarcações á vela empregadas exclusivamente no interior dos portos e rios e que transportam passageiros.

CLASSE II—Embarcações á vela empregadas exclusivamente no interior dos portos e rios e que não transportam passageiros.

CLASSE III—Embarcações á vela e a remos empregadas exclusivamente no interior dos portos e que transportam passageiros e suas cargas ou bagagens.

CLASSE IV—Pontões, saveiros e catraias.

CLASSE V—Embarcações de pequeno commercio maritimo.

CLASSE VI—Embarcações de regatas á vela no interior dos portos.

CLASSE VII—Embarcações de regata a remos.

CLASSE VIII—Sinos hydraulicos e corpos fluctuantes.

CLASSE IX—Embarcações á véla ou remos ao serviço das repartições publicas federaes, estadoaes ou municipaes.

Divisão E

CLASSE I—Embarcações que fazem a pesca na costa.

CLASSE II—Embarcações que fazem a pesca no interior dos portos.

CLASSE III—Embarcações que fazem a pesca fluvial.

Art. 321. As embarcações pertencentes ás divisões A e B estão sujeitas ao registro e as das divisões C, D e E ao arrolamento, de conformidade com as regras e preceitos estabelecidos. (Reg. de cab., art. 16.)

CAPITULO III

DO ESTADO CIVIL DOS NAVIOS

Art. 322. Podem obter o titulo de nacional:

- a) os navios construidos na Republica;
- b) os construidos no estrangeiro e legalmente adquiridos;
- c) os que forem capturados ao inimigo e considerados boa presa;
- d) os que forem encontrados em abandono em alto mar;
- e) os que forem confiscados por contravenção ás leis da Republica;
- f) os que forem adquiridos por brasileiros em virtude de doação ou venda judiciaria ou doação *in solutum*. (Codigo Commercial, arts. 457, 458 e 459.)

Art. 323. Para que um navio mercante seja considerado nacional e possa gozar dos privilegios que se relacionam com o titulo de nacional deverá reunir as condições seguintes:

- a) ser de inteira propriedade de cidadão brasileiro, residente ou não no territorio da Republica, ou de sociedade ou empresa com sede no mesmo territorio e gerida exclusivamente por cidadão brasileiro;
- b) ter capitão ou mestre brasileiro;
- c) ter pelo menos dous terços de sua equipagem formados por brasileiros;

§ 1.º Para os effeitos deste regulamento, pela expressão « cidadão brasileiro » entende-se:

- a) as pessoas de ambos os sexos e de qualquer idade;
- b) a mulher brasileira casada com estrangeiro, si, pelo contracto ante-nupcial, além de não haver communhão de bens, lhe couber a administração pessoal e directa dos que elle forem proprios.

§ 2.º Considera-se nacional:

- a) a sociedade em nome colectivo, em commandita simples, ou de capital e industria collectiva constituida, em territorio da Republica, não podendo, porém, fazer commercio marítimo de cabotagem sem que seja cidadão brasileiro o gerente, socio ou não;
- b) a sociedade em nome colectivo, ou commandita simples, constituida exclusivamente por brasileiros, fora do territorio da Republica, si tiver o seu contracto archivado no Brazil, a firma inscripta e a gerencia confiada a brasileiro;
- c) a sociedade anonyma ou em commandita por acções constituidas em paiz estrangeiro, si, obtida autorização para funcionar na Republica, transferir para o territorio della sua sede e tiver por directores ou socios gerentes cidadãos brasileiros. (Lei de cab., art. 3º e reg. de cab., art. 5º.)

Art. 321. O navio perde a nacionalidade brasileira :

- a) pela venda a estrangeiro ;
 - b) pela presa feita pelo inimigo, em caso de guerra, quando a captura for julgada boa presa ;
 - c) por ter sido confiscado no estrangeiro ;
 - d) por se ter extinguido por naufragio, incendio ou por não haver noticia delle por mais de dous annos ;
 - e) quando o seu proprietario deixar de ser cidadão brasileiro.
- (Cod. Com., arts. 457 e 720.)

CAPITULO IV

DO REGISTRO DOS NAVIOS MERCANTES

Art. 325. Todo o navio nacional deverá ser registrado, conforme o presente regulamento, nas capitánias dos portos onde tiver domicilio o proprietario. Exceptuam-se as seguintes embarcações, que estão isentas do registro, mas que estão sujeitas a arrolamento e que são consideradas essencialmente nacionaes, qualquer que seja o seu proprietario, e como tal não podem fcar outra bandeira que não seja a nacional :

- a) os navios que fazem a pesca nas costas ;
- b) os vapores de reboque, de coberta ou não, empregados no serviço dos portos ou rios navegaveis ;
- c) as embarcações á vela e a vapor, destinadas no interior dos portos ao transporte de passageiros e bagagens, ao serviço de carga e descarga e ao transporte de mercadorias ;
- d) as embarcações ao serviço das associações de praticagem e as de recreio ;
- e) as canoas, botes, catraias, igarités, chalanas e outras semelhantes.

§ 1.º Nos portos onde não houver capitania do porto, o registro do navio poderá ser feito :

- a) nas delegacias das capitánias dos portos ;
- b) nas alfandegas e mesas de rendas, onde não existirem aquellas repartições ;
- c) nas delegacias do Thesouro Federal, onde não houver repartição aduaneira ;
- d) nos consulados brasileiros de Montevideo, Buenos Aires, Assumpção e Iquitos, si os navios tiverem sido adquiridos nas republicas linnitrophes, Oriental do Uruguay, Argentina, do Paraguay ou do Perú. (Reg. de cab., art. 7º.)

§ 2.º Quando o proprietario residir fóra da Republica, o registro do navio deverá ser feito no Districto Federal. (Reg. de cab., art. 9º.)

Art. 326. O navio que não estiver registrado de accôrdo com o presente regulamento não poderá ser desembaraçado pelas capitánias de portos.

Art. 327. O navio poderá ser impedido de sahir de um porto até que o capitão apresente o titulo do registro, si a capitania do porto o exigir.

Art. 328. As capitancias e delegacias dos portos terão um livro de registro da inscripção civil de propriedade dos navios nacionaes, onde serão feitos os lançamentos de accôrdo com as disposições seguintes:

a) nome do navio, seu typo de construcção, sua classe e sua armação, e numero de cobertas que tiver ;

b) suas dimensões principaes, em medidas metricas, sua tonelagem bruta, abaixo do convez e liqui. a comprovadas por certidão de arqueação com referencia á sua data ;

c) logar onde foi construido, nomes dos constructores, qualidade dos principaes materiaes empregados na sua construcção e data em que foi lançado ao mar ;

d) nome do constructor da machina, typo e força em cavallos nominaes, typo e numero das caldeiras, com indicação de pressão de regimen e systema de propulsor ;

e) nação a que pertencia, nomes que teve anteriormente e o titulo por força do qual passou a ser propriedade brasileira, si tiver elle sido construido no estrangeiro ;

f) nome do proprietario ou dos proprietarios, com indicação da parte que couber a cada um dos associados e seus respectivos domicilios ;

g) a especificação do quinhão de cada comparte, si for mais de um proprietario e a época de sua aquisição com referencia á natureza e data do titulo, que deverá acompanhar a petição do registro ;

h) época de sua aquisição com referencia á natureza e data da escriptura, que deverá acompanhar a petição para o registro, que é a inscripção civil da propriedade do navio. (Arts. 461, 462 e 465 do Cod. Com. e reg. de cab., art. 10.)

Art. 329. A arqueação será feita por empregados das alfandegas, conforme a legislação em vigor, ou por pessoas competentes, da escolha dos consules brasileiros ou outros funcionarios a quem incumba o registro nos portos em que não houver repartição aduaneira.

Paragrapho unico. Todas as despesas correrão por conta do proprietario. (Reg. de cab., art. 19.)

Art. 330. Todo o navio, antes de ser registrado, deve ser examinado pela commissão de vistorias, á qual se apresentarão os planos do navio, si estiver conforme as disposições do presente regulamento. Findo o exame, a commissão fará lavrar no livro proprio o respectivo termo, fazendo tambem neste constar : o estado do casco, machinas, caldeiras, machinismos, apparelho, escaleres, marcas, assim como qualquer outra particularidade descriptiva do navio que possa ser exigida para registro, numero de passageiros que o navio poderá transportar, declarando, si necessario, o numero dos que deve transportar nos camarotes, na coberta e no convez.

Paragrapho unico. Deste termo se extrahirá uma certidão para ser annexada ao requerimento pedindo o registro. (Reg. de cab., art. 11, paragrapho unico.)

Art. 331. Um navio para ser registrado deverá ser previamente marcado de modo visivel e duravel e a contento da capitania do porto do modo seguinte :

a) nome do navio collocado de ambos os lados da proa e na popa, onde tambem será marcado o porto de registro ; esses nomes serão inscriptos em caracteres romanos de côr clara sobre fundo escuro ou de côr escura sobre fundo claro e deverão ficar distinctamente visiveis. As menores letras não deverão ter menos de quatro pollegadas (10 centimetros de altura) ;

b) o numero official do navio e o numero indicativo de sua tonelagem registrada serão gravados no vão da escotilha do porão de ré ;

c) uma escala em medida metrica e em pés, indicativa do calado de agua, será marcada de cada lado do tálha-mar e do cadaste, em letras romanas ou em algarismos de dous centimetros de altura, no minimo ; as partes inferiores das referidas letras e algarismos devendo coincidir com a linha de agua acima referida ; estas letras ou algarismos serão gravados ou pintados de branco e sobre fundo escuro ou vermelho ;

d) a marca do franco bordo (linha da maxima carga) de accôrdo com o presente regulamento, pintada de branco sobre o fundo escuro ou vermelho.

Art. 332. Si a escala indicativa do calado do navio fôr de qualquer modo inexacta ou susceptivel de poder induzir em erro, o proprietario do navio será passivel de uma multa de 100\$ a 500\$000.

Art. 333. As marcas exigidas nos precedentes artigos deverão ser conservadas cuidadosamente e nenhuma modificação será nellas feita sem a competente autorização.

Art. 334. O proprietario, capitão ou mestre que deixar de marcar o navio pelo modo indicado no art. 331 ou de conservar a marca ; que permittir que esta seja encoberta, retirada, alterada ou apagada, qualquer que seja o intuito, será passivel de uma multa de 100\$ a 200\$000.

Art. 335. A capitania do porto, tendo conhecimento por seus agentes ou pela commissão de vistoria de que o navio está insufficiente ou inexactamente marcado, poderá impedir a sahida, até que tenha sido remediada a insufficiencia ou inexactidão da marca.

Art. 336. O pedido de registro será feito mediante requerimento á autoridade competente pelo proprietario ou seu representante legal. Havendo mais de um proprietario, em nome do que tiver maior quinhão e, sendo iguaes os quinhões, no do representante da maioria, o previamente escolhido pelos interessados. Quando o pedido de registro for feito pelo representante do proprietario, deverá ser apresentada a procuração legalizada por tabelião publico. (Reg. de cab., art. 8º.)

Art. 337. Ao requerimento pedindo registro se deverá juntar:

- a) uma declaração assignada pelo proprietario mencionando todas as indicações exigidas no art. 338 ;
- b) certidão de idade ou documento legal que prove a qualidade de cidadão brasileiro do proprietario ou director gerente ;
- c) certidão do termo de arqueação feita pela Alfandega ;
- d) escriptura publica ou titulo por onde mostre que houve a propriedade ;
- e) certidão da vistoria.

Art. 338. Provando-se que alguma embarcação registrada como nacional não o é, e que o registro foi obtido subrepticamente ou que perdeu a mais de seis mezes as condições precisas para a sua nacionalização, o capitão do porto deverá proceder á sua apprehensão, pol-a á disposição do juiz seccional e tel-a provisoriamente sob sua guarda, até ser nomeado depositario definitivo. (Reg. de cab., art. 12.)

Art. 339. Os agentes da Capitania do Porto, os praticos da costa e das barras e outros são obrigados a denunciar á Capitania do Porto as embarcações que incidirem nas disposições do artigo anterior.

Art. 340. Nenhum navio poderá ser construido na Republica sem prévia licença da Inspectoria de Portos e Costas, á qual deverão ser apresentados os planos do navio para serem approvados, sendo gratuito todo serviço referente a este assumpto.

Art. 341. Nenhum navio poderá ser desmanchado, sem que previamente seja cancellado seu registro. (Reg. de cab., art. 14.)

Parapho unico. Serão cancellados os registros de navios que tiverem perdido a qualidade de brasileiros, que tiverem de ser desmanchados ou que não houver noticia por mais de dous annos, devendo o titulo ser archivado na capitania do porto que o expediu. (Reg. de cab., arts. 14 e 15.)

Art. 342. Nenhuma mudança de nome de navio será feita sem preceder autorização da capitania onde estiver elle registrado, ouvido o Inspector de Portos e Costas.

Art. 343. Sempre que o navio mudar de capitão, será esta alteração annotada no registro, pela autoridade que tiver a seu cargo a matricula dos navios, no porto onde a mudança tiver logar. (Cod. Com., art. 465.)

Art. 344. No caso de ser uma embarcação vendida a estrangeiro, deverá á retirada da bandeira preceder requerimento á Capitania do Porto. (Reg. de cab., art. 24.)

Art. 345. A Capitania do Porto não consentirá na transferencia, ou na baixa do registro sem que tenham sido pagas as soldadas vencidas na ultima viagem, devidas á tripolação, ou sem que tenha sido realizado o deposito da quantia sufficiente para esse fim.

Art. 346. Depois de feito o registro de um navio, a Capitania do Porto ou a repartição que fizer o seu registro dará um documento denominado « Titulo de registro », em que serão feitas as decla-

rações relativas á sua entrada no livro respectivo ; esse título servirá também para comprovar a nacionalidade do navio.

Art. 347. O capitão ou mestre ou o proprietário do navio que, para fazer o navegar, se servir de um título de registro que não tenha sido legalmente concedido ao referido navio, será por essa infracção sujeito a uma multa de 1:000\$ a 2:000\$, procedendo-se no mais de conformidade com o disposto no artigo 337.

Art. 348. No caso da perda ou extravio do título de registro deverá o proprietário requerer outro á Capitania do Porto de seu registro, a qual dará em substituição do primitivo um novo título com a declaração de segunda via, dando disso conhecimento á Inspectoria de Portos e Costas. Nesta segunda via se deverão lançar todas as annotações constantes do registro.

Art. 349. Si a perda ou extravio se verificar em porto estrangeiro o capitão fará uma declaração, communicando o facto ao agente consular do referido porto, que, segundo o caso, dará um título provisório contendo uma exposição das circumstancias occorridas.

Paragrapho unico. O título provisório deverá ser apresentado á capitania do porto de registro dentro do prazo de 48 horas depois da chegada do navio a esse porto, sob pena de multa de 100\$ a 200\$000.

Art. 350. As modificações por que passar a embarcação serão lançadas no verso do título do registro pela capitania do porto de seu registro ou por uma outra onde se verificarem as modificações.

Art. 351. Sempre que se der uma modificação na propriedade de um navio, o capitão ou mestre deverá apresentar immediatamente depois da mudança, si ella se der no porto de registro do navio, o título de registro á capitania do porto de registro e logo que regressar a esse porto, si a mudança se der durante a sua ausencia e si, conforme o artigo precedente, não tiver ainda sido feita a annotação.

Art. 352. A capitania do porto, que houver sido avisada pela de registro de um navio para fazer essa annotação, póde exigir do capitão ou mestre a apresentação do título de registro, de modo que o navio não seja impedido de sahir, e o capitão não póde deixar de satisfazer esta exigencia, sob pena de multa de 500\$ a 1:000\$000.

Art. 353. No caso de um navio registrado perder-se, incendiar-se, naufragar ou haver sido aprisionado pelo inimigo ou deixado, por motivo de mudança de pessoas que não tenham as qualidades exigidas por lei ou por outros motivos, de ser nacional, o proprietário do navio ou de uma parte delle deverá, logo que tiver conhecimento do facto, dar aviso á capitania do porto em que foi registrado, afim de se fazer annotação no seu registro.

Neste caso, a menos que o título de registro tenha sido perdido ou destruido, o capitão do navio deverá immediatamente apresentar-o á capitania do porto de registro para fazer annotação, si o facto se der durante a sua permanencia nesse porto, e dentro de

48 horas depois da chegada ao referido porto, si elle se der durante a sua ausencia.

Art. 354. O proprietario, capitão ou mestre que deixar de satisfazer as prescripções do precedente artigo será passivel, por infracção, de uma multa de 100\$ a 500\$000.

Art. 355. As alienações de embarcações brasileiras destinadas á navegação de alto mar só poderão effectuar-se por escriptura publica, na qual se deverá inserir o teor do seu registro, com todas as annotações que nelle houver, sob pena de nullidade. Todos os aprestos,apparelhos e mais pertences existentes a bordo ao tempo de sua venda, são considerados como a ellas pertencentes, ainda que delles não se faça expressa menção; salvo havendo no contracto clausula em contrario. (Cod. Comm., art. 468.)

Art. 356. No caso de venda voluntaria, a propriedade da embarcação passa para o comprador com todos os seus encargos, salvo os direitos dos credores privilegiados que nella tiverem hypotheca tacita. (Cod. Com., art. 470.)

Art. 357. A transferencia ou transmissão de propriedade da embarcação será requerida, no porto em que se realizar o facto, á autoridade encarregada do registro e matricula, na conformidade deste regulamento, fazendo-se a averbação, sob pena de não valer contra terceiros.

Art. 358. Quando se fizer a transferencia de um navio registrado ou parte dello, o comprador só terá direito, como proprietario do referido navio, depois que elle ou o representante, quando se tratar de associação, tiver assignado uma declaração de que elle se acha nas condições exigidas pela lei para ser proprietario de um navio brasileiro, ou, si se tratar de uma associação, dos dados relativos á organização e aos negocios da referida associação que demonstrem que ella está apta para ser proprietaria de um navio brasileiro e de que pessoa alguma sem os requisitos da lei tem um direito a titulo de propriedade sobre um interesse legal ou um beneficio no navio ou em parte dello.

Art. 359. A escriptura de venda deverá ser apresentada á capitania do porto de registro, assim de ser archivada depois de annotados no livro de registro o dia e hora da apresentação e o nome do proprietario do navio ou parte dello.

As annotações relativas a essas escripturas serão feitas no livro de registro pela ordem de sua apresentação á capitania do porto.

Art. 360. Quando o direito de propriedade sobre um navio ou parte dello for transferido a uma pessoa apta para ser proprietaria de um navio brasileiro, por motivo de casamento, fallecimento, fallencia de um proprietario registrado, ou por motivos e modos de transmissão não especificados no presente regulamento, a referida pessoa deverá declarar authentica essa transmissão, assignando uma declaração identificando o navio e contendo as diversas declarações exigidas pelo presente regulamento para uma transferencia, o modo pelo qual a propriedade foi transmittida e a pessoa a quem o foi.

§ 1.º Si a transmissão tiver logar por motivo de casamento, essa declaração deverá ser acompanhada de uma cópia da certidão de casamento e indicar a identidade da mulher proprietária.

§ 2.º Si tiver logar por causa de fallecimento, a declaração de transmissão deverá ser acompanhada do acto da representação ou de um extracto official do dito acto.

§ 3.º Si tiver logar por causa de fallencia, essa declaração deverá ser acompanhada de prova admissivel nesse momento perante os tribunaes como prova do titulo de pessoas que agem em virtude de uma fallencia.

Art. 361. Depois de recebida pela capitania do porto a declaração de transmissão acompanhada dos documentos a que se referem os artigos precedentes, será inscripto no livro de registro o nome da pessoa que tiver direito, em virtude da transmissão, como proprietaria do navio cuja propriedade lhe foi transmittida.

Quando se tratar de mais de uma pessoa, serão inscriptos os nomes de todas as pessoas que tiverem direito, mas, qualquer que seja o seu numero, deverão ser consideradas como fazendo uma só pessoa em face da disposição deste regulamento sobre o numero de pessoas que podem ter direito a ser registradas como proprietarias. (Cod. Com., art. 464.)

Art. 362. Um navio ou parte delle pôde ser dado como penhor em garantia de um emprestimo ou de um outro acto a titulo oneroso e o titulo que crear essa garantia só pôde ser passado por escriptura publica, que deverá conter a quantia e juros do emprestimo, o prazo para o pagamento e mo do de fazel-o, e penas em que incorrer por falta de cumprimento, além do que constar de seu registro. (Cod. Com., art. 468.)

Art. 363. A escriptura de que trata o artigo anterior deverá ser immediatamente apresentada á capitania do porto, que fará o devido lançamento no livro de registro e no verso do titulo de registro o fará nello, o que é essencial, a declaração do dia e hora em que foi registrado, para a garantia do credor, o penhor que terá a sua prioridade da data do registro e não da data do acto.

Art. 364. Estas escripturas de penhor serão inscriptas nos livros de registro pela ordem chronologica de sua apresentação á capitania do porto para serem registradas.

Art. 365. Quando um penhor assim registrado tiver sido liquidado, a capitania do porto, á apresentação da prova legal de quitação e requerimento do proprietario, mencionará no livro de registro que o referido penhor foi liquidado.

O credor pignoratício não poderá, pelo effeito do penhor, ser considerado como proprietario do navio ou parte, nem o devedor como tendo perdido a propriedade.

Art. 366. Nenhuma modificação no navio que affecte as indicações do registro poderá ser feita sem prévia permissão da capitania do porto.

Art. 367. Quando um navio registrado for modificado a ponto de não se achar mais conforme as indicações do registro relativamente á sua tonelagem e á sua designação, a capitania do porto

que permittiu essa modificação fará examinar pelos encarregados das vistorias si a mesma está conforme com a que fôra pedida, dando della conhecimento á capitania do porto de registro; si o facto se der em outra capitania.

Art. 368. Na falta de licença para essa modificação, o navio será considerado como não registrado devidamente e o proprietario ou capitão ou mestre será passivel de uma multa de 500\$ a 1:000\$000.

Art. 369. Para o registro da modificação em um navio, o titulo de registro será apresentado á capitania do porto para que nella seja annotada a modificação, que será registrada no respectivo livro.

Si essa modificação se der em um porto que não seja o de registro do navio, a capitania do porto que permittiu tal modificação dará conhecimento á do porto de registro do navio para que sejam feitas as annotações no registro.

Art. 370. O registro de um navio pôde ser transferido de um porto a outro, mediante requerimento á capitania do porto de seu registro, e acompanhado de uma declaração escripta de todas as pessoas constantes do registro como tendo um interesse no navio como proprietario, credor pignoratício ou por qualquer outro titulo registrado; mas essa transferencia não poderá, de modo algum, forir os direitos das referidas pessoas ou de alguma dellas. Estes direitos subsistirão, a todos os respeito, como si a referida transferencia não tivesse sido feita. Antes da transferencia o proprietario deverá provar que a tripulação está paga das soldadas vencidas na ultima viagem ou depositar o seu equivalente em dinheiro.

Art. 371. Quando este pedido for concedido pelo capitão do porto de registro, este dará aviso á do novo porto de registro pedido, com uma cópia de todas as indicações relativas ao navio e com os nomes de todas as pessoas constantes do registro como tendo interesse no navio, seja como proprietario, seja como credor pignoratício.

Art. 372. O titulo de registro do navio, neste caso, deverá ser entregue á capitania do porto (do novo registro) que o remetterá á do antigo porto para ser archivado.

Art. 373. Depois de ter recebido os documentos citados nos artigos precedentes, a capitania do novo porto de registro, de accordo com o titulo e com as informações que lhe foram remettidas pelo do antigo porto de registro, dará um novo titulo de registro, providenciando para que seja immediatamente substituida na fôra a marca do porto de registro e remetterá o antigo titulo á capitania que o havia concedido, affim de ser archivado.

Art. 374. O vendedor de um navio é obrigado a dar ao comprador uma nota por elle assignada de todos os creditos privilegiados a que a mesma embarcação possa achar-se obrigada, a qual deverá ser incorporada ao registro do navio. A falta da declaração de algum credito privilegiado induz presumpção de má fé da parte do vendedor, contra o qual o comprador poderá intentar a acção criminal que seja competente, si for obrigado ao pagamento de algum credito não declarado. (Cod. Com., art. 476.)

Art. 375. Vendendo-se algum navio em viagem, pertencem ao comprador os fretes que vencer nesta viagem; mas, si na data do contracto o navio tiver chegado ao lugar de seu destino, serão do vendedor, salvo convenção em contrario. (Cod. Com., art. 469.)

Art. 376. No caso de venda voluntaria, a propriedade da embarcação passa para o comprador com todos os seus encargos, salvo os direitos dos credores privilegiados que nella tiverem hypotheca tacita. Taes são :

I. Os salarios devidos por serviços prestados ao navio, comprehendidos os de salvados e pilotagem.

II. Todos os direitos de porto e impostos de navegação.

III. Os vencimentos de depositarios, e despezas necessarias feitas na guarda do navio, comprehendido o aluguel dos armazens de deposito dos aprestos eapparelhos do mesmo navio.

IV. Todas as despezas do custeio do navio e suas pertencas, que houverem sido feitas para a sua guarda e conservação depois da ultima viagem e durante a sua estada no porto da venda.

V. As soldadas do capitão, officiaes e gente da tripolação, vencidas na ultima viagem.

VI. O principal e premio das letras de risco, tomadas pelo capitão sobre o casco e apparelhos ou sobre os fretes durante a ultima viagem, sendo o contracto celebrado e assignado antes do navio partir do porto onde taes obrigações forem contrahidas.

VII. O principal e premio de letras de risco, tomadas sobre o casco e apparelhos ou fretes, antes de começar a ultima viagem no porto da carga.

VIII. As quantias emprestadas ao capitão ou devidas por elle, contrahidas para o custeio e concerto do navio durante a ultima viagem com os respectivos premios de seguro, quando em virtude de taes emprestimos o capitão houver evitado firmar letras de risco. (Cod. Com., art. 470.)

IX. Faltas na entrega da carga, premios de seguro sobre o navio ou fretes e avarias ordinarias, e tudo que respeitar a ultima viagem somente. (Cod. Com., art. 470.)

Art. 377. São igualmente privilegiadas, ainda que fossem contrahidas anteriormente á ultima viagem :

1º, as dividas provenientes do contracto da construcção do navio e juros respectivos, por tempo de tres annos, a contar do dia em que a construcção ficar acabada ;

2º, as despezas do concerto do navio e seus apparelhos e juros respectivos, por tempo dos dous ultimos annos, a contar do dia em que o concerto terminou. (Cod. Com., art. 471.)

Art. 378. Os creditos provenientes das dividas especificadas no artigo precedente e nos ns. 4, 6, 7 e 8 do art. 376 só serão considerados como privilegiaes quando tiverem sido registrados na Capitania do Porto em tempo util, e as suas importancias se acharem annotadas no registro da embarcação. As mesmas dividas, sendo contrahidas fora da Republica, só serão attendidas achando-se authenticadas com o « visto » do respectivo consul. (Cod. Com., art. 472.)

Art. 379. Os credores contemplados nos arts. 376 e 377 preferem entre si pela ordem dos numeros em que estão collocados; as dividas contempladas debaixo do mesmo numero e contrahidas no mesmo porto procederão entre si pela ordem em que ficam classificadas; e entrarão em concurso, sendo de identica natureza; porém, si dividas identicas se fizerem por necessidade em outros portos, ou no mesmo porto a que voltar o navio, as posteriores preferirão ás anteriores. (Cod. Com., art. 473.)

Art. 380. Em seguimento dos creditos mencionados nos arts. 376 e 377 são tambem privilegiados o preço da compra do navio não pago e os juros respectivos por tempo de tres annos, a contar da data do instrumento do contracto; comtanto, porém, que taes creditos constem de documentos escriptos, registrados na Capitania do Porto em tempo util, e a sua importancia se ache annotada no registro da embarcação. (Cod. Com., art. 474.)

Art. 381. No caso de quebra ou insolvencia do armador do navio, todos os creditos a cargo da embarcação, que se acharem nas precisas circumstancias dos arts. 376, 377 e 380, preferirão sobre o preço do navio a outros credores da massa. (Cod. Com., art. 475.)

Art. 382. Nas vendas judiciaes extingue-se toda a responsabilidade da embarcação para com todos e quaesquer credores, desde a data do termo de arrematação, e fica subsistindo sómente sobre o preço emquanto este se não levanta.

Todavia, si do registro constar que este está obrigado por algum credito privilegiado, o preço da arrematação será conservado em deposito, em tanto quanto baste para solução dos creditos privilegiados constantes do registro; e não poderá levantar-se antes do expirar o prazo da prescripção dos creditos privilegiados, ou mostrar que estão todos pagos, ainda mesmo que o exequente seja credor privilegiado, salvo prestando fiança idonea; pena de nullidade do levantamento do deposito, competindo ao credor prejudicado acção para haver de quem indevidamente houver recebido, e de perdas e damnos solidariamente contra o juiz e escriptão que tiverem passado e assignado a ordem ou mandato. (Cod. Com., art. 477.)

Art. 383. Ainda que as embarcações sejam reputadas bens moveis, contudo nas vendas judiciaes se guardarão as regras que as leis prescrevem para as arrematações dos bens de raiz, devendo as ditas vendas, além da affixação dos editaes nos logares publicos, e particularmente nas praças do commercio, ser publicadas por tres annuncios insertos, com intervallo de oito dias, nos jornaes do lugar que habitualmente publicarem annuncios, e não os havendo, nos do lugar mais vizinho. Nas mesmas vendas, as custas judiciaes do processo da execução e arrematação preferem a todos os creditos privilegiados. (Cod. Com., art. 478.)

Art. 384. Emquanto durar a responsabilidade da embarcação por obrigações privilegiadas, pôde esta ser embargada e detida, a requerimento de credores que apresentarem titulos legaes (art. 470, 471 e 474 do Cod. Com.), em qualquer ponto da Republica onde se achar, estando sem carga, ou não tendo recebido a bordo mais da quarta parte da que corresponder á sua lotação; o embar-

go, porém, não será admissivel achando-se a embarcação com des-
pachos necessários para poder ser declarada desimpedida; qualquer
que seja o estado da carga, salvo si a divida proceder de forneci-
mentos feitos no mesmo porto e para a mesma viagem. (Cod.
Com., art. 479.)

Art. 385. Nenhuma embarcação pôde ser embargada ou detida
por divida não privilegiada, salvo no porto de sua matricula; e
mesmo neste, unicamente nos casos em que os devedores são por
direito obrigados a prestar caução em juizo, achando-se prévia-
mente intentadas as acções competentes. (Cod. Com., art. 480.)

Art. 386. Nenhum navio pôde ser detido ou embargado, nem
executado na sua totalidade, por dividas particulares de um com-
parte; poderá, porém, ter logar a execução no valor do quinhão
do devedor, sem prejuizo da livre navegação do mesmo navio,
prestando os mais compartes fiança idonea. (Cod. Com., art. 483.)

Art. 387. Os documentos que devem ficar archivados na Capita-
nia do Porto são os seguintes: escriptura de venda ou transmis-
são ou de penhor; as declarações exigidas pelo presente regula-
mento e o termo de vistoria, arqueação, etc., e os das outras divi-
das privilegiadas.

Art. 388. Um navio brasileiro não poderá ser designado por
outro nome que não seja aquelle pelo qual foi designado no mo-
mento do seu registro e nenhuma mudança de nome poderá ser
feita sem prévio consentimento da Capitania do Porto de registro
e mediante requerimento á Inspectoria de Portos e Costas, que, si
julgar o pedido razoavel, poderá admittil-o e ordenar então que a
notificação della seja publicada de modo e na forma que julgar
mais conveniente. (Cod. Com., art. 461, § 6º.)

Art. 389. Quando a mudança de nome de um navio for permit-
tida, esse nome será immediatamente modificado no livro do
registro, no titulo de registro, na prôa e na pôpa do mesmo navio.

Art. 390. Si ficar sufficientemente provado á Inspectoria de Por-
tos e Costas que o nome de um navio foi alterado sem sua autori-
zação, ella ordenará que o novo nome seja substituido pelo que o
navio antes tinha; esta correccão deverá ser feita no livro de re-
gistro, na certidão e no navio, e o infractor será passivel da multa
de 100\$ a 500\$000.

Art. 391. Quando um navio, depois de haver sido registrado,
deixar de sel-o, ninguém poderá registral-o e nenhuma capitania,
tendo sciencia do facto, o fará registrar sob outro nome que não
seja o primitivo, a menos que não haja prévia autorização da In-
spectoria de Portos e Costas.

Art. 392. Um numero qualquer de pessoas poderá se regis-
trado como co-proprietario de um navio, de uma ou mais partes
de um navio, mas esses co-proprietarios serão considerados como
constituindo uma só pessoa e não terão direito de dispor separa-
damente de um interesse; ou de uma parte de interesse no navio
para o qual foram registrados, sem consentimento dos outros.

Uma associação pôde ser registrada como proprietaria sob o
seu nome de associação, desde que esteja legalmente constituída e
que tenha autorização para funcionar na Republica.

CAPITULO V

DOS PROPRIETARIOS DOS NAVIOS

Art. 393. Todos os cidadãos brasileiros, com excepção dos corretores e leiloeiros, podem adquirir e possuir embarcações brasileiras, mas a sua armação e expedição só podem gyrar sob o nome e responsabilidade de um proprietario ou comparte, armador ou caixa, que tenha as qualidades requeridas para ser commerciante, sendo, entretanto, dispensavel que seja commerciante matriculado. (Cod. Com., arts. 59, 68 e 494.)

Art. 394. Todos os proprietarios e compartes são solidariamente responsaveis :

a) pelas dividas que o capitão contrahir para concertar, habilitar e aprovisionar o navio, sem que esta responsabilidade possa ser illidida, allegando-se que o capitão excede os limites das suas faculdades ou instrucções, si os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a beneficio do navio ;

b) pelos prejuizos que causar a terceiro por falta da diligencia que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos effeitos recebidos a bordo.

Esta responsabilidade cessa, fazendo aquelles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem, não sendo permittido o abandono ao proprietario ou comparte que for ao mesmo tempo capitão do navio ;

c) pelos prejuizos e avarias, causados a outras embarcações e ao material do balisamento dos portos pelo navio ;

d) pelas infracções do presente regulamento. (Cod. Com., art. 494.)

CAPITULO VI

DA TRIPOLAÇÃO

Art. 395. Todo navio nacional deverá ter a tripolação composta de pessoal devidamente habilitado e matriculado nas capitánias dos portos, de accôrdo com o presente regulamento, devendo dous terços della, pelo menos, ser de brasileiros.

Art. 396. Os proprietarios e capitães de navios deverão tripolar os seus navios com o pessoal que julgarem necessario para o serviço dos mesmos e que for sufficiente para garantir a segurança da navegação, de accôrdo com as capitánias dos portos.

Art. 397. Todo navio registrado deverá ter o capitão ou mestre brasileiro.

Art. 398. O capitão de um navio das classes I, II e III da divisão A e das classes I e II da divisão B, deverá ter carta de « capitão de longo curso » e ter commandado, durante um anno, navio de grande cabotagem ou ter servido como immediato, durante dous annos, em navio de longo curso em viagem.

§ 1.º O capitão de um navio das classes IV e V da divisão A deverá ter carta de 1º piloto e ter commandado, durante um anno, navio de pequena cabotagem ou ter servido como immediato, durante dous annos, em navio de grande cabotagem em viagem.

§ 2.º O capitão de um navio das classes VI, VII, X, XI, XII e XIII da divisão A e das classes III, IV, IX e XI da divisão B deverá ter carta de 1º piloto e ter servido como immediato, durante dous annos, em navio de pequena cabotagem.

§ 3.º O capitão de um navio das classes VII e IX da divisão A deverá ter carta de 1º piloto ou de piloto fluvial, mas si o navio navegar sómente nas aguas de um mesmo Estado, o capitão deverá ter pelo menos, carta de mestre.

§ 4.º O mestre de um navio das classes V, VI, VII e VIII da divisão B deverá ter carta de mestre devidamente habilitado, conforme a classe do navio.

§ 5.º Os navios das classes I e II da divisão A deverão ter, além do capitão, mais tres officiaes, devendo o primeiro official ou immediato ter carta de 1º piloto, pelo menos.

§ 6.º Os navios das classes III, IV e V da divisão A deverão ter, além do capitão, mais dous officiaes, devendo o primeiro official ou immediato ter carta de 1º piloto.

§ 7.º Os navios das classes I e II da divisão B deverão ter, além do capitão, mais um official com carta de 1º ou 2º piloto.

§ 8.º Os navios das classes VI e VII da divisão A deverão ter, além do capitão, mais um official com carta de 2º piloto, pelo menos.

§ 9.º Os navios das classes VIII e IX da divisão A deverão ter, além do capitão, mais um ou dous praticos, ou pilotos fluviaes, conforme a duração e as circumstancias da navegação.

§ 10. Os navios das classes XI e XII da divisão A deverão ter o numero de officiaes, além do capitão, que for necessario de accôrdo com o destino e a navegação que tiverem de fazer.

§ 11. Os navios das classes V, VI, VII e VIII da divisão B deverão ter um contra-mestre devidamente habilitado, conforme a classe do navio.

§ 12. Os navios das classes X e XI da divisão B deverão ter um contra-mestre devidamente habilitado.

Art. 399. O primeiro machinista ou chefe de machinas de um navio das classes I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII da divisão A deverá ter carta de machinista e ter servido como chefe de machinas de um navio de classe inferior, durante um anno, ou como segundo machinista, durante dous annos, em navio de igual classe, pelo menos.

§ 1.º O primeiro machinista ou chefe de um navio das classes IX, X, XI e XII da divisão A deverá ter servido, durante um anno, como segundo em navio de qualquer classe.

§ 2.º Os navios das classes I, II, IV da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes de machinista e um praticante, si a força da machina for superior a 200 cavallos nominaes, e mais dous ajudantes, si for inferior em força.

§ 3.º Os navios das classes III e V da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes, pelo menos.

§ 4.º Os navios das classes VI e VII da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes; mas si navegarem sómente entre dous portos e si a duração da viagem não for superior a 24 horas, poderão ter sómente mais um, com carta de ajudante de machinista.

§ 5.º Os navios da classe VIII da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes e um praticante, si a força da machina for superior a 150 cavallos nominaes e no caso contrario mais dous; mas, si navegar sómente entre dous portos e si a duração da viagem não for superior a 24 horas, esse numero poderá ser reduzido a um e dous, respectivamente.

§ 6.º Os navios da classe IX da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes e um praticante, si a força da sua machina for superior a 300 cavallos nominaes, e mais dous, si a sua força for menor; mas, si navegar sómente entre dous portos e si a duração da viagem não for superior a 24 horas, esse numero poderá ser reduzido a um e a dous, respectivamente.

§ 7.º Os navios das classes X, XI, XII e XIII da divisão A deverão ter o numero de ajudantes que for julgado necessario, de accôrdo com a navegação que tiverem de fazer.

Art. 400. Os navios das classes I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII e IX da divisão A deverão ter, pelo menos, um homem de fogo para cada fornalha e por quarto, quando as caldeiras forem singelas, e um para cada seis fornaldas e por quarto, quando ellas forem duplas, de modo a ficarem divididas em tres quartos, comtanto que o consumo de carvão por hora e por foguista não exceda de 350 kilos e, no caso contrario, deverão elles ser auxiliados pelos carvoeiros que forem julgados pelo proprietario necessarios para o serviço.

Paragrapho unico. Nos navios das classes VI, VII, VIII e IX da divisão A poderão ficar a dous quartos, quando o navio navegar sómente entre dous portos e a duração da viagem não exceder de 24 horas.

Art. 401. Os carvoeiros não são obrigatorios quando o consumo de carvão por hora e por foguista não for superior a 350 kilos.

Art. 402. Os navios das classes I e II da divisão A deverão ter, pelo menos, seis marinheiros, inclusive o contra-mestre (chefe dos marinheiros), e quatro moços.

§ 1.º Os navios da classe III da divisão A deverão ter, pelo menos, cinco marinheiros, inclusive o contra-mestre, e dous moços.

§ 2.º Os navios da classe IV da divisão A deverão ter, pelo menos, cinco marinheiros, inclusive o contra-mestre, e quatro moços.

§ 3.º Os navios das classes V, VI, VII, VIII e IX deverão ter, pelo menos, quatro marinheiros, inclusive o contra-mestre, e dous moços.

§ 4.º Os demais navios da divisão A deverão ter o numero de marinheiros que for necessario para o serviço do navio, de accordo com o serviço a que se destinarem.

§ 5.º Os navios de todas as classes da divisão B deverão ter o numero de marinheiros que for necessario, de accordo com o serviço a que se destinarem e com a sua armação.

Art. 403. Cada navio deverá ter um cozinheiro e os que transportarem mais de 10 passageiros, mais um, pelo menos.

CAPITULO VII

AJUSTE DE SOLDADA DA GENTE DA EQUIPAGEM, SEUS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 404. O capitão é obrigado a dar ás pessoas da equipagem uma nota, por elle assignada, em que se declare a natureza do ajuste, preço da soldada e a lançar na mesma nota as quantias que se forem pagando por conta. (Cod. Com., art. 543.)

Art. 405. As condições do ajuste entre o capitão e a gente da equipagem, na falta de outro titulo do contracto, provam-se pelo rol da equipagem, subentendendo-se sempre comprehendido no ajuste o sustento da equipagem. Não constando pelo rol de equipagem nem por outro escripto do contracto o tempo determinado de ajuste, entende-se sempre que foi por viagem redonda ou de ida e volta ao lugar em que se effectuou o rol da equipagem. (Cod. Com., art. 543.)

§ 1.º Os ajustes entre o capitão e a gente da equipagem provam-se ainda pelo livro de receita e despesa ou por escriptura publica ou particular. (Cod. Com., arts. 467, 503 e 544.)

§ 2.º O ajuste por mez apenas significa que a soldada será paga mensalmente enquanto durar a viagem, não sendo, portanto, permitido ao marinheiro ou qualquer individuo da equipagem deixar o serviço findo o mez vencido, e assim, enquanto durar a viagem o individuo ajustado é obrigado a prestar os seus serviços.

Art. 406. Achando-se o livro de receita e despesa do navio conforme o rol da equipagem e escripturado com regularidade, fará inteira fé para solução de qualquer duvida que possa suscitar-se sobre as condições do contracto das soldadas; quanto, porém, ás quantias entregues por conta, prevalecerão, em caso de duvida, os assentos lançados nas notas de que trata o art. 404. (Cod. Com., art. 544.)

Art. 407. As viagens são consideradas terminadas depois da descarga no porto inicial do rol da equipagem.

Art. 408. São causas de força maior para rompimento de viagem:

a) declaração de guerra ou interdicto de commercio entre o porto de sahida e o porto do destino da viagem;

b) declaração de bloqueio do porto ou peste declarada nelle existente (Cod. Com., art. 548);

c) prohibição de admissão, no mesmo porto, dos generos carregados na embarcação;

d) detenção ou embargo da embarcação (no caso de se não admittir fiança ou não ser possível dal-a) que exceda ao tempo de noventa dias;

e) innavegabilidade da embarcação, acontecida por sinistro, devendo a prova do sinistro que a produziu fazer-se no lugar onde acontecer ou no mais vizinho.

Art. 409. A gente da equipagem pôde ser justa :

a) por viagem ;

b) para diversas viagens ;

c) por viagem redonda ou de ida e volta ao porto da sahida ;

d) por um prazo determinado ;

e) por partes ou quinhões no frete.

Art. 410. Quando contractados, por viagem redonda ou para diversas viagens ou por tempo determinado, as soldadas podem ser ajustadas ao mez.

Art. 411. A gente da equipagem tem direito :

1º, ao abono da soldada de um mez, além da que tiver vencido, si depois de matriculada se romper a viagem no porto inicial do rol de equipagem, por facto do dono, capitão ou afretador, si for ajustada ao mez, e á metade da soldada ajustada si for por viagem. Quando, porém, o rompimento da viagem tiver lugar depois de sahida do porto inicial do rol da equipagem, os individuos justos ao mez tem direito a receber, não só pelo tempo vencido, mas tambem pelo que seria necessario para regressarem ao porto da sahida ou para chegarem ao de destino, fazendo-se a conta por aquelle que se achar mais proximo, pagando-se aos contractados por viagem redonda, como si a viagem se achasse terminada. Tanto os individuos da equipagem justos por viagem como os justos ao mez, tem direito a que se lhes pague a despeza de passagem do porto de despedida para aquelle onde ou para onde se ajustaram, que for mais proximo, essa obrigação cessando sempre que os individuos da equipagem possam encontrar soldada no porto de despedida. Si o rompimento da viagem se der por causa de força maior e si a embarcação se achar no porto de ajuste, a equipagem só tem direito ás soldadas vencidas (Cod. Com., art. 547);

2º, a ser paga pelo tempo vencido desde a sahida do porto até o dia em que for despedida, si for contratada ao mez e si o rompimento da viagem por causa de força maior acontecer achando-se a embarcação em algum porto de arribada (Cod. Com., art. 549);

3º, á metade de suas soldadas, no caso de detenção ou embargo durante o impedimento, não excedendo este de noventa dias, si os individuos da equipagem foram justos ao mez; sendo, porém, aquelles que forem justos por viagem redonda obrigados a cumprir seus contractos até o fim da viagem (Cod. Com., art. 550);

4º, a receber as soldadas por inteiro, si for justa ao mez e si o dono da embarcação vier a receber indemnização pelo embargo.

ou detenção, recebendo os justos por viagem redonda na devida proporção (Cod. Com., art. 550);

5º, a fazer novo ajuste quando o proprietario, antes de começada a viagem, der á embarcação destino differente daquelle que tiver sido declarado, no contracto ou a receber o vencido ou a reter o que tiver recebido adeantado, si não quizer ajustar-se de novo (Cod. Com., art. 551);

6º, a ajustar-se de novo ou a retirar-se, si, não havendo no contracto estipulação em contrario, depois da chegada da embarcação ao porto de seu destino e ultimada a descarga, o capitão, em lugar de fazer o seu retorno, fretar a sua embarcação para ir a outro destino (Cod. Com., art. 552);

7º, a receber um augmento de soldada na proporção da prolongação da viagem, além do ajustado por viagem, quando fóra da Republica o capitão achar bem navegar para outro porto livre e nelle carregar ou descarregar, caso este em que a equipagem não poderá despedir-se (Cod. Com., art. 552);

8º, á parte das indemnizações que se concederem ao navio, quando o rompimento, retardação ou prolongação da viagem provier de factos dos carregadores, quando for justa a partes ou quinhão no frete, não tendo direito a indemnização alguma quando for causado por força maior (Cod. Com., art. 553);

9º, ás indemnizações proporcionaes respectivas, quando o rompimento, retardação ou prolongação da viagem provier de facto do capitão e si a gente da equipagem for justa por partes ou quinhão (Cod. Com., art. 553);

10, ao pagamento por inteiro, quando a viagem for mudada para porto mais vizinho ou abreviada por outra qualquer causa e si a gente da equipagem for ajustada por viagem (Cod. Com., art. 553);

11, a haver a soldada contractada por inteiro si, ajustada por viagem redonda, quando depois de matriculada, for despedida sem justa causa, e, si ajustada ao mez, far-se-ha a conta pelo tempo médio do tempo que costumar gastar se nas viagens para o porto de ajuste (Cod. Com., art. 554);

12, a despedir-se antes de começada a viagem, nos casos seguintes:

- a) quando o capitão mudar de destino ajustado;
- b) si depois do ajuste a Republica for envolvida em guerra maritima ou houver noticias certas de peste no lugar do destino;
- c) si assoldada para ir em comboio, este não tiver logar;
- d) morrendo o capitão ou sendo despedido;

13, a demandar a rescisão do contracto, achando-se o navio em bom porto, quando forem maltratados ou quando o capitão houver faltado com o devido sustento; fóra desses casos, nenhum individuo da equipagem poderá intentar litigio contra o navio ou capitão antes de terminada a viagem (Cod. Com., art. 557);

14, as soldadas vencidas na viagem do sinistro, si a embarcação for desprezada ou naufragar, não tendo o dono direito a reclamar as que tiver pago adeantadas (Cod. Com., art. 558);

15, a ser paga de suas soldadas por inteiro, si a embarcação apripionada se recuperar, achando-se ainda a equipagem a bordo (Cod. Com., art. 559);

16, a ser paga das soldadas vencidas na ultima viagem, com preferencia a outra qualquer divida anterior, até onde chegar o valor da parte do navio que se puder salvar, e, não chegando esta, ou nenhuma parte se tendo salvado, pelos fretes ou carga salva, quando salvar-se do naufragio alguma parte do navio ou da carga; sendo paga somente pelo frete dos salvados e em devida proporção do rateio com o capitão, si estiver justa a parte.

Entende-se, « ultima viagem » o tempo decorrido desde que a embarcação principiou a receber o lastro ou a carga que estiver a bordo na occasião do aprezamento ou naufragio (Cod. Com., art. 559);

17, a vencer a soldada ajustada quando adoecer en viagem e em serviço do navio, por conta do qual será o curativo; si, porém, a doença for adquirida fóra do serviço do navio, cessará o vencimento da soldada, emquanto ella durar, e a despeza de curativos será por conta das soldadas vencidas e, si estas não chegarem, por seus bens ou pela soldada que possa vir a vencer (Cod. Com., art. 530);

18, ás despesas do seu enterro, quando fallecer durante a viagem, tendo os herdeiros direito á soldada devida até o dia do fallecimento, si estiver justa ao mez; até o porto de destino, si a morte acontecer em caminho para elle, sendo o ajuste por viagem, e á ida e volta, acontecendo em tornaviagem, si o ajuste for por viagem redonda (Cod. Com., art. 561);

19, a ser considerada como viva, para todos os vencimentos e quaesquer interesses que possam vir aos de sua classe, até que a mesma embarcação chegue ao porto de seu destino, qualquer que tenha sido o ajuste, quando for morta em defesa da embarcação ou quando for apripionada em acto de defesa da embarcação (Cod. Com., art. 562);

20, a exigir o seu pagamento dentro do tres dias depois de ultimada a descarga, com juros da lei de móra, acabada a viagem, quando não for justa ao mez (Cod. Com., art. 563);

21, a exigir as soldadas vencidas dentro de tres dias depois de terminada a viagem, quando ajustar-se para diversas viagens (Cod. Com., art. 563);

22, a hypotheca tacita do navio e fretes para serem pagos das soldadas vencidas na ultima viagem, com preferencia a outras dividas meaos privilegiadas (Cod. Com., art. 564).

Art. 412. A gente da equipagem tem os deveres seguintes:

1º, cumprir as leis da República e o presente regulamento;

2º, obedecer sem contradicção ao capitão e demais officiaes nas suas respectivas qualidades e abster-se de brigas, sob pena de poder ser despedido ou soffrer as penas correccionaes estabelecidas neste regulamento (Cod. Com., arts. 497, 498 e 499);

3º, ir para bordo prompto para seguir viagem no tempo ajustado;

4º, não sair do navio, nem passar a noite fóra, sem licença do capitão, sob pena de perdimento de um mez de soldada ;

5º, não retirar os seus effectos de bordo sem serem revistados pelo capitão ou pelo seu immediato sob; pena de perdimento de um mez de sua soldada ;

6º, não carregar sua embarcação, ainda mesmo a pretexto de ser no seu camarote ou nos seus agasalhados, mercadorias de sua conta particular, sem consentimento por escripto do dono do navio ou dos affretadores, sob pena de pagamento do frete dobrado ; mas, si for mercadoria prohibida, ficará sujeita á pena imposta para este caso ;

7º, auxiliar o capitão em caso de ataque do navio ou de castro sobre vindo á embarcação ou á carga, seja qual for a natureza do sinistro, sob pena de perdimento das soldadas vencidas ;

8º, finda a viagem, fundear o desapparellhar o navio, conduzir-o a surgidouro seguro e amarrar-o, sempre que o capitão o exigir, sob pena de perdimento das soldadas vencidas ;

9º, não abandonar a viagem antes de começada, depois que estiver matriculado, nem se ausentar antes de acabada, sob pena de poder ser compellido com prisão ao cumprimento do contracto, a repor o que se lhes houver pago adiantado e a servir um mez sem receber soldadas ;

10, prestar os depoimentos necessarios para ratificação dos processos testemunhavois e protestos formados a bordo, recebendo pelos dias de demora uma indemnização proporcional ás soldadas que venciam e, faltando a este dever, não terá acção para demandar as soldadas vencidas ;

11, não seduzir tripolante a abandonar o seu navio, nem impedir que embarque com ameaças ou por força, sob pena do pagamento de uma multa de 100\$ a 200\$, sendo aggravante, si ambos pertencerem á equipagem de um mesmo navio ;

12, prestar, tão depressa quanto possível, depois de se achar em terra á autoridade do posto mais proximo, e, si for preciso, por intermedio do respectivo consul, as informações seguintes sobre o navio sossobrado ou abandonado, nome do navio abandonado ; o seu signal distinctivo ; o nome de seu porto de registro ; do de procedencia e do de destino ; uma descripção succinta do proprio navio e seu apparelho, o ponto em que foi abandonado e, com tanta precisão quanto possível, o tempo e as correntes encontradas antes do abandono e, no caso de haver o casco ficado abandonado, qual a direcção provavel em que deverá ter sido arrastado e si se pretendeu ou não dar quaesquer passos no sentido de salvá-o (Convenção de Washington) ;

13, antes de abandonar o navio e sempre que for possível, izar qualquer signal significativo ou uma esphera ou qualquer objecto semelhante onde possa melhor ser visto, mas onde tambem não possa se confundir com algum signal regulamentar e, outrosim, largar por mão as escotas e adriças de todas as velas que não estiverem ferradas (Convenção de Washington).

CAPÍTULO VIII

DOS CAPITÃES OU MESTRES

Art. 413. Para ser capitão ou mestre de embarcação brasileira, requer-se ser cidadão brasileiro, domiciliado no território da Republica, com capacidade para poder contractar validamente e estar matriculado na Capitania do Porto. (Cod. Com., art. 496.)

Art. 414. O capitão ou mestre é o commandante da embarcação; toda tripulação lhe está sujeita e é obrigada a obedecer e a cumprir as suas ordens em tudo quanto for relativo ao serviço do navio. É elle responsavel pela efficacia e segurança da navegação, pela disciplina interna, pelo conforto e satisfação dos passageiros, pelo recebimento e entrega das malas do correio, valores, bagagens dos passageiros, das cargas e por tudo quanto a ellas disser respeito. (Cod. Com., art. 497.)

Art. 415. O capitão ou mestre tem o direito de:

1º, escolher e ajustar a gente da tripulação e despedil-a nos casos em que a despedida possa ter lugar, obrando de concerto com o dono ou armador nos lugares onde estes se acharem, e não pôde ser obrigado a receber na tripulação individuo algum contra sua vontade;

2º, impor penas disciplinares aos individuos da tripulação que perturbarem a ordem do navio, commetterem falta de disciplina ou deixarem de fazer o serviço que lhe competir; e até mesmo proceder á prisão por motivo de insubordinação, ou qualquer outro crime commettido a bordo, ainda mesmo que o delinquente seja passageiro; formando os necessarios processos, os quaes é obrigado a entregar com os presos ás autoridades competentes no primeiro porto da Republica onde entrar (Cod. Com., arts. 498 e 499);

3º, contrahir dividas, tomar dinheiro a risco sobre o casco e pertences do navio e romanescente dos fretes, depois de pagas as soldadas e até mesmo na falta absoluta de outro recurso, vender mercadorias da carga para o reparo ou provisão da embarcação, declarando nos titulos das obrigações que assignar a causa de que estas provenham, quando em falta de fundos durante a viagem, não se achando presente algum dos proprietarios da embarcação, seus mandatarios ou consignatarios e, na falta delles, algum interessado na carga ou mesmo quando, achando-se elles presentes, não providenciarem, não podendo, porém, nos portos onde residirem os donos, seus mandatarios ou consignatarios, fazer despeza alguma extraordinaria com a embarcação sem consentimento destes. Estes actos só deverão ser praticados depois de prévia deliberação tomada de accôrdo com os officiaes da embarcação e de ser lavrado no diario de navegação o termo da necessidade da medida tomada (Cod. Com., arts. 514, 515, 516 e 517);

4º, ser indemnizado pelos donos de todas as despesas necessarias que fizer em utilidade da embarcação com fundos proprios ou alheios, comtanto que não tenha excedido as suas instrucções nem

as faculdades que por natureza são inherentes á qualidade de capitão (Cod. Com., art. 520) ;

5º, ajustar fretamentos, segundo as instrucções que tiver recebido, não se achando presentes os proprietarios, seus mandatarios e consignatarios (Cod. Com., art. 513) ;

6º, recusar fazer viagem, sobre vindo peste, guerra, bloqueio ou impedimento legitimo da embarcação sem limitação de tempo quando a embarcação estiver fretada para porto determinado (Cod. Com., art. 533) ;

7º, ser indemnizado de sua soldada e ser posto, á custa do proprietario ou do fretador, no lugar onde começar a viagem si sem justa causa for despedido antes de finda a mesma (Cod. Com., art. 532) ;

8º, deliberar com voto de qualidade em tudo quanto interessar o navio e a carga, e mesmo deliberar contra o vencido sob sua responsabilidade (Cod. Com., art. 509) ;

9º, fazer alijar carga quando por motivo de força maior e no interesse geral ou quando se tratar de volumes contendo materias explosivas o perigosas, embarcadas em contravenção á lei e ao presente regulamento ;

10, promover a venda do navio, provada a sua inavegabilidade mediante prévio consentimento de seu dono, sempre que isso for possível (Cod. Com., art. 531) ;

11, receber as soldadas primagens e ajustadas, mesmo se houver contestações, no qual caso prestará fiança de as repor, si houver lugar ;

12, exigir dos donos ou consignatarios, no acto da entrega da carga, que depositem ou afiancem a importancia do frete, avarias grossas e despesas a seu cargo e, da falta de prompto pagamento, deposito ou fiança, podendo requerer embargo pelos fretes, avarias e despesas sobre as mercadorias de carga emquanto estas se acharem em poder dos donos ou consignatarios ou estiverem fóra das estações publicas ou dentro dellas ; e mesmo requerer a sua venda immediata, si forem de facil deterioração ou de guarda arriscada ou dispendiosa. A acção de embargo prescreve passados 30 dias, a contar da data da descarga (Cod. Com., art. 527) ;

13, officiar nos casamentos a bordo *in articulo mortis* ;

14, escrever e approvar os testamentos maritimos ;

15, reconhecer assignaturas escriptas a bordo durante a viagem.

Art. 416. O capitão ou mestre tem o dever de :

1º, cumprir e fazer cumprir por todos os seus subordinados as leis da Republica e o presente regulamento (Cod. Com., art. 530) ;

2º, manter a disciplina interna de seu navio, tendo sempre em mente que, embora cada official a bordo tenha deveres especificados e a'gum tanto independentes entre elles, é o capitão o unico responsavel pela inteira direcção de seu navio e pela conveniente e boa execução de seus deveres por parte dos officiaes de todas as classes sob suas ordens (Cod. Com., art. 530) ;

3º, tomar todas as precauções para maior segurança de seu navio, quer no mar quer no porto ;

4º, cumprir e fazer cumprir os regulamentos para evitar abaloamento e os desbalisamentos ;

5º, ter escripturação regular de tudo quanto diz respeito á administração do navio e á sua navegação, tendo para esse fim quatro livros distinctos encadernados e rubricados pela Capitania do Porto, a saber : 1º, livro de carga em que se assentarão diariamente as entradas e saídas das cargas, com declaração especificada das marcas e numeros dos volumes, nomes dos carregadores e consignatarios, portos da carga e descarga, fretes ajustados e quaesquer outras circumstancias occurrentes, que possam servir para futuros esclarecimentos, os nomes dos passageiros, com declaração do logar de seu destino, e a relação de sua bagagem ; 2º, livros de receita e despesa, em que se lançará, debaixo de competentes titulos, em fórma de contas correntes, tudo quanto receber e despendar respectivamente a embarcação, abrindo-se assento a cada um dos individuos da tripulação com a declaração de seus vencimentos e de qualquer onus a que se achem obrigados, e a carga do que receberem por conta de suas soldadas ; 3º, diario de navegação, em que se assentarão diariamente, emquanto o navio se achar em algum porto, os trabalhos que tiverem logar a bordo e os concertos ou reparos do navio e em que se assentará tambem toda a derrota da viagem, notando-se diariamente as observações que os capitães e pilotos são obrigados a fazer, todas as occurrencias interessantes á navegação, acontecimentos extraordinarios que possam ter logar a bordo, com especialidade os temporaes, e os danos ou avarias que o navio ou a carga possam soffrer, as deliberações que se tomarem por accordo dos officiaes da embarcação e os competentes protestos. (Cod. Com., arts. 501, 502, 503 e 504.)

Além destes tres livros, os navios a vapor deverão ter mais o diario de machinas, em que o machinista de quarto consignará todas as occurrencias que se derem na machina durante as horas de serviço, quer em viagem quer no porto, livro esse que deverá ser encadernado e rubricado pela Capitania do Porto ;

6º, não seduzir nem desencaminhar marinheiro matriculado em outra embarcação, sob pena de multa de 100\$ por cada individuo que desencaminhar e de ser obrigado a entregar o marinheiro seduzido que existir a bordo de seu navio, além de ser responsabilizado pelas estadias de demora, si a embarcação por esta falta deixar de fazer-se á vela (Cod. Com., art. 500) ;

7º, não receber a bordo tripulante sem estar devidamente matriculado e com a nota de desembarque do ultimo navio devidamente authenticada pela capitania, sob pena de 100\$ de multa ;

8º, fazer inventariar, na vespera da partida do porto de carga, em presença do piloto e contra-mestre, as amarras, ancoras, velame e mastreação, com declaração do estado em que se acharem, inventario este que deverá ser assignado pelo capitão, piloto e contra-mestre, e fazer anotar no diario de navegação, com as mesmas assignaturas, todas as alterações que durante a viagem soffrer qualquer dos referidos artigos (Cod. Com., art. 506) ;

9º, permanecer a bordo, desde o momento em que começa a viagem de mar até a chegada do navio a surtidouro seguro e bom porto, e tomar os pilotos e praticos necessários em todos os logares em que os regulamentos, o uso e a prudencia o exigirem, sob pena de responder por perdas e damnos que da sua falta resultarem (Cod. Com., art. 507) ;

10, não abandonar a embarcação, por maior perigo que essa offereça, fóra do caso de naufragio e incendio ; e quando julgar-se indispensavel o abandono, empregar a maior diligencia possivel para salvar todos os effeitos do navio e cargas e com preferencia os papeis e livros da embarcação, dinheiros e mercadorias de maior valor, devendo, em todo o caso, ser o ultimo a sahir do navio (Cod. Com., art. 508) ;

11, não alterar a derrota que era obrigado a seguir e não praticar acto algum extraordinario de que possa provir damno ao navio ou á carga, sem ter precedido deliberação tomada em junta composta de todos os officiaes da embarcação e na presença dos interessados do navio ou na carga, si algum se achar a bordo (Cod. Com., art. 509) ;

12, não entrar em porto estranho ao de seu destino sinão quando alli for levado por força maior, e, neste caso, sahir no primeiro tempo opportuno que offerecer, sob pena de responder pelas perdas e damnos que da demora resultar ao navio e á carga (Cod. Com., art. 510) ;

13, ter o maior cuidado em que cada individuo a bordo conheça o seu logar e o seu dever em caso de incendio ou emergencia imprevista de salvação, fazendo exercicios, sempre que for possivel ;

14, dar prudente resguardo a todas as pontas de terras, ilhas, bancos e recifes e em geral á costa e á approximação destas ; fazer frequentes marcações de pontos ou marcas bem definidas que possam ser bem visiveis e convenientes para determinação da posição do navio, que deverá ser feita com cuidado, de modo a não poder haver o menor engano ; fazer uso de prumo repetidamente, tendo sempre em vista que o seu uso não deve ser reservado sómente para as occasiões em que houver duvida sobre a posição do navio, mas sim para verificar a posição supposta, mesmo quando haja razão para suppor que ella esteja bem determinada ;

15, ter o maior cuidado para assegurar a boa ordem e a serventia das embarcações do navio, que não deverão permanecer muito tempo nos turcos, mas que deverão ir á agua sempre que uma oportunidade se offerecer (Convenção de Washington) ;

16, apresentar-se ao consul brasileiro, nas primeiras 24 horas uteis, quando entrar em porto estrangeiro, e a depositar em suas mãos a guia ou manifesto da Alfandega, indo de algum porto do Brazil, e o rol de equipagem, e declarar e fazer anotar nelle, pelo mesmo consul, no acto de apresentação, toda e qualquer alteração que tenha occorrido sobre o mar na tripolação do navio e, antes da sahida, as que occorrerem durante a estadia no mesmo porto, quando houver alteração ;

17, apresentar o rol de equipagem original á Capitania do Porto na volta da embarcação ao porto de onde sahiu ou naquelle em que largar o seu commando, dentro das 24 horas uteis, depois que der fundo e for declarado em livre pratica, e fazer as mesmas declarações ordenadas no paragrapho precedente, sob pena de ser multado em 100\$ por cada individuo que apresentar de menos, si não apresentar todos os que foram matriculados ou não fizer constar devidamente a razão da falta, prescrevendo, passados oito dias depois do referido tempo, qualquer acção de procedimento que possa ter logar contra elle por falta pelo mesmo commettida no rol durante a viagem; sendo responsavel por todas as perdas e damnos que por culpa sua, omissão ou impericia sobrevierem á carga ou mesmo ao navio (Cod. Com., artigos 511 e 512);

18, velar pela guarda, bom acondicionamento e conservação da carga e de quaesquer effeitos que receber a bordo, de que é considerado verdadeiro depositario, e pela sua prompta entrega á vista do conhecimento; principiando a correr a sua responsabilidade desde o momento em que a receba e findado no acto da entrega no logar que se houver convencionado ou que estiver em uso no porto de descarga (Cod. Com., arts. 519 e 529);

19, não pôr carga alguma no convez ou em logares não permittidos pelo presente regulamento e, quando permittido, não pôr no convez da embarcação sem ordem ou consentimento por escripto dos carregadores, sob pena da multa de 100\$ no primeiro caso e no segundo de responder pessoalmente por todo o prejuizo que dahi resultar (Cod. Com., art. 521);

20, não lastrar mal a embarcação nem receber carga superior á de seu registro, sob pena da multa de 500\$ a 1:000\$, além de outras penas em que possa incorrer, si do facto resultar graves perigos para o navio e pessoas do bordo;

21, não collocar carga no convez dos navios de passageiros, quando permittido, de modo a prejudicar a franca circulação e bem-estar dos mesmos, sob pena de 500\$ a 1:000\$ de multa e ser obrigado a retirall-a;

22, não receber carga de terceiro sem consentimento por escripto do afretador, quando a embarcação estiver fretada por inteiro (Cod. Com., art. 522);

23, não carregar nem permittir que qualquer individuo da tripolação carregue na embarcação, ainda mesmo a pretexto de ser na suacâmara ou nos seus agasalhados, mercadorias de sua conta particular sem consentimento por escripto do dono do navio ou dos afretadores, sob pena do pagamento do frete dobrado (Cod. Com., art. 523);

24, não fazer commercio algum por sua conta particular, si não houver convenção em contrario, quando navegar em parceria a lucro commun sobre a carga, sob pena de correrem por conta delle todos os riscos e perdas e de pertencerem aos demais parceiros os lucros que houver (Cod. Com., art. 524);

25, não fazer com os carregadores ajustes publicos ou secretos que revertam em beneficio particular, debaixo de qualquer titulo

ou pretexto que seja, sob pena de correr por conta delle e dos carregadores todo risco que acontecer e de pertencer ao dono do navio todo lucro que houver (Cod. Com., art. 525) ;

26, resistir por todos os meios que lhe dictar a sua prudencia a toda e qualquer violencia que possa intentar-se contra a embarcação, seus pertences e carga, e, si for obrigado a fazer entrega de tudo ou de parte, munir-se com os competentes protestos e justificações no mesmo porto ou no primeiro onde chegar (Cod. Com., art. 526) ;

27, ratificar com seu juramento, dentro das 24 horas uteis depois da entrada perante a autoridade competente do primeiro porto onde chegar e tendo presente o diario de navegação, todos os processos testemunháveis e protestos formados a bordo, tendentes a comprovar sinistros, avarias ou qualquer perda ou arribada (Cod. Com., arts. 505 e 743) ;

28, solicitar do juiz competente, e, onde o não houver, da autoridade local a quem competir, que nomeie depositario para receber os generos e pagar os fretes devidos por conta de quem pertencer, quando por ausencia do consignatario ou por se não apresentar o portador do conhecimento á ordem, ignorar a quem deva competentemente fazer a entrega (Cod. Com., art. 523) ;

29, não deixar, sendo contractado para uma viagem certa, de a concluir sem causa justificada (Cod. Com., art. 532) ;

30, proceder ao inventario dos bens que deixar algum passageiro ou individuo da tripolação que fallecer a bordo, com assistencia dos officiaes da embarcação e de duas testemunhas, que serão com preferencia passageiros, pondo tudo em boa arrecadação e logo que chegar ao porto da sahida fazer entregar o inventario e bens ás autoridades competentes e, no estrangeiro, ao consul do Brazil (Cod. Com., art. 534) ;

31, lançar o termo de obito do passageiro ou individuo da tripolação fallecido a bordo, dentro das 24 horas seguintes, e em presenca de duas testemunhas, termo este que deverá ser enviado por duas cópias authenticas á autoridade competente no primeiro porto onde chegar ;

32, lançar o termo do nascimento de quem for dado á luz a bordo, dentro das 24 horas seguintes, em presenca do pai, se estiver a bordo, e de duas testemunhas, termo que deverá ser enviado por duas cópias authenticas á autoridade competente no primeiro porto onde chegar o navio ;

33, receber em tempo marcado e fazer immediata entrega das malas do correio ;

34, prestar contas de sua gestão ao dono do navio, entregando o saldo, livros e mais objectos do archivo (Cod. Com., art. 535) ;

35, promover os termos de regulação e repartição da avaria grossa, devendo exigir antes de abrir as escotilhas do navio que os consignatarios da carga prestem fiança ao pagamento da avaria grossa, na parte de sua contribuição de rateio (Cod. Com., arts. 783, 784 e 785) ;

36, permanecer junto de outro navio em todos os casos de abalroamento entre dous navios, até assegurar-se de que elle não ca-

rece mais de soccorro e prestar-lhe, bem como ao seu capitão, equipagem e passageiros (si houver) todo o auxilio possivel e necessario para salvar-os de qualquer perigo promanente do mesmo abalroamento, sempre que isso for possivel e praticavel sem risco serio para seu proprio navio, equipagem e passageiros (si houver) (Convenção de Washington);

37, prestará á Capitania do Porto ou consul as informações precisas, quando tiver avistado algum casco sossobrado e abandonado, do qual aliás cumpre-lhe fazer menção tão exacta quanto possivel no diario de navegação (Convenção de Washington);

38, dar, á autoridade do primeiro porto onde em seguida entrar, informação de qualquer baixio, Recife ou qualquer outro estorvo, tal como qualquer massa de gelo fluctuante que houver descoberto, fazendo acompanhar a noticia de completa descripção do estorvo e de todas as indicações que possam ajudar a determinar a sua posição, como por exemplo: o tempo decorrido desde a ultima observação astronomica de confiança e a marcha do chronometro. Si o estorvo consistir em algum baixio ou parcel, deverá ser dada a profundidade accusada sobre elle pela sonda. Quando a terra se achar á vista, a posição do baixio ou parcel deverá ser igualmente determinado por meio de marcação de objectos fixos e visiveis, cumprindo ainda em tal caso fazer menção dos desvios da agulha, nisso empregada, e de como e quando esses desvios foram calculados. Tambem será de rigor observar angulos entre os referidos objectos fixos e completar a informação com um esboço da costa e a posição do observador (Convenção de Washington);

39, informar á Capitania do Porto de qualquer alteração no funcionamento dos pharões, boias e balisas, fazendo de tudo menção no diario de navegação;

40, anotar na caderneta de matricula o embarque do tripulante e dar os bilhetes de desembarque com o attestado de comportamento e habilitação profissional;

41, ter a bordo, sob pena de 100\$ a 200\$ de multa e detenção do navio até a apresentação dos mesmos, os papeis seguintes :

- a) titulo de registro ;
- b) rol de equipagem ;
- c) a licença annual da capitania para o navio ;
- d) o passaporte da alfandega ;
- e) os manifestos da alfandega ;
- f) o regulamento das capitancias ;
- g) oCodigo Commercial ;
- h) codigo de signaes e o respectivo regimento. (Cod. Com.,

art. 466.)

CAPITULO IX

DA MATRICULA DO PESSOAL EMPREGADO NA VIDA DO MAR

Art. 417. A matricula ou inscripção maritima instaurada nas capitancias de portos para os individuos nacionaes e estrangeiros empregados na vida do mar comprehende duas categorias:.

1.^a, todos os individuos empregados na vida do mar, inclusive os praticos e o pessoal maritimo das repartições publicas federaes estadoaes e municipaes ;

2.^a, os pescadores.

Art. 418. Todos os individuos matriculados nas capitánias de portos ficam sujeitos ao sorteio militar para o serviço da armada nacional, na forma e época determinada pelo Governo, e, por tal motivo, ficam isentos de qualquer outro serviço militar.

Art. 419. A matricula se effectua na capitania á vista de requerimento assignado pelo proprio ou a seu rogo perante o capitão do porto e duas testemunhas, devendo constar na petição : o nome, filiação, nacionalidade, naturalidade, idade, estado, residencia e ramo de vida ; o requerente juntará certidão de idade ou documento legal que a suppra e attestado de comportamento passado pelo delegado de policia do lugar de moradia, que ficarão archivados na capitania.

§ 1.^o Aos menores de 21 annos se exigirá tambem por escripto e firma reconhecida por notario publico a permissão dos pais, tutores ou juizes competentes.

§ 2.^o Para os estrangeiros se fará mais a exigencia da declaração do respectivo consul, servindo essa de licença, si estiver nella prova de idade acompanhada da de identidade de pessoa.

§ 3.^o A capitania não matriculará, sobre qualquer pretextó, individuos menores de 16 annos.

Art. 420. A matricula deverá conter: nome, filiação, nacionalidade, naturalidade, idade, residencia, ramo de vida, signaes caracteristicos e particulares, podendo mais ser adoptada qualquer prova de identidade, quando o Governo julgar conveniente e a assignatura do matriculado.

§ 1.^o Depois de feito o lançamento de taes declarações em livro especial distribuido segundo a ordem alphabetica do nome dos matriculados, se entregará uma caderneta-matricula, conforme o modelo approved e que servirá para o individuo exercer a sua profissão.

§ 2.^o Na caderneta-matricula se farão as annotações da data e lugar de embarques e desembarques, destino da viagem, comportamento, capacidade e do preceituado no presente regulamento quanto ás condições exigidas para o exercicio de cargo de categoria superior ; o nome do navio e numero e porto de registro e tonelagem ou força da machina.

§ 3.^o Tambem se annotarão no livro e na caderneta as transferencias de ramo de vida, baixas, etc.

Art. 421. A baixa da matricula só se realizará em virtude do requerimento dos matriculados e por causa justificada e após o consentimento do capitão do porto.

Art. 422. As matriculas serão renovadas quando estiverem esgotadas ou inutilisadas, quando houver sido perdida, caso este que deve ser justificado, ou ainda quando o dono mudar seu domicilio para outra circumscripção, e, neste ultimo caso, deverá requerer sua inscripção á capitania de seu novo domicilio.

Na nova matricula se fará declaração da capitania que expediu a matricula anterior e o seu numero.

Art. 423. As matriculas serão visadas annualmente na época prefixada neste regulamento, com o sello correspondente á taxa estabelecida para a matricula, sendo o sello inutilizado pelo capitão do porto.

Paragrapho unico. O « Visto » será lançado nas folhas sob o titulo « Observações ».

Art. 424. Os attestados de comportamento e habilitação passados pelos capitães ou mestres serão annotados pela capitania na caderneta-matricula com as designações seguintes: BOM, REGULAR, MÁO, para o comportamento e BASTANTE, POUCA e NENHUMA para a habilitação.

Art. 425. Ninguém poderá ser matriculado como contra-mestre sem ter servido durante tres annos como marinheiro e sem apresentar attestado de seus dous ultimos commandantes de que tem conhecimento da arte de marinheiro e dos rumos da agulha e da maneira de dirigir por elles a embarcação, luzes regulamentares de bordo e regras para evitar abalroamento no mar.

Art. 426. Os commissarios deverão apresentar attestados do capitão ou proprietario, como vão servir nessa qualidade a bordo.

Art. 427. O marinheiro não poderá ser matriculado como tal sem ter servido durante tres annos como moço a bordo do navio, em viagem, e apresentar attestado de seu ultimo commandante de que tem as habilitações necessarias.

Art. 428. Os foguistas deverão ter servido durante tres annos a bordo e em viagem como carvoeiro e apresentar attestado do chefe de machinas do ultimo navio em que tiver servido de que tem as habilitações necessarias.

Art. 429. Os artífices deverão apresentar attestado de proprietarios de estaleiros legalmente licenciados e com a firma reconhecida, por tabellião.

Art. 430. As matriculas de primeira categoria effectuadas nas capitancias terão as designações seguintes: capitão de longo curso, 1.º piloto, 2.º piloto, piloto fluvial, praticante de piloto, medico, machinistas, ajudante de machinistas, praticante de machinista, aprendiz de machinista, commissario, mestre de pequena cabotagem, pratico, contra-mestre, marinheiro, moço, foguista, carvoeiro, talheiro (comprehende criados, despenseiros, cozinheiros, etc.), arraes, remadores e artífices (comprehende calafates, carpinteiros, serralheiros).

§ 1.º Os individuos matriculados poderão servir na navegação de barra-fôra ou do trafego dos portos independente de transferencia de matricula, com excepção dos arraes e remadores, que só poderão funcionar no trafego dos portos ou navegação de aguas interiores.

§ 2.º As matriculas de segunda categoria são para pescadores e deverão ser visadas na época fixada neste regulamento.

§ 3.º Os officiaes do quadro activo da armada e os reformados terão matricula de capitão de longo curso, sendo a matricula dos

primeiros substituída pela licença do Governo para empregar nos navios mercantes e ficarão sujeitos ao presente regulamento.

Art. 431. O indivíduo que perder a matrícula só poderá adquirir outra na capitania que expediu a matrícula perdida e depois de apresentar certificado de desembarque do ultimo navio em que esteve embarcado com indicação do rol de equipagem em que foi inscripto.

Paragrapho unico. Provando-se que qualquer individuo já matriculado em uma circumscripção requereu e obteve nova matrícula em outra capitania, deverá ser cassada a matrícula e enviada para a Inspectoria de Portos e Costas e multado o infractor de 100\$ a 200\$000.

CAPITULO X

DO ROL DE EQUIPAGEM

Art. 432. O rol de equipagem, denominado matrícula pelo Codigo Commercial, conforme o modelo annexo a este regulamento, será apresentado á capitania do porto pelo capitão ou mestre, afim de ser lavrado o competente termo de ajuste da soldada e receber a assignatura do capitão do porto depois de convenientemente conferido e sellado pelo secretario, e deverá ser reformado de seis em seis mezes ou quando não houver mais linhas para inscripção de tripolante ou quando houver sido substituido o capitão ou mestre da embarcação.

Art. 433. Sempre que houver inclusão de tripolante no rol, deverá haver termo de ajuste na capitania do porto.

Art. 434. Os ajustados deverão assignar o rol nos logares que lhes são destinados, sendo os nomes dos que não souberem escrever escriptos pelo secretario da capitania do porto na presença do ajustado. (Cod. Com., art. 467.)

Art. 435. Ratificados os ajustes constantes no rol pelas respectivas partes, será lavrado pelo secretario o termo do ajuste, que assignará com o capitão ou mestre e capitão do porto.

§ 1.º Os officiaes serão dispensados de comparecer na capitania para ratificação do ajuste, sendo esta considerada feita, desde que as assignaturas dos rões combinem com a da matrícula pessoal.

§ 2.º Para a renovação do rol será dispensado o comparecimento dos tripolantes do rol renovado, sendo a ratificação do ajuste feita pelo confronto das assignaturas dos rões velho e novo com a da matrícula pessoal do tripolante, no entretanto será obrigatorio o comparecimento do tripolante novo para a ratificação de seu ajuste, ou quando as assignaturas não combinarem. (Cod. Com., art. 467.)

Art. 436. Com o rol entregará o capitão ou mestre uma lista nominal dos ajustados com especificação das respectivas soldadas para ficar archivada na capitania do porto como parte complementar do termo do ajuste. A lista datada, sellada e assignada pelo capitão ou mestre será rubricada pelo capitão do porto, depois de conferida com o rol da equipagem.

Art. 437. O capitão ou mestre que de volta de sua viagem não apresentar o livro diário de navegação, convenientemente escripturado, com todas as occurrencias que se derem a bordo, quer interessando á navegação, quer á policia naval, quer aos direitos das pessoas que conduzirem a bordo, incorrerá na multa de 100\$, e não poderá justificar qualquer alteração no pessoal ajustado no porto inicial de sua viagem, se não constarem devidamente no livro diário de navegação a sua causa e os processos para o desembarque do tripolante ou passageiro. (Cod. Com., art. 534.)

Art. 438. Nenhum capitão ou mestre depois de haver assignado na capitania do porto o ajuste da soldada e o rol da equipagem da embarcação poderá despedir tripolante algum antes de findar-se o prazo do ajuste ou a viagem comprehendida, salvo os casos especificados como causa justificada para a despedida, e aquelles que o fizerem, serão multados em 100\$ pela capitania do porto em que o ajuste tiver sido feito, por cada tripolante que for assim despedido.

Art. 439. Nenhum capitão ou mestre poderá, no meio da viagem, desembarcar por doente tripolante, sem deixar-lhe os recursos para seu tratamento, subsistencia e transporte para o porto de sua matricula, sendo aquelle que deixar o tripolante ao desamparo multado pela capitania em 200\$ e obrigado a pagar ao tripolante a soldada por inteiro, até o dia de sua chegada ao porto de sua matricula, e a indemnizal-o de todas as despesas do curativo da molestia adquirida no serviço do navio, e da importancia do transporte; salvo si a molestia não tiver sido adquirida em serviço.

Art. 440. Quando o tripolante adoecer no curso da viagem no serviço do navio e não puder ser tratado a bordo, baixará a alguma casa de saude ou á sua propria residencia para ter o devido curativo, vencendo a soldada por inteiro até regressar ao navio, devendo a capitania do porto fazer constar no rol da equipagem o desembarque do tripolante, mencionando essa causa. (Cod. Com., art. 560.)

Art. 441. Quando a molestia do tripolante não for adquirida no serviço do navio e por sua natureza não possa ser curada a bordo, será facultado ao tripolante desembarcar em qualquer porto, pagando-lhe o capitão as soldadas vencidas e devendo para desembarcar comparecer com o capitão ou mestre na capitania do porto para serem as suas declarações tomadas por termo e constar no rol da equipagem, salvo caso de impossibilidade. (Cod. Com., art. 560.)

Art. 442. Nenhum tripolante será desembarcado do navio, salvo os casos previstos no art. 449, antes de findo o prazo do seu contrato e de sua volta ao porto de seu ajuste, sinão mediante termo de distracto ou rescisão do trato nos casos em que é isso facultado, devendo para esse fim o capitão ou mestre com o tripolante, que vai desembarcar, comparecer na capitania do porto, levando com o processo que tiver instaurado a bordo para a rescisão do trato e despedida do tripolante a matricula deste, a fim de ser lavral-o competente termo de distracto ou de rescisão, que deverá constar no rol da equipagem, para ser justificada a falta ou o desembarque do tripolante pela capitania do porto da matricula.

do navio, onde será multado em 100\$ o capitão ou mestre por tripolante que deixar de apresentar na volta da viagem ou de fazer constar devidamente no rol a causa de sua falta. (Cod. Com., artigo 560.)

Art. 443. A conferencia do rol da equipagem só terá logar na volta do navio ao porto inicial da viagem ou de sua matricula, onde terá logar o ajuste da soldada.

§ 1.º As capitánias dos portos de escala das embarcações em viagem não lançarão no rol da equipagem sinão as notas relativas ás alterações havidas no seu pessoal, devendo declarar sempre a causa que motivou o desembarque ou a alteração havida, e constante do termo que deve ser lavrado no livro competente de ajuste de soldada e distracto ou rescisão do ajuste. Não havendo alteração alguma no pessoal do rol, nenhuma nota será nelle feita.

§ 2.º Haverá termo de ajuste todas as vezes que o capitão ou mestre tenha de admitir a bordo pessoa matriculada na capitania do porto para serviço de embarcação; distracto quando, nos casos facultados por este regulamento, houver desembarque de tripolante; rescisão, quando houver despedida, desercção ou falta de comparecimento do tripolante a bordo na hora da sahida da embarcação.

§ 3.º Sempre que houver ajuste de distracto deverão comparecer á capitania do porto as partes contractantes; e sempre que houver rescisão deverão ser as matriculas dos tripolantes remetidas á Capitania do Porto com os competentes processos lavrados a bordo pelo capitão ou mestre, sem as quaes não será dada a rescisão, e nem como tendo justificado a falta do tripolante.

§ 4.º Os capitães ou mestres deixarão também, sempre que houver alterações, uma lista geral da tripulação, identica á do porto inicial da viagem, incluindo as modificações havidas.

§ 5.º Si não houver alterações, os capitães ou mestres procederão de conformidade com o *capítulo VI título V*.

Art. 444. Nenhum capitão ou mestre poderá suspender o seu navio para emprender viagem antes de informar-se si toda a tripulação contractada se acha a bordo, e não deixará o porto sem haver communicado por escripto ao capitão do porto a falta de qualquer tripolante, remettendo-lhe a competente caderneta para ser elle preso ou substituido por outro, no caso de não ser possível sua captura, podendo ser feita a comunicação do facto ao funcionario da Capitania do Porto que se achar a bordo ou de serviço; devendo em qualquer caso mencionar a occurrencia no diario de navegação.

O que deixar de assim proceder não terá justificado a falta do tripolante para a multa em que incorrer.

Art. 445. Todo aquelle matriculado que deixar de seguir no navio em que se tiver contractado, ou desertar em occasião que não possa ser preso para ser compellido a embarcar, e for encontrado depois da partida do navio, será detido até o regresso deste e impedido de fazer outro engajamento até aquelle regresso e com a obrigação de apresentar-se diariamente na Capitania do Porto, sob pena de ser recolhido preso por quinze dias.

Art. 446. Onde não houver capitania, o capitão ou mestre requisitará a prisão ás autoridades policiaes da localidade.

Art. 447. A Capitania do Porto poderá permittir a sahida da embarcação sem o tripolante, si não for possível, pela hora, a cap-tura ou substituição do ausentado, devendo, nesse caso, o facto ser mencionado no rol pela Capitania do porto de escala seguinte.

Paragrapho unico. Feita a annotação na caderneta, a Capitania a enviará pelo correio para a Capitania do Porto inicial onde fez o rol de equipagem.

Art. 448. O capitão ou mestre que conduzir a bordo pessoa que não conste no rol da equipagem ou lista de passageiros será multado em 100\$000.

Art. 449. O desembarque do tripolante só se pôde verificar pelas causas seguintes e na forma prescripta por este regula-mento :

1ª, perpetração de algum crime ou desordem grave que per-turbe a ordem da embarcação, falta de disciplina ou cumprimento de deveres, depois de esgotados os meios coercitivos deste regu-lamento;

2ª, embriaguez habitual;

3ª, ignorancia do mister para que o individuo se tiver ajustado;

4ª, qualquer occurrencia que o inhabilite para desempenhar as suas obrigações;

5ª, molestia adquirida em serviço do navio e que não possa ser tratada a bordo;

6ª, molestia não adquirida em serviço do navio e que não possa ser tratada a bordo;

7ª, rescisão do contracto, de accôrdo o capitão com o tri-polante;

8ª, ajuste prévio para desembarcar em determinado porto, si constar este ajuste no rol;

9ª, prisão do tripolante pelas autoridades por crimes ou a causas determinadas;

10ª, deserção.

§ 1.º A capitania fará a notificação no rol de equipagem na columna propria, com a enumeração da causa que motivou o desembarque e depois de lavrar os respectivos termos nos livros competentes.

§ 2.º As causas quinta e sexta serão justificadas perante a capitania onde se verificar o desembarque, com attestado do medico de bordo ou da saude publica, si não houver medico a bordo. (Cod. Com., art. 555.)

Art. 450. Todas as vezes que desembarcar o tripolante, com excepção da decima causa, o capitão, depois de preenchidas as exigencias dos artigos anteriores, fará entrega ao tripolante de sua caderneta e de um bilhete de desembarque, affirm de ser anno-tado pela capitania nessa caderneta os attestados de conducta e habilitação exarados no bilhete.

O que assim não proceder, pagará 200\$ de multa.

Art. 451. Todo capitão ou mestre de embarcação que faltar com os alimentos estabelecidos para as pessoas da tripulação, será obrigado a pagar-lhe em dinheiro a importância da ração ou parte que tiver deixado de dar-lhe, ficando, além disso, sujeito a uma multa de 50\$, que lhe será imposta pelo capitão do porto, que, em inquerito summario, apurará a falta por queixa do prejudicado.

Art. 452. Todo o tripolante que terminar o seu contracto e desembarcar deverá comparecer, nas 24 horas uteis, á capitania com a respectiva caderneta e bilhete a fim de serem lançadas as respectivas notas.

Art. 453. O tripolante poderá reclamar contra a nota lançada pelo capitão em seu bilhete ; devendo, nesse caso, o capitão do porto abrir inquerito a respeito ; e, si ficar provado ser injusto o attestado, deverá o capitão ser multado em 200\$, independente da acção judicial que póde promover o offendido.

Art. 454. O tripolante que fizer ou alterar fraudulentamente o bilhete de desembarque ou a nota da caderneta, usar qualquer caderneta que não lhe pertença será processado conforme os casos, e será multado em 200\$, não podendo embarcar sem haver pago a multa.

Art. 455. Das decisões proferidas pelos capitães de portos haverá recurso para as instancias determinadas neste Regulamento, quer da parte dos capitães ou dos tripolantes, si forem acceitas as justificações de uns em detrimento dos outros.

CAPITULO XI

DAS PENAS DISCIPLINARES DA COMPETENCIA DOS CAPITÃES OU MESTRES

Art. 456. São penas disciplinares da competencia dos capitães ou mestres :

- 1ª, admoestação em particular e em termos comedidos ;
- 2ª, exclusão da mesa do commandante ou dos passageiros, sendo as refeições servidas em mesa separada, por tempo determinado ou até o seu desembarque, no caso de reincidencia ;
- 3ª, prohibição de conservar-se na tolda, além de uma hora por dia, por tempo determinado, não excedendo de cinco dias, ou até o seu desembarque, no caso de reincidencia ;
- 4ª, prohibição de sahir do camarote além de duas horas por dia por tempo determinado ;
- 5ª, suspensão do serviço de bordo de um a cinco dias, ficando a bordo quando em viagem ou no curso desta, e indemnizando a alimentação ;
- 6ª, serviço dobrado de quarto ;
- 7ª, prohibição de licença para baixar á terra por um a cinco dias ;
- 8ª, detenção no camarote ou respectivo alojamento de um a dez dias, fazendo ou não o serviço que lhe competir nas horas de

quarto, vencendo no primeiro caso a soldada e perdendo-a no segundo;

9ª, prisão a ferros no alojamento, não fazendo serviço de um a dez dias, perdendo a soldada ou não dos dias de prisão ;

10ª, multa até um mez da soldada vencida ;

11ª, servir a bordo até um mez sem vencimento de soldada ;

12ª, desembarque no porto de escala ou da matricula por despedido.

Art. 457. Aos passageiros serão applicadas as penas de um a quatro, e a todas as pessoas da tripolação serão applicaveis as penas do artigo anterior, excepção da nona, que não é cabivel aos officiaes maiores e menores do navio.

Art. 458. As penas disciplinares não serão applicadas cumulativamente.

Art. 459. O capitão ou mestre deverá mencionar no diario de navegação todos os castigos disciplinares que tiver imposto, e especificação dos motivos que os occasionarem ; devendo nos bilhetes de desembarque lançar a nota respectiva para ser annotada na caderneta-matricula pela Capitania do Porto.

Art. 460. Nenhum capitão ou mestre poderá applicar penas disciplinares sem ouvir o accusado.

Art. 461. São faltas passiveis das penas disciplinares de que tratam os §§ 1 a 12 do art. 456 :

1º, attentar contra as regras da moralidade, decencia, disciplina e policia de bordo ;

2º, desrespeitar ou desacatar o capitão ou mestre, quando não haja injuria ;

3º, altercar, brigar ou ter conflicto com outra pessoa de bordo, quando não resulte acto passivel de punição criminal ;

4º, faltar ao serviço nas horas determinadas ou deixar de o cumprir ;

5º, excusar-se ao trabalho ou ao serviço, ou trabalhar propositalmente mal ;

6º, desrespeitar a seu superior, não cumprindo suas ordens, ou respondendo-lhe ou dirigindo-se a elle indisciplinadamente e em termos improprios ;

7º, sair de bordo sem licença ;

8º, deixar o serviço, ou seu posto no quarto ou sala, sem licença ou justo motivo ;

9º, apresentar-se embriagado para o serviço.

Art. 462. São faltas passiveis das penas de 10 a 12 :

1º, não ir para bordo para seguir viagem depois de ajustado ;

2º, sair de bordo e passar a noite fóra sem licença do capitão ou mestre ;

3º, retirar de bordo seus effeitos sem ser revistado pelo capitão ou mestre ;

4º, não auxiliar o capitão em caso de ataque ao navio ou desastre ;

5º, retirar-se de bordo antes do navio estar descarregado, desapparelhado e conduzido a surgidouro seguro quando finda a viagem;

6º, abandonar a viagem iniciada antes de finda;

7º, embriaguez habitual;

8º, reincidencia em acto de insubordinação de indisciplina para com o capitão ou officiaes do navio.

CAPITULO XII

DO ARROLAMENTO DAS EMBARCAÇÕES

Art. 463. Não são sujeitos ao registro:

a) os navios que fazem pescaria nas costas;

b) os vapores de reboque, de coberta ou não, empregados nos serviços dos portos ou rios navegaveis;

c) as embarcações á vela e a vapor, destinadas no interior dos portos ao transporte de passageiros e bagagens, ao serviço de carga e descarga e ao transporte de mercadorias;

d) as embarcações ao serviço das associações da praticagem e as de recreio;

e) as canoas, botes, catraias, igarités, chalanas e outras semelhantes.

Art. 464. Essas embarcações, que pertencem ás diversas classes das divisões C, D e E, estão sujeitas ao arrolamento e são consideradas nacionaes, qualquer que seja o seu proprietario; e como tal não poderão, em caso algum, içar outra bandeira que não seja a da Republica.

Art. 465. O arrolamento se realizará á vista de requerimento dirigido ao capitão do porto pelo proprietario da embarcação e mediante apresentação do titulo legal de aquisição.

Paragrapho unico. Na petição deverão constar os dizeres exigidos para o lançamento no livro respectivo, e a declaração de sujeitar-se ás tarifas de fretes de transporte organizadas pela Capitania do Porto.

Art. 466. Em livro proprio denominado « Livro de arrolamento » se farão os lançamentos de accôrdo com as disposições seguintes:

1º, nome da embarcação (si tiver), seu typo de construcção e armação;

2º, suas dimensões principaes em medidas metricas;

3º, typo de machina e força em cavallos nominaes, typo e numero das caldeiras com indicação da pressão de regimen e systema do propulsor;

4º, serviço a que se destina, que é designado pela classe e divisão;

5º, data e logar da construcção, sempre que se puder;

6º, nome do proprietario e respectivo domicilio.

§ 1.º O arrolamento para as embarcações citadas corresponde ao registro para as embarcações de cabotagem e longo curso (divisões A e B).

§ 2.º Depois de feita a inscripção de uma embarcação, a capitania dará um documento denominado « Arrolamento », em que serão transcriptas as declarações feitas no livro.

Art. 467. Por occasião do arrolamento deverão as capitánias lotar as embarcações, marcando-lhes o numero de passageiros e a carga que podem comportar.

Art. 468. Nenhuma embarcação poderá entrar em serviço sem estar arrolada, sob pena de 50\$ a 100\$000 de multa e apprehensão até a legalização de seus documentos; o que deverá ser feito no prazo de quinze dias, findos os quaes será a embarcação vendida em leilão publico.

Art. 469. O arrolamento é permanente e a sua baixa nos livros da Capitania só se realizará a requerimento do proprietario da embarcação, quando esta não servir mais para navegar ou for vendida a individuo que resida em outra circumscripção, na qual deverá ser a mesma arrolada.

Art. 470. As transferencias de propriedade e de novo destino a que venha ter a embarcação serão averbadas no verso do livro e do arrolamento.

Art. 471. Todas as embarcações arroladas, além da matrícula pessoal de seus tripolantes, a qual deve estar em poder de cada um ou do patrão ou arraes, deverão ter a bordo a tabella de fretes e uma chapa com o numero correspondente ao da licença da capitania, documento sem o qual não poderão empregar-se no trafego do porto e rios navegaveis, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa e apprehensão das embarcações.

Art. 472. Estas licenças, que ficarão registradas na capitania, deverão ser reformadas, annualmente, na época determinada neste regulamento, recebendo o proprietario, com a licença, uma chapa correspondente, que deverá ser fixada no lugar determinado.

Paragrapho unico. As transferencias de propriedade serão annotadas no verso da licença.

Art. 473. As capitánias, no interior dos portos, distribuirão as embarcações pelas estações, designando a cada uma o lugar onde deve estacionar, conforme as conveniencias do serviço geral do porto e as do trafego em que se empregarem.

Art. 474. As embarcações terão o seu numero de ordem de arrolamento e a letra do alphabeto que designar a estação, assignalada em ambos os bordos, sob pena de 12\$ a 36\$000 de multa.

Art. 475. As embarcações e corpos fluctuantes das repartições federaes, estadoaes e municipaes (classes X, divisão C e classe IX, divisão D) serão arroladas nas capitánias mediante communicação escripta do chefe da repartição a que pertencer, fazendo esse constar todos os dizeres exigidos para o arrolamento, bem assim qual o patrão ou arraes a quem vai ser confiada a embarcação.

§ 1.º Os chefes das ditas repartições requisitarão o cancelamento do arrolamento das embarcações, quando tenham sido desmanchadas ou alienadas.

§ 2.º Taes embarcações terão uma lettra do alphabeto para designar a repartição a que pertencerem.

§ 3.º Essas embarcações não estão sujeitas a pagamento de taxas e licença annual, mas á vistoria das capitania; o seu arrolamento, porém, deve ser feito em livro especial e para constar em columna propria na estatistica organizada pela Capitania do Porto, a cujo fim se destina o arrolamento.

Art. 476. Pelas infracções da policia naval, em que incorrerem essas embarcações, responderão os respectivos mestres, patrões ou arraes, qualquer que seja o Ministerio ou repartição a que pertençam.

CAPITULO XIII

DA TRIPOLAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ARROLADAS (DIVISÕES C, D e E)

Art. 477. As embarcações das diversas classes das divisões C, D e E deverão ter a tripolação que for necessaria para o serviço a que se destinarem.

Art. 478. As embarcações das classes I, II, III, VI, VII, VIII, IX e X da divisão C deverão ter sempre um arraes, devidamente habilitado e, pelo menos, dous marinheiros (remadores), devendo ter mais um machinista com carta de praticante de machinista pelo menos e um foguista.

Paragrapho unico. As embarcações das diversas classes da divisão C, quando tiverem de sahir barra-fôra em distancia superior a 30', deverão levar mestre de pequena cabotagem pelo menos e pessoal que for necessario para segurança de sua navegação.

Art. 479. As embarcações das classes IV e V da divisão C de mais de 15 toneladas brutas estão sujeitas ás disposições de vistorias de casco e machinas e ás de arraes e machinistas.

§ 1.º As de menos de 15 toneladas brutas, qualquer que seja o serviço em que se empregarem, poderão ser manobradas e governadas por uma só pessoa, devidamente licenciada pela Capitania do Porto com matricula de conductor; mas estão sujeitas á inspecção de casco e machinas.

§ 2.º Os conductores das embarcações a que se refere o paragrapho precedente, quando forem de recreio, são dispensados da matricula, devendo, entretanto, tirar uma licença para conduzi-las. A licença e a matricula serão concedidas, independentemente de exame de habilitação, mas poderão ser cassadas ou suspensas pelo capitão do porto, no caso de provada a incapacidade, negligencia ou violação das regras por parte do conductor.

§ 3.º O conductor cuja licença tiver sido cassada não poderá obter outra antes de decorridos seis mezes.

CAPITULO XIV

DAS VISTORIAS

Art. 480. Haverá em cada capitania e delegacia uma commissão de vistorias, presidida pelo capitão do porto ou pelo seu

ajudante e composta de technicos nomeados pelo Ministro da Marinha por proposta do inspector de Portos e Costas, encarregada de proceder ás vistorias a que são obrigadas todas as embarcações mercantes, comprehendidas as do trafego do porto, empregadas no serviço de transporte de passageiros, cargas ou materiaes, assim como as de reboque, pesca e recreio.

Paragrapho unico. Nos portos de grande affluencia, poderá haver mais de uma commissão de vistorias.

Art. 481. Na falta de peritos nomeados pelo Ministro da Marinha, o capitão do porto designará pessoas de reconhecida capacidade e honestidade para constituir a commissão.

Art. 482. As embarcações miudas, á vela ou a remos, empregadas no trafego do porto e na pesca (divisão D classe I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII e IX; divisão E, clas e I, II e III), estão dispensadas das vistorias periodicas, ficando, entretanto, sujeitas ás exigidas para o arrolamento e as do art. 228.

Art. 483. As vistorias deverão ser requeridas ao capitão do porto oito dias antes, pelo menos, pelos proprietarios das embarcações ou seus prepostos ou capitães quando se tratar de vistorias obrigatorias, e serão feitas *ex-officio* quando se tratar de vistoria exigida pelo regulamento para o registro.

Art. 484. Vinte quatro horas depois de despachado o requerimento para vistoria a commissão deverá reunir-se a bordo da embarcação para proceder ao exame da mesma.

Art. 485. Os navios nacionaes a vapor ou á vela são obrigados á vistoria do casco e machina de seis em seis mezes, e uma vez por anno a essa mesma vistoria em secco ou no dique.

Paragrapho unico. Esses prazos poderão ser reduzidos até limite minimo de tres mezes, si a commissão de vistorias julgar conveniente, devendo a commissão declarar as suas razões.

Art. 486. A vistoria será feita tendo a embarcação os porões varridos e sah'os e as caldeiras completamente frias e limpas, sob pena de 100\$ de multa.

Art. 487. A commissão se fará acompanhar de operarios, si forem precisos, para auxiliarem-na.

Art. 488. Concluida a vistoria, a commissão se dirigirá á Capitania de Porto, onde o secretario lavrará, em livro proprio, o termo da vistoria, o qual deverá conter os fundamentos do parecer sobre o estado da embarcação vistoriada, suas condições de navegabilidade e si está apropriada ao serviço a que se destina; termo esto que deverá ser estampilhado e assignado pelo secretario e os membros da commissão e de que se extrahirá uma certidão para ser entregue ao proprietario ou seu preposto.

Art. 489. As declarações da commissão de vistorias devem conter os seguintes itens:

a) que o casco do navio está em boas condições e apropriado ao serviço a que se destina;

b) que as embarcações miudas, boias de salvacão, pharóes, sinais, bussolas e abrigos para passageiros de convés estão nas condições exigidas por este regulamento;

c) o prazo dentro do qual o casco for julgado em condições de poder navegar com segurança (si for menor do que o prazo máximo determinado neste regulamento), não podendo esse prazo mínimo ser menor de tres mezes ;

d) o limite dentro do qual o navio, a juizo da commissão de vistorias, não estará mais em condições de servir (si estiver em condições de ser necessaria esta declaração) ;

e) que a machina e caldeiras estão em boas condições e apropriadas ao serviço a que é destinado o navio ;

f) o prazo dentro do qual forem as machinas e caldeiras julgadas em condições de poderem funcionar com segurança (si for menor do que o prazo determinado neste regulamento) não podendo esse mínimo prazo ser inferior a tres mezes ;

g) que as valvulas de segurança estão nas condições exigidas por este regulamento e qual o limite de peso que deve ser collocado nas mesmas valvulas ;

h) o prazo dentro do qual a machina e caldeira, a juizo da commissão, não deverão ser consideradas em condições de poder funcionar com segurança (si estiverem em estado de ser necessaria essa declaração) ;

i) que as installações electricas de esgoto dos porões e de incendio estão de accordo com as disposições regulamentares.

Art. 490. Si algum dos membros discordar do parecer da maioria, assignará vencido declarando as razões da divergencia.

Art. 491. O capitão ou mestre que, depois de vistoriada a embarcação, não tiver a bordo os apetrechos necessarios para salvamento, para extincção de incendio ou para outros misteres, devidamente dispostos em seus lugares proprios e promptos a funcionarem, incorrerá na multa de 500\$ a 1:000\$, além de ser impedido de sair do porto ; o do dobro, si pela falta tiver occorrido algum accidente que ponha em risco a segurança do navio ou das pessoas a bordo.

Art. 492. Todo capitão ou mestre ou proprietario que terminado o prazo da vistoria, ou houver sido sua embarcação julgada incapaz de navegar, continuar a trafegal-a ou empregal-a no serviço a que se destina ou fazer vapor para mover suas machinas, ou para outro qualquer fim, incorrerá na multa de 500\$ a 1:000\$, e, quando, intimado a não proseguir, o fizer, além de multado no dobro, será processado por desobediencia.

Paragrapho unico. O capitão do porto, attendendo ás difficuldades de occasião para ser o navio sujeito á vistoria dentro de oito dias a decorrerem para findar-se o prazo da duracão da vistoria, poderá conceder que ella seja realizada depois, si não houver inconveniente e assim opinar a commissão de vistorias, que será ouvida sobre a petição apresentada para esse fim.

Art. 493. O navio em cujo porto de armamento não houver dique ou carreira deverá ir fazer a vistoria em secco em um porto onde possa effectuar essa vistoria.

Art. 494. Quando o proprietario ou capitão não se conformar com o julgamento da commissão de vistorias, poderá re-

correr delle para o capitão do porto, o qual nomeará novos peritos para procederem a outra vistoria, que será definitiva.

Paragrapho unico. Essa commissão, *ad-hoc* será presidida pelo capitão do porto, si não tiver funcionado no primeiro ou pela pessoa que for designada pela inspectoría de Portos e Costas, a quem se recorrerá.

Art. 495. Além das vistorias periodicas, todas as embarcações a ellas sujeitas, que tiverem feito concertos, dos quaes resultem alterações no casco, machinas, mastreação, etc., serão vistoriadas por essa occasião.

Art. 496. Sempre que uma embarcação tiver encalhado ou batido, o capitão é obrigado a communicar á capitania, que, si julgar necessario, mandará proceder á vistoria em secco ou flutuando, conforme as circumstancias, sob pena de 200\$ de multa.

Art. 497. Os vapores de linhas subvencionadas serão vistoriados, sempre que for possivel, na presença do respectivo fiscal.

Art. 498. As vistorias serão feitas, sempre que for possivel, com a presença do proprietario ou seu preposto, do capitão e do chefe de machinas, devendo-se indicar, immediatamente, os defeitos notados que puderem ser corrigidos sem prejuizo do avramento do termo.

Art. 499. Quando a commissão de vistorias julgar necessario qualquer reparo para o navio poder navegar com segurança, fará por escripto todas as indicações precisas, devendo ficar na capitania a cópia registrada em copiado de prensa.

Art. 500. Feitos os reparos a que se refere o artigo anterior, o proprietario deverá dar aviso por escripto á capitania afim de serem verificados pela commissão.

Art. 501. A capitania deverá, logo que algum navio for julgado em condições de não poder navegar com segurança, communicar á Inspectoría de Portos e Costas, dando o nome do navio, numero e porto de registro e bem assim as razões do laudo.

Igual communicação deve ser feita á capitania do porto de registro.

Art. 502. Nenhum navio poderá ser posto em secco sem prévia licença da capitania, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 503. Nenhum navio poderá proceder a reparos que possam alterar as declarações do termo de vistoria sem prévio aviso á capitania, sob pena de 100\$ de multa.

Paragrapho unico. Os navios em reparos estão isentos das vistorias regulamentares enquanto estiverem em obras; mas, sempre que for possivel, a commissão de vistorias deverá verificar a importancia desses reparos e indicar as modificações que julgar convenientes ou exigir a substituição ou concerto de qualquer embarcação, machinismo, apparelho ou accessorios que não estiverem de accôrdo com as disposições regulamentares.

Art. 504. Os cascos dos navios recentemente construidos no paiz deverão, antes de entrarem em serviço e ser pintados e cimentados, soffrer vistoria em secco, afim de que a commissão de vistorias possa verificar si elles foram construidos segundo as regras estabelecidas pela Inspectoría de Portos e Costas.

Art. 505. Os navios a vapor devem ser divididos em compartimentos estanques por meio de tres anteparas transversaes, pelo menos, de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas, e os navios a helice devem ter mais o compartimento da pópa e os tuneis dos helices estanques e de altura e largura sufficientes de modo a permittir que se possam fazer os trabalhos necessarios nos eixos e nos mancaes. Duas das referidas anteparas devem formar o compartimento estanque das machinas e caldeiras.

Art. 506. Os compartimentos estanques da prôa e da pópa devem ser experimentados ante, deser o navio lançado ao mar ou depois, quando estiver em secco, enchendo-se esses compartimentos de agua até a altura da linha de agua quando carregado o navio.

Art. 507. A antepara de collisão não deverá ter valvula alguma, nem furo, nem qualquer meio de communicação entre os compartimentos por ella formados para esgoto do compartimento de prôa.

Art. 508. Nenhuma porta estanque deve ser feita nas demais anteparas estanques, com excepção das da entrada dos tuneis e, quando houverem mais, sem approvação da commissão de vistorias.

Art. 509. Todas as portas dos compartimentos estanques, inclusive a dos tuneis, devem ser de modelo approved pelo inspector de Portos e Costas e, sempre que isso for applicavel, manobradas com facilidade de um ponto acima da linha d'agua, devendo ser marcada bem visivelmente na chapa acima da manivella a direcção para abrir a referida porta.

Art. 510. As valvulas de communicação dos compartimentos estanques devem estar dispostas de tal modo que possam ser examinadas com facilidade e devem ser manobradas de um ponto situado acima da linha d'agua, sendo marcada bem visivelmente na chapa acima da manivella a direcção para abrir ou fechar-a.

Art. 511. Os duplos fundos dos navios devem ser divididos em compartimentos cellulares e estanques e ser construido de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 512. As entradas para os compartimentos do duplo fundo devem ser sufficientes em numero e dimensões para permittir uma boa aeração e facil accesso do mesmo. Essas entradas devem ter tampas que as fechem hermeticamente e a contento da commissão de vistorias.

Art. 513. Antes de ser lançado ao mar o navio e de cimentados os compartimentos do duplo fundo, devem estes ser experimentados com a pressão hydraulica correspondente á de uma columna d'agua de altura igual á da linha d'agua, pelo menos.

Quando a machina assentar directamente sobre a parte superior do duplo fundo, a experiencia de pressão da parte que ficar embaixo da machina deverá ser feita depois que esta estiver assentada.

Art. 514. As provas de pressão hydraulica dos tanques, cuja parte superior for formada pelas chapas da coberta, devem ser

feitas com a pressão correspondente á de uma columna d'agua de 1^m,20, pelo menos, mais elevada que a parte superior do tanque e, quando a parte superior do tanque ficar abaixo da coberta, a pressão não deve ser inferior á correspondente á de uma columna d'agua de 2^m,40, pelo menos, mais elevada que essa parte do tanque.

Art. 515. Devem ser tomadas todas as precauções para escoamento da agua de sobra para que, nas condições geraes de serviço, quando ao encher-se o tanque, não seja elle submettido a uma pressão superior á da prova acima referida; e, no caso de ser essa impraticavel, deve o tanque ser construido para supportar o maximo de pressão a que deve ser sujeito.

Art. 516. O fundo do navio até a parte superior das cavernas pôde ser protegido por meio de cimento ou qualquer outro material approved que cubra efficazmente as chapas, cavernas e cabeças dos rebites.

Art. 517. Os navios que transportam passageiros devem ter os meios de comunicação sufficientes entre o convez e as cobertas.

Art. 518. Qualquer navio deve ter, pelo menos, uma bomba de mão manobrada do convez para cada porão e para o compartimento da proa ; e, nos que tiverem duplo fundo, uma bomba para cada um dos seus compartimentos ; estas bombas devem ser experimentadas depois que o navio estiver prompto e deverão satisfazer as condições estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas. As bombas de mão separadas podem ser substituidas por uma bomba de mão, rotativa, de poder equivalente e modelo approved.

Art. 519. Quando houver uma conveniente disposição de bomba a vapor de sucção, as valvulas de comunicação nas anteparas transversas não são necessarias, mas, havendo-as, ellas devem ser dispostas de modo que sejam accessiveis em qualquer occasião e manobradas de um ponto acima da linha d'agua, tendo a chapa acima da manivella da valvula uma marca bem visivel indicando a direcção para fechal-a, e a haste da manivella deve ser suspensa de modo que o seu peso não actue sobre a referida valvula.

Art. 520. Toda a installação de bombas de esgoto deve ter as respectivas valvulas manobrangeis do convez.

Art. 521. Nos navios a vapor cada compartimento estanque, inclusive os do duplo fundo, deve ter uma canalização de esgoto ligada a uma bomba a vapor. A canalização de esgoto dos tanques de lastro deve ser independente das de esgoto dos porões ; mas poder-se-ha ligal-as uma a outra collocando-se nos tubos de junecção duas valvulas, pelo menos, independentemente dos da caixa de distribuição. Estas caixas de distribuição devem ser collocadas em logares accessiveis em qualquer momento. Os tubos de aspiração devem ser dispostos de modo a poderem ser facilmente examinados e convenientemente protegidos nos porões de carga e nas carvoeiras. Esta canalização de esgoto deve satisfazer as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 522. Os navios á vela devem ter pelo menos duas bombas de mão independentemente da do compartimento formado pela an-

tepara de colisão, quando houver, e de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 523. Os assoalhos e anteparas dos compartimentos destinados ás forjas, quando for o navio de madeira, deverão ser forrados com chapas de ferro ou de aço.

Art. 524. Todas as aberturas praticadas em cima das machinas devem ser providas de grade de ferro, si não tiver gaiutas.

Art. 525. Nenhuma caldeira poderá ser posta em serviço sem que tenha passado por duas provas da pressão hydraulica, uma nas officinas do constructor e outra a bordo, depois que ella estiver completamente montada e munida de todos os seus accessorios. As que forem construidas no estrangeiro deverão tambem passar pelas duas provas acima citadas, antes e depois de installadas a bordo.

Art. 526. A prova de pressão hydraulica consiste em submeter as caldeiras a uma pressão superior á pressão do regimen admittida para a caldeira vistoriada. Para as caldeiras novas ou que tenham soffrido concerto completo de modo que se possa considerar como renovada, essa pressão deverá ser o dobro da pressão do regimen admittida. Para as caldeiras já em serviço essa pressão deverá ser 50% mais elevada que a do regimen admittido.

A pressão hydraulica deverá ser mantida durante o tempo necessario para o exame da caldeira, cujas diversas partes deverão ser cuidadosamente examinadas.

Art. 527. A commissão de vistorias poderá exigir a prova de pressão hydraulica para uma caldeira já em serviço, sempre que julgar conveniente o sobretudo si ella tiver mais de seis annos de serviço.

Art. 528. As caldeiras deverão ser vistoriadas periodicamente de modo que o intervallo entre duas vistorias consecutivas não seja superior a seis mezes, mas este prazo pôde ser reduzido até o minimo de tres mezes, si a commissão de vistorias julgar conveniente, devendo, no entretanto, declarar os motivos.

Art. 529. As caldeiras deverão ainda ser vistoriadas quando tiverem soffrido modificação ou concertos notaveis ou ainda quando, devido a uma nova installação, a uma parada prolongada ou a um incidente qualquer, houver motivo para suspeitar de sua solidez.

Art. 530. Oito dias antes da expiração do prazo determinado neste regulamento ou no termo da vistoria, si for menor de seis mezes, o proprietario tem o dever de requerer a vistoria, sob pena de 200\$ a 500\$ de multa.

Art. 531. O proprietario tem a obrigação de fornecer o pessoal e material necessario para as provas hydraulicas ou outras que lhe forem exigidas.

Art. 532. O proprietario tem o dever de dar aviso á Capitania de qualquer circumstancia que houver de natureza a motivar uma vistoria fora do prazo regulamentar, sob pena de 200\$ a 500\$ de multa.

Art. 533. Depois que uma caldeira nova ou parte della tiver soffrido a primeira prova de pressão hydraulica a que se refere o art. 526 de modo a satisfazer a commissão de vistorias, dever-se-ha

gravar na mesma caldeira, de modo bem visível, a pressão por que passou a caldeira nessa prova, em kilogrammas por centímetros quadrados, e os tres numeros indicativos do dia, mez e anno em que foi feita essa prova.

Art. 534. A primeira prova de pressão hydraulica para uma caldeira nova pôde ser dispoasada, quando se tratar de um conjunto de caldeiras cujas diversas partes houverem sido provadas separadamente, si essas diversas partes não deverem ser reunidas sinão por meio de tubos collocados em todo seu percurso por fóra das fornalhas e das conductas, e cujas juntas possam ser facilmente desmontadas.

Art. 535. Cada caldeira deve ser provida de duas valvulas de segurança, convenientemente installadas, reguladas de modo a deixar o vapor escapar-se, desde que a pressão atinja o limite maximo permitido. Cada uma dessas valvulas deve ter dimensões taes que por cada uma dellas sómente possa se escapar todo o vapor produzido, por maior que seja a actividade dos fogos, e sem que a pressão devido ao accumulo de vapor exceda de mais de 10 % da pressão de regimem admittida durante 15 minutos com as machinas paradas.

§ 1.º Uma dessas valvulas deverá ser sellada depois que a commissão de vistorias, estando as caldeiras accesas e sob a pressão de regimem, verificar que as valvulas funcionam convenientemente. Este sello será feito por meio de um sinete, conforme o modelo que deve ficar sob a guarda e responsabilidade da commissão de vistorias, gravado sobre o chumbo derretido derramado sobre o buraco da fechadura do cadeado que fecha a valvula. Si as caldeiras trabalharem com tiragem forçada a área das valvulas deve ser proporcionada de modo que possa satisfazer ás mesmas condições.

§ 2.º As caldeiras deverão ter um apparelho para alliviar as valvulas de segurança, de modo que as de uma caldeira possam descarregar independentemente das das outras, devendo esse apparelho poder ser manobrado da praça da machina.

§ 3.º As valvulas de segurança devem estar assentadas directamente sobre a caldeira, não sendo permitido qualquer meio de comunicação entre a caldeira e a valvula de segurança. Estas valvulas devem funcionar com perfeição e estar de accôrde com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 536. Não é permitido quebrar o sello sem prévio consentimento da Capitania do Porto, mediante requerimento assignado pelo chefe de machinas e no qual declare o motivo dessa necessidade; esse requerimento deve ter immediato despacho do capitão do porto, que, entretanto, poderá mandar verificar si o referido sello está conforme o prescripto neste regulamento, antes de ser quebrado, sendo áquelle que o quebrar sem licença imposta a multa de 200\$ a 500\$000.

Art. 537. Cada caldeira deve ser provida de um manometro em bom estado, convenientemente installado, collocado á vista do foguista, em posição bem visível e com luz necessaria, graduado de modo a indicar a pressão effectiva do vapor na caldeira em kilogrammas por centimetro quadrado. Este manometro deve ter uma

marca bem visível sobre a escala para indicar o limite além do qual a pressão não deve passar. Quando as caldeiras estiverem dispostas de modo a terem mais de uma frente, cada frente deve ser provida de um manómetro, pelo menos.

Art. 538. As caldeiras deverão estar em comunicação com dous aparelhos de alimentação, pelo menos, convenientemente installados, cada um delles podendo, por si só, fazer a alimentação das caldeiras em qualquer circumstancia, e um delles, pelo menos, devendo funcionar por meios independentes da machina motora do navio.

Art. 539. Cada caldeira deve ser provida de um aparelho de retenção funcionando automaticamente e collocado na inserção de cada tubo de alimentação.

Quando mais de um corpo de caldeiras estiverem em comunicação, cada corpo de caldeiras deve ter um aparelho de retenção.

Art. 540. Toda a parede da caldeira em contacto com a chamma por uma de suas faces deve ter a face opposta banhada pela agua e o plano da agua deve ser mantido a um nivel de marcha tal que esteja a uma altura de 0^m,15, pelo menos, acima do ponto em que a parede deixa de estar em contacto com a chamma, estando o navio em sua posição normal. Esta altura poderá ser reduzida a 0^m,10 para as caldeiras de pequenas dimensões quando, a juizo da commissão de vistorias, for razoavel. O nivel assim determinado deve ser indicado de modo bem visível junto ao indicador do nivel da agua da caldeira.

Paragrapho unico. As prescripções acima não se applicam:

- a) aos super-aquecedores de vapor distinctos da caldeira ;
- b) ás superficies relativamente pouco extensas e dispostas de modo a nunca tornarem-se rubras, mesmo quando o fogo é levado a seu maximo de actividade, taes como os tubos ou partes da chaminé que atravessam o reservatorio do vapor, enviando directamente á chaminé principal os productos da combustão ;
- c) aos geradores denominados de producção de vapor instantaneo ;
- d) aos geradores denominados de pequenos elementos.

Art. 541. Cada caldeira deve ser munida de dous aparelhos indicadores do nivel da agua, convenientemente dispostos, independentemente, collocados á vista da pessoa encarregada da alimentação da caldeira e sufficientemente espaçado um do outro. Um desses indicadores deve ser um tubo de vidro ou outro aparelho qualquer, approved, de parede transparente, deixando ver o nivel da agua e disposto de modo a poder ser facilmente limpo, e facilmente allumiado em qualquer occasião. O outro deve ser um systema de tres torneiras, dispostas em tres planos horizontaes differentes ; porém, para as caldeiras de pequenas dimensões, poderão, a juizo da commissão de vistorias, ser de duas torneiras dispostas em dous planos horizontaes differentes.

As caldeiras duplas deverão estar providas em cada face de aparelhos indicadores, como acima ficou dito. Deverá haver a

bordo de cada navio as peças de sobressalentes necessarias para conservação e funcionamento dessesapparelhos. As caldeiras duplas deverão ser providas desses apparelhos de ambos os lados. Um segundo indicador pôde, no entretanto, ser substituido por tres torneiras de prova.

Sempre que um vapor tiver mais de uma caldeira, cada caldeira deve ser cuidada separadamente e ter todos os accessorios necessarios.

Art. 542. Os demais accessorios das caldeiras deverão estar em boas condições e de accôrdo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 543. Uma valvula de comunicação deve sempre ser collocada entre a caldeira e o tubo de vapor e, quando duas ou mais caldeiras estiverem ligadas com um receptor de vapor ou super-aquecedor, entre a caldeira e o receptor ou super-aquecedor, devendo a garganta dessas valvulas ser o menor possivel.

Art. 544. Os tubos de vapor, de cobre, quando novos, devem ser submettidos á prova de pressão hydraulica correspondente ao duplo, pelo menos, da pressão de regimen do gerador ou do reservatorio do qual recebe o vapor, sem exceder a duas e meia vezes essa pressão. Esses tubos devem estar dispostos de modo a poderem contrahir e dilatar livremente.

Os tubos de vapor, de aço ou de ferro, quando novos, devem ser submettidos a uma pressão não inferior a tres vezes a pressão de regimen do gerador ou do reservatorio, nunca superior a quatro vezes essa pressão.

Quando já usados, essa pressão deve ser a minima indicada para os novos.

Art. 545. Os tubos de vapor devem ser dispostos de modo que a agua não possa alojar-se em qualquer parte delles, e, si isso for impraticavel, devem ser providos de meios efficazes para fazer a drenagem, não podendo as valvulas de comunicação ser consideradas applicaveis para esse fim.

Todas as valvulas ou torneiras dispostas para esse fim devem ser accessiveis e collocadas de modo a tornar facil a drenagem da agua em qualquer parte do tubo.

Art. 546. Todas as peças de machina e caldeira que tiverem menos de 75 % da espessura primitiva, com excepção dos eixos de transmissão que ficam a juizo da commissão de vistorias e que devem satisfazer as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas, deverão ser substituidas.

Art. 547. Sempre que se fizer uma modificação ou concerto nas machinas e caldeiras, além da prova de pressão hydraulica exigida para as caldeiras, a commissão de vistorias poderá exigir uma experiencia com o navio em movimento.

Art. 548. Todos os tubos de alimentação, filtros, aquecedores e todos os conductos de agua de alimentação devem ser sujeitos á pressão hydraulica de prova, 20 % mais elevada do que a exigida para os tubos a vapor.

Art. 549. Quando a machina estiver assentada e prompta, as juntas feitas, as caldeiras com suas valvulas de segurança e todos

os seus accessorios, dever-se-ha fazer uma experiencia sob vapor e com a machina em movimento com a presenca da commissão de vistorias. Igual experiencia poderá ser exigida pela commissão quando a machina tiver passado por concerto ou transformação importante e que a commissão julgar necessario.

Art. 550. Os recipientes de fórmãs diversas, de capacidade superior a cem litros, que receberem vapor fornecido por gerador distincto quando sua communicacão com a atmosphera não for feita por meios que excluam toda a causa de pressão effectiva notavel, deverão ser submettidos á prova de pressão hydraulica, como se determina para as caldeiras; essa pressão deve ser 50 %, mais elevada que a pressão de trabalho admittida para esses recipientes.

Paraphrapho unico. As caldeiras nas quaes a evaporação é obtida por meio de reacções chimicas ou de outras fontes de calor nunca produzindo senão temperaturas moderadas, do mesmo modo que os reservatorios nos quaes a agua em alta temperatura é retida com o fim de, em seguida, fornecer um desprendimento de vapor ou de calor, qualquer que seja o seu uso, deverão ser assimiladas aos recipientes acima citados.

Art. 551. Os recipientes de vapor deverão ser providos de uma valvula de segurança regulada para a pressão do regimen admittido, a menos que esta pressão seja igual ou superior á fixada para o gerador que a alimenta. Esta valvula deve ser sufficiente para manter, em qualquer caso, o vapor no recipiente em um grão de pressão que não exceda de 5 %, o limite de regimen fixado e poderá ser collocada, quer no proprio recipiente, quer no tubo de introduccão de vapor, entre a torneira e o recipiente.

Art. 552. As caldeiras devem ter um espaço livre entre a sua parte inferior e a quilha de 0^m,40 pelo menos, e ser convenientemente isoladas das carvoeiras e anteparas transversaes, de accórdo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 553. As caldeirinhas auxiliares, assim como qualquer outro gerador de vapor installado a bordo do navio de vela, pontões, etc., estão sujeitos ás mesmas disposições que as caldeiras dos navios.

Art. 554. A commissão de vistorias deverá verificar si as machinas e caldeiras de um navio construido no paiz acham-se installadas de accórdo com os planos approvados, si as suas differentes partes estão de accórdo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e se as juntas das diversas peças, que poem o interior do navio directamente em communicacão com o mar, estão feitas de modo satisfactorio.

Art. 555. As machinas, caldeiras e caldeirinhas, construidas no paiz devem satisfazer as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e os planos detalhados das mesmas, com as cópias das especificações e todas as informações referentes ás mesmas, bem como aos machinismos, installações de esgoto dos porões e dos tanques de lastro, tubos de vapor e de alimentacão, evaporadores, filtros, aquecedores, etc., a installação electrica,

deverão ser submettidos á approvação da Inspectoria de Portos e Costas antes de ser iniciada a sua construcção.

Quando forem construidas no estrangeiro, devem, do mesmo modo, ser submettidas á approvação da Inspectoria de Portos e Costas antes de serem installadas a bordo.

Esses planos, especificações e informações devem ser apresentados á commissão de vistorias por occasião da vistoria regulamentar para registro do navio afim de que ella possa verificar se estão conformes o, quando for notada qualquer differença na execução do plano approved, a referida commissão deverá submettel-a á consideração da Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 556. A machina deve ser vistoriada conjuntamente com as caldeiras e machinismos, pelo menos uma vez por anno ; mas a commissão de vistorias póde, independentemente do prazo marcado para a vistoria do casco, reduzir esse prazo até o limite minimo de tres mezes para uma nova vistoria da machina ou das caldeiras ou de ambas, si julgar conveniente, devendo, entretanto, fazer declaração dos motivos.

Art. 557. Osapparelhos empregados para o serviço de carga e descarga, quer sejam a vapor, hydraulicos ou electricos, não estão incluídos no numero dos machinismos sujeitos á inspecção da commissão de vistorias.

Art. 558. A commissão de vistorias deve examinar com todo o cuidado os cylindros e embolos, os eixos de transmissão, mancaes e bronzes, as corrediças, as bombas de ar do circulação e alimentação, as bombas de esgoto dos porões e tanques de lastro, as valvulas de descarga e do costado, os propulsores, os accessorios das caldeiras, fazendo levantar as tampas, abrir ou mesmo desmontar as peças que forem necessarias para que possa fazer um exame consciencioso e tirar as grelhas e altares das caldeiras para o seu exame interno.

Art. 559. Antes de um navio novo, ou de um navio, cuja machina tenha soffrido modificação ou concerto notavel, entrar em serviço, a commissão de vistorias deve assistir a uma experiencia sob vapor com a pressão de regimen, estando a machina em movimento durante o tempo que julgar necessario.

Art. 560. Todas as entradas e sahidas no casco, na linha d'agua, perto ou abaixo della, com excepção das destinadas aos serviços sanitarios, devem ter valvulas ou torneiras entre os cascos e os respectivos tubos e essas valvulas ou torneiras devem ser fixadas ao costado de modo conveniente, que as torne estanques e a permittir o seu funcionamento em qualquer tempo, devendo os tubos, valvulas e torneiras ser accessiveis em qualquer occasião.

Art. 561. As caldeirinhas devem ter os mesmos accessorios que as caldeiras dos navios e estão sujeitas ás mesmas disposições regulamentares.

Art. 562. As caldeiras das embarcações das classes da divisão C, bem como as embarcações a vapor, pertencentes aos navios, estão sujeitas ás mesmas disposições regulamentares.

Art. 563. Quando a caldeira não for bastante grande ou a porta de entrada não permittir a entrada, a commissão de vistoria

ção, devem ser submettidas á approvação da Inspectoria de Portos e Costas conjuntamente com os planos do casco do navio e, posteriormente, devem ser apresentados á commissão de vistorias para verificar si estão conformes.

Art. 573. Os cabos de arame de ferro, de aço ou de linho devem estar de accôrdo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e em bom estado de conservação.

Art. 574. Osapparelhos de suspender devem estar de accôrdo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e em bom estado de funcionamento.

Art. 575. As ancoras e ancorotes devem ser em numero e em peso proporcional á tonelagem bruta do navio e de accordo com a tabella annexa, devendo os certificados da prova de resistencia ao esforço, a que se refere a referida tabella, ser apresentados na vistoria de registro para ser marcados, si já não estiverem feitas por quem passou o certificado.

As ancoras devem ser de fôrma approvada pela Inspectoria de Portos e Costas. As ancoras sem cepo devem ser de 25 % mais pesadas do que o determinado na tabella annexa; o peso da haste não deve exceder de um terço do peso total e os escovens devem ser proporcionados ás mesmas, de modo que não possam enjambrar.

Art. 576. As amarras devem ser, em comprimento total e em diametro do ferro dos elos, de accôrdo com a tabella annexa, proporcionaes á tonelagem bruta e devem ter uma resistencia ao esforço de ruptura e de tensão nunca inferior ao determinado na citada tabella.

Art. 577. As espias, quer de cabo, arame, linho ou manilha, devem satisfazer ás condições exigidas na tabella annexa e estar em boas condições.

Art. 578. Os turcos das ancoras e dos escaleres devem estar de accôrdo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e ser de modelo approvado.

Art. 579. As embarcações devem ser construidas e ter accomodações de accôrdo com as regras dos arts. 623 e seguintes, e devem estar promptas para ser arriadas em qualquer occasião.

Art. 580. As embarcações a vapor de um navio não podem ser consideradas no numero das que devem estar suspensas em turcos, a que se referem os arts. 648 e seguintes e taes embarcações estão sujeitas ás mesmas disposições que o navio, quanto á inspecção de casco, machinas e caldeiras.

Art. 581. Nos navios a vapor deve haver uma agulha para cada apparelho de governo e um estandarte collocado de modo que domine o horisonte em qualquer condição de tempo, com todos os seus accessorios. Essas agulhas devem ser reguladas e compensadas de tempo em tempo, de accôrdo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas. O capitão de um navio, empregado no transporte de passageiros, tem o dever de apresentar á commissão de vistorias o regulamento das agulhas, feito em livro rubricado pela capitania e para esse fim destinado, com a assignatura do proprietario ou seu preposto, do capitão e do official da repartição meteorologica, si for feito por esta repartição.

Art. 582. Um plano da instalação electrica, com especificação detalhada dosapparelhos e methodo empregado na canalização, deve ser submettido á approvação da Inspectoria de Portos e Costas, devendo ter em vista as seguintes condições :

a) os dynamos, motores e cabos conductores devem ser dispostos de modo que as agulhas não possam soffrer a menor perturbação por effeito da corrente electrica ; devendo se fazer experiencias, quando se estiver regulando as agulhas, para verificar si esta condição foi satisfactoriamente cumprida ;

b) o quadro de distribuição deve estar collocado proximo dos dynamos e em logar acessivel ;

c) os conductores, fusiveis e commutadores e ligações do casco devem ser dispostos de modo a serem facilmente accessiveis ;

d) os fusiveis e commutadores devem ser de base não inflammavel ;

e) os commutadores devem ser instantaneos e dispostos de modo a não poderem ficar em uma posição intermediaria entre os contactos. Os principaes commutadores devem ser installados de modo que sómente as pessoas responsaveis de sua manobra possam chegar até elles ;

f) os corta-circuitos fusiveis devem ser dispostos todas as vezes que se fizer redução na dimensão do cabo conductor e o mais proximo possivel dos commutadores de bifurcação, no caso de systema de « uma só canalização » e em ambos os conductores, quando se adoptar o systema de condensação dupla ;

g) as ligações ao casco, no systema de uma só canalização, devem ser feitas com parafusos de metal amarello de grande superficie e cuidadosamente feitas em posições accessiveis, mas a dos cabos grossos póde ser feita por meio de uma placa de cobre convenientemente fixada no casco. A superficie do contacto deve ser, no minimo, de cinco vezes a da secção do cabo conductor ;

h) os conductores devem ser feitos de cobre de alta conductibilidade, cuja resistencia especifica não deve exceder de 1,8 microhm por centimetro a 15° e de um diametro minimo de 9/10 de millimetro. A secção dos conductores será calculada á razão de um millimetro quadrado, pelo menos, por dous ampères. A camara isolante dos conductores deve ser absolutamente impermeavel e capaz de supportar a temperatura de 65° centig. sem amollecer ou deteriorar. O isolamento deverá ser, pelo menos, de 450 meghoms por kilometro depois de uma immersão de 24 horas na agua do mar a 15° ;

i) os cabos conductores devem ser convenientemente protegidos, sobretudo quando estiverem expostos ao calor ou á humidade, ou quando passarem pelos porões de carga ou carvoeiras.

Art. 583. Todos os navios devem ser providos dos meios necessarios para fazer os signaes regulamentares de perigo, e os de passageiros tambem com facho illuminativos appropriados ás boias de salvação.

Art. 584. Os navios que transportam passageiros devem ser providos com mangueiras installadas para apagar o fogo em qualquer parte do navio e podendo ser rapidamente ligadas á mar:

china do navio ou com o burrinho, si este tiver ligação com a caldeira do navio. Estas mangueiras devem ser experimentadas uma vez por anno, pelo menos, fazendo-se tocar a bomba da machina ou o burrinho, a toda força.

TITULO XI

Dos exames nas capitánias de portos

CAPITULO I

DOS PRATICANTES DE MACHINISTAS

Art. 585. Nos Estados, salvo o do Pará, onde ha uma escola de machinistas, poderão os candidatos ser examinados por uma commissão de profissionaes presidida pelo capitão do porto.

§ 1.º Os profissionaes que devem compôr as mesas de exames serão nomeados, *ad hoc*, pelo capitão do porto, dentre os engenheiros navaes ou machinistas que tenham exercicio na capitania ou arsenal ou que estejam embarcados em algum navio de guerra dentro do porto, e, na falta destes, por profissionaes civis de reconocida competencia e honestidade.

§ 2.º Os candidatos antes de submeterem-se a exame pagarão a quantia de 10\$ para os dous examinadores, si estes não forem funcionarios da capitania.

Art. 586. Os requerimentos devem ser escriptos e assignados perante o secretario da capitania e instruidos com attestado de estabelecimentos de instrucção secundaria, reconhecidos de utilidade pelo Governo Federal e versarão sobre as seguintes materias: portuguez, pratica das operações fundamentaes sobre numeros inteiros, fracções ordinarias e decimae, systema metrico e morphologia geometrica; e com a prova legal de ser maior de 18 annos de idade.

§ 1.º Deferido o requerimento, o capitão do porto expedirá portaria concedendo o exame, pela qual o candidato pagará sello por estampilha conforme a tabella.

§ 2.º As portarias só valerão por seis mezes.

Art. 587. Os candidatos serão examinados de accordo com o programma que for organizado pelo conselho de instrucção da Escola Naval e approvedo pelo Ministro da Marinha.

Art. 588. Os exames prestados na Escola Naval, na fórma do presente regulamento, serão validos nos Estados e vice-versa.

Art. 589. Os candidatos inhabilitados nesses exames só poderão repetil-o seis mezes depois da inhabilitação.

§ 1.º Para cumprimento dessa disposição as inhabilitações havidas em qualquer dos estabelecimentos comprehendidos nos artigos supracitados serão immediatamente communicadas a todos os outros, registrando-se alphabeticamente em livros proprios os nomes dos inhabilitados.

§ 2.º Serão considerados de nenhum effeito os exames repetidos antes do prazo acima estipulado.

Art. 590. Findos os exames, se lavrará em livro proprio o respectivo termo, assignado pelo secretario e pela commissão examinadora.

Art. 591. Approvado o candidato, só poderá obter o titulo si provar haver servido como foguista ou praticado em navios a vapor durante um anno e trabalhado em officinas como ferreiro, serralheiro e caldeireiro durante outro anno.

§ 1.º Os attestados comprobatorios desses serviços a bordo e trabalhos em officinas só serão validos si estiverem rubricados pelos commandantes e chefes de machinas do navio em que o candidato tiver embarcado e si não tiver decorrido dous annos entre a data da confeccção e apresentação.

§ 2.º Os attestados de que trata o paragrapho anterior podem ser substituidos por certidões dos rões da equipagem dos navios em que houver o candidato embarcado.

§ 3.º Os attestados de trabalhos em officinas serão authenticados pelos proprietarios de officinas navaes legalmente licenciadas pelas capitánias.

Art. 592. O resultado dos exames feitos nessas condições será remettido por intermedio da Inspectoria de Portos e Costas á Directoria de Expediente, para que possa o candidato obter o devido titulo que, além da assignatura do Ministro, terá a do capitão do porto.

§ 1.º Com o resultado dos exames, o capitão do porto remetterá o titulo, conforme o modelo adoptado.

§ 2.º O titulo, depois de assignado pelo Ministro, será devolvido á Capitania que o expediu para o competente registro e anotações. Esse registro só será feito depois do pagamento dos sellos de verba nas repartições de rendas federaes, e pagarão mais na capitania o valor em estampilhas pelo termo de registro, conforme a tabella.

Art. 593. As capitánias poderão expedir matriculas de aprendizes-machinistas aos individuos que as requererem e provarem : que estão approvados por estabelecimentos de instrucção secundaria, reconhecidos de utilidade pelo Governo Federal nas seguintes materias : portuguez, pratica das operações fundamentaes sobre numeros inteiros, fracções ordinarias e decimaes, systema metrico e morphologia geometrica.

Art. 594. O candidato que não apresentar attestados de approvação, passados pelos estabelecimentos de instrucção citados, poderá ser submettido a exame das materias, exigidas perante uma commissão presidida pelo capitão do porto e composta de um ajudante e um official.

CAPITULO II

DOS PRATICOS DA COSTA, BARRAS E RIOS NAVEGAVEIS

Art. 595. Ninguem poderá obter titulo de pratico das costas, barras, lagos e rios navegaveis sem provar:

- 1º, que é cidadão brasileiro, maior de 21 annos de idade ;
- 2º, que tem bom procedimento, verificado em folha corrida ;

3º, que sabe ler, escrever e as quatro operações sobre números inteiros e decimais e os systemas de pesos e medidas ;

4º, que praticou embarcado, pelo menos cinco annos, na região em que quer ser pratico, o que será provado com certidão de sua matricula pessoal e rol de equipagem, si houver ;

5º, que foi habilitado em exames perante commissão nomeada pela Capitania do Porto.

Art. 596. Ninguém poderá ter matricula de praticante de pratico sem provar :

1º, que é cidadão brasileiro, maior de 18 annos ;

2º, que sabe ler e escrever e fazer as quatro operações sobre números inteiros e decimais, os systemas de pesos e medidas ;

3º, que tem noções de arte de marinheiro ;

4º, que conhece os rumos de agulha ;

5º, que esteve embarcado um anno, o que será provado com a matricula pessoal e o rol de equipagem, si houver.

Art. 597. O candidato a titulo de pratico requererá exame ao capitão do porto, que designará a respectiva commissão, da qual será presidente.

Paragrapho unico. A commissão se comporá, além do presidente, do patrão-mór e de dous dos praticos que forem designados pela sorte entre os existentes na localidade.

Art. 598. O candidato, tendo despachado o seu requerimento, tirará a competente licença para exame, pela qual pagará 5\$ em estampilhas, e que será valida por seis mezes, si o candidato não quizer fazer desde logo o exame, o que deverá fazer constar no requerimento.

Art. 599. O candidato antes de prestar exame pagará 10\$000 para os dous examinadores.

Art. 600. O exame para obtenção do titulo de pratico constará: de appparelhos e manobras das embarcações ; preceitos para espiar um ferro ou ancorote, meio mais vantajoso de dar ou receber um cabo de reboque ; rumos de agulha ; indicações barometricas e thermometricas ; signaes tanto do código internacional como peculiares da praticagem ; estabelecimentos das marés ; direcção e velocidade das correntes, já nas barras, bahias e portos, já nos rios e lagos, já na parte do littoral comprehendida dentro dos limites da praticagem ; direcção e largura dos canaes nas mesmas barras, bahias, portos, rios, lagos e costas do mar ; sua profundidade por occasião das baixas marés de syzigias e das grandes vasantes dos rios, movimento horario das aguas nas diferentes marés e enchentes ou vasantes ; natureza do solo submarino ; marcas, boias e balizas para guiar a navegação ; ventos reinantes, sua intensidade e direcção ; direcção, largura e profundidade dos canaes ; bancos existentes na circumscripção da praticagem, sua posição e natureza, extensão e configuração ; profundidade de agua sobre elles quer nas baixas marés de syzigias ou grandes vasantes dos rios, quer nas marés quadraturas ou nas vasantes ordinarias ; tracto da costa comprehendida nos limites da praticagem ; meios de soccorros aos naufragados ; regra para evitar abalroamento no mar e Regulamento de balisamentos.

Paragrapho unico. A prova relativa ao conhecimento dos canaes, barras, etc., deverá, sempre que fôr possível, ser exhibida a bordo de uma embarcação que será pilotada pelo examinando.

Art. 601. O examinando será arguido por espaço nunca maior de 30 minutos, para cada um dos examinadores.

Art. 602. O exame para obtenção de matricula de praticante de pratico será feito a requerimento do candidato nas mesmas condições dos praticos, e será effectuado por uma commissão presidida pelo capitão do porto e composta do ajudante e do patrão-mór, si houver, ou sómente dos dous primeiros e de um escripturario da repartição, podendo tambem, na falta, ser chamado um pratico da localidade.

Art. 603. O resultado dos exames constará de termo lavrado e assignado pelo secretario e pela commissão examinadora.

Art. 604. Os titulos de praticos serão passados pelas capitánias dos portos, e remettidos á assignatura do Inspector de Portos e Costas, levando tambem a assignatura do capitão do porto.

Art. 605. Os titulos de praticantes de praticos constará da matricula respectiva.

Art. 606. O titulo de pratico depois de satisfazer o pagamento de sello de verba nas repartições de rendas federaes deverá ser apresentado á capitania para ser registrado, cobrando-se o valor em estampilha, conforme a tabella.

Art. 607. O titulo de pratico, depois de assignado pelo Inspector de Portos e Costas, será devolvido á capitania para ser registrado, depois de satisfazer o pagamento de sello de verba devido nas repartições de rendas federaes, cobrando-se o valor em estampilha conforme a tabella.

Art. 608. O candidato reprovado só poderá fazer outro exame seis mezes depois e mediante novo pagamento das taxas e emolumentos devidos.

CAPITULO II

DOS MESTRES DE PEQUENA CABOTAGEM

Art. 609. Os candidatos á carta de mestre de pequena cabotagem serão examinados por uma commissão presidida pelo capitão do porto e composta de dous praticos ou mestres da costa.

Paragrapho unico. Os dous examinadores serão pagos pelo candidato á razão de 5\$000 para cada um.

Art. 610. Para serem admittidos a exame de mestre de pequena cabotagem devem os candidatos exhibir provas de :

1º, saber ler e escrever, conhecimento das quatro operações fundamentaes sobre numeros inteiros e dos systemas de pesos e medidas, com attestados de estabelecimentos de instrucção ;

2º, terem embarcado como matriculados nas capitánias dos portos do Estado de cujas aguas querem ser mestres, durante cinco annos ;

3º, ser cidadão brasileiro e maior de 21 annos de idade.

§ 1.º As provas do n. 1 deste artigo podem ser dadas perante uma comissão presidida pelo capitão do porto e composta de um ajudante e um official.

§ 2.º As provas do n. 2 serão dadas por certidões dos rões de equipagem dos navios em que tiver embarcado.

§ 3.º O examinando será arguido por espaço nunca menor de 30 minutos para cada examinador.

Art. 611. Deferido o requerimento para o exame, o capitão do porto expedirá portaria concedendo-o, pela qual pagará sello em estampilha conforme a tabella.

Paragrapho unico. As portarias só valerão por seis mezes.

Art. 612. O candidato reprovado só poderá fazer novo exame seis mezes depois e mediante novo pagamento das taxas e emolumentos devidos.

Art. 613. As provas de habilitação profissional versarão sobre as seguintes materias:

1º, conhecimento da arte de marinhoiro ;

2º, atracar e desatracar em todas as circumstancias de vento e mar ;

3º, conhecimento dos rumos de agulha, sua nomenclatura e valores, e da maneira de dirigir por elles a embarcação ;

4º, noções praticas da direcção e velocidade das correntes no trecho da costa onde pretenderem navegar ;

5º, ventos reinantes, conforme as estações, sua influencia sobre as aguas, precauções para evitar ou aproveitar seus efeitos na navegação no trecho da costa ;

6º, pedras occultas e perigosas, sua posição ; baixios, canaes, barras de rios, sua profundidade ; portos de abrigo ou de espera, tudo nos limites das circumscripções em que pretenderem navegar ;

7º, nomenclatura das pontas de terra, ilhas e enseadas comprehendidas na costa, profundidade destas e ao redor daquellas ;

8º, modo de salvar qualquer pessoa ou cousa que caia ao mar e prestar os soccorros ;

9º, conhecer as luzes regulamentares de bordo e saber manobrar com as embarcações para evitar abalroamento ;

10º, regras de policia naval, deveres dos capitães ou mestres e conhecimento das principaes exigencias deste regulamento.

Art. 614. O resultado dos exames para obtenção de titulo de mestre de pequena cabotagem constará de termo lavrado e assignado pelo capitão do porto e pela commissão examinadora.

Art. 615. Os titulos de mestre de pequena cabotagem serão passados pelas capitancias de portos e remettidos á assignatura do Inspector de Portos e Costas e conterão tambem a assignatura do capitão do porto.

Art. 616. O titulo de mestre de pequena cabotagem, depois de satisfazer o pagamento do sello de verba devido nas repartições de rendas federaes, deverá ser apresentado á capitania para ser registrado, cobrando-se o valor da estampilha conforme a tabella.

Art. 617. O titulo de mestre de pequena cabotagem não poderá abranger mais de uma circumscripção.

CAPITULO IV

DOS PATRÕES OU ARRAES

Art. 618. Os patrões ou arraes serão submettidos a exames perante uma comissão presidida pelo capitão do porto e composta do patrão-mór e do pratico do porto, podendo tambem substituir este um dos patrões da capitania.

Art. 619. Para serem submettidos a exame os candidatos deverão provar:

1º, que sabem ler e escrever e conhecem as quatro operações sobre numeros inteiros e os systemas de pesos e medidas;

2º, que teem trabalhado durante tres annos em embarcações a vapor no trafego do porto.

Art. 620. Deferido o requerimento, o capitão do porto expedirá a portaria para exame, que versará sobre as seguintes matérias:

1º, conhecimento da arte de marinheiro;

2º, atracar e desatracar em todas as condições de vento e mar;

3º, conhecimento dos rumos das agulhas, sua nomenclatura e valores, e da maneira de dirigir por elles a embarcação;

4º, noções praticas da direcção e velocidade das correntes e movimento das marés no porto;

5º, ventos reinantes, conforme as estações, sua influencia sobre as aguas, precauções para evitar ou aproveitar seus effeitos na navegação do porto;

6º, pedras occultas e perigosas, sua posição; baixios, canaes, barras de rios, sua profundidade;

7º, nomenclatura das pontas de terra, ilhas e enseadas comprehendidas no porto, profundidade destas e ao redor daquellas;

8º, modo de salvar qualquer pessoa ou cousa que caia ao mar e prestar soccorros;

9º, conhecer as luzes regulamentares de bordo e saber manobrar com a embarcação para evitar abalroamentos;

10º, regras de policia naval e das principaes exigencias deste regulamento.

Art. 621. Findos os exames se lavrará em livro proprio o respectivo termo, assignado pelo secretario e pela comissão examinadora.

Art. 622. Depois de lavrado o termo, o capitão do porto mandará expedir o titulo por elle assignado.

Parapho unico. Este titulo, depois de satisfazer o pagamento de selo de verba devido nas repartições de rendas federaes, deverá ser apresentado á capitania para ser registrado, cobrando-se o valor em estampilhas conforme a tabella.

Art. 623. O candidato reprovado só poderá fazer outro exame seis mezes depois e mediante novo pagamento das taxas e emolumentos devidos.

TITULO XII

Das embarcações miudas dos navios mercantes, do prumo e meios de salvação

CAPITULO I

DAS EMBARCAÇÕES MIUDAS DOS NAVIOS MERCANTES

Art. 624. As embarcações miudas dos navios mercantes deverão estar devidamente aparelhadas de conformidade com o prescripto neste regulamento, e serão divididas em cinco classes, a saber:

CLASSE A—As embarcações desta classe deverão ser salva-vidas, appropriadamente construidos de madeira ou metal, tendo, para cada 203 decímetros cubicos da sua capacidade, computada segundo a regra de que trata o art. 625, pelo menos 43 decímetros cubicos de fortes e efficazes reservatorios de ar tão hermeticamente fechados que a agua não possa nelles penetrar.

CLASSE B—As embarcações desta classe deverão ser salva-vidas appropriadamente construidos de madeira ou metal, tendo, tanto interior como exteriormente, meios de fluctuação iguaes em effi-ciencia aos das embarcações da classe A, devendo a metade, pelo menos, desses meios de fluctuação, ficar disposta pelo lado de fóra das mesmas embarcações.

CLASSE C—As embarcações desta classe deverão ser salva-vidas appropriadamente construidos de madeira ou de metal, tendo, interior e exteriormente, alguns meios de fluctuação, que perfacem metade do valor estipulado para a effi-ciencia dos meios de fluctuação das embarcações das classes A ou B, devendo a metade, pelo menos, desses meios de fluctuação, ficar disposta do lado de fóra das referidas embarcações.

CLASSE D—As embarcações desta classe deverão ser appropriadamente construidas de madeira ou metal.

CLASSE E—As embarcações desta classe deverão ser de modelo e material approvados e taes que possam ser desmontadas.

Art. 625. Por capacidade cubica de qualquer embarcação miuda deve entender-se a sua arqueação em metros cubicos reduzida, como se faz com a arqueação dos navios, pela regra de Sterling. Como, porém, a applicação dessa regra exige longo trabalho, poder-se-ha, nos casos geraes e quando não se torne necessario resultado absolutamente correcto, adoptar a seguinte regra, que, além de simples, é approximadamente exacta: Tome-se o comprimento e a bocca da embarcação por fóra e o seu pontal por dentro no logar de minimo pontal, em decímetros. O producto dessas tres dimensões entre si multiplicado pelo coefferiente 0,6 será a capacidade da embarcação. Assim pois, para uma embarcação de 8,0 de comprimento, 2,70 de bocca e 1,10 de pontal a capacidade será: $80 \times 27 \times 11 \times 0,6 = 14.256$

decímetros. Si os remos forem montados em toleteiros dever-se-ha tomar as bases destes como altura da borda na medida do pontal.

Art. 626. O numero de pessoas que poderá conter qualquer embarcação da classe A verificar-se-ha, dividindo por 283 o numero de decímetros cubicos de sua capacidade. Assim, por exemplo, a embarcação que tiver 14.256 decímetros cubicos de capacidade será considerada sufficiente para 50 pessoas adultas. A embarcação deverá, além disto, ter bastante espaço para que todas as pessoas de sua lotação possam ficar sentadas, sem embarçar o movimento dos remos, sufficiente franco bordo e estabilidade para com segurança carregar esse numero de passageiros, o que deverá ser verificado na agua por occasião da primeira inspecção a que forem submettidas as referidas embarcações para a observancia do preceituado neste regulamento, fazendo-se a experiencia de uma embarcação de cada classe ou capacidade, quando houver mais de uma classe ou capacidade.

Paragrapho unico. Quando, porém, tratar-se de navios que navegarem em rios e em aguas tranquiilas o coefficiente para determinar o numero de pessoas será reduzido a 227.

Art. 627. O numero de pessoas que poderá conter qualquer embarcação das classes B, C e D ou E verificar-se-ha dividindo por 227 o numero de decímetros cubicos de sua capacidade.

Art. 628. Os aparelhos para arriar ou botar na agua as embarcações miudas terão de satisfazer ás condições seguintes : todos os salvavidas, sobretudo nos navios que transportarem passageiros, deverão, quando fôr praticavel, estar suspensos em fortes turcos, sendo dous turcos para cada embarcação, ou um unico turco para cada embarcação quando esse turco fôr convenientemente disposto para arriar a referida embarcação com facilidade ; porém, não sendo praticavel ter todas as embarcações salva-vidas suspensas em turcos, como foi acima indicado, as restantes deverão estar á mão, de modo a serem facil e promptamente lançadas á agua quando fôr preciso.

Art. 629. Todas as embarcações içadas nos turcos deverão estar arranjadas de modo que possam ser arriadas na agua simultaneamente, e os turcos ou aparelhos nos navios que transportam passageiros deverão ter resistencia sufficiente para poder supportar a embarcação com toda a sua carga e de tal modo espaçados, que as respectivas embarcações possam com facilidade passar entre ellas.

Art. 630. Os turcos e seus aparelhos de movimento deverão estar promptos para seu uso immediato e protegidos de qualquer influencia que possa prejudicar o seu funcionamento, sendo absolutamente prohibido collocar dentro das embarcações qualquer outro objecto que não sejam os exigidos pelo presente regulamento.

Art. 631. As embarcações suspensas nos turcos deverão ter as suas talhas sempre engatadas e estar promptas a qualquer momento.

Art. 632. As talhas deverão ter meios adequados para desligar promptamente as embarcações dos cadernaes inferiores dos mesmos.

Art. 633. Os logares em que engatam as talhas deverão estar sufficientemente apartados dos extremos das embarcações afim de que estas possam com facilidade ser afastadas dos respectivos turcos.

Art. 634. As defensas das embarcações deverão ser de tal natureza que possam remover-se facilmente.

Art. 635. Os cabos das talhas, cadernaes, torneis e olhaes, em summa, todos os appparelhos de suspensão devem ser sufficientemente fortes para poderem supportar a embarcação com toda a sua carga.

Art. 636. Os tiradores das talhas deverão ter bastante comprimento para que as embarcações possam ser arriadas na agua mesmo quando o navio esteja descarregado, e os fleis das talhas deverão igualmente ter bastante comprimento para que possam tocar na agua mesmo quando o navio estiver descarregado.

Art. 637. Os cadernaes inferiores das talhas não deverão ter gatos.

Art. 638. Para estar devidamente apparelhada toda a embarcação deverá ter:

a) palamenta completa, para bancada singela ou de voga, e mais dous remos de sobresalente;

b) dous bujões para cada boeiro, presos por fleis de cabos ou corrente e tantos toleteiros ou furquetas quantos os remos e mais metade e todos igualmente presos por fleis de confiança;

c) um ancorote, um balde, um leme com a competente canna de leme ou meia lua e correspondentes gualdropes, uma boça de sufficiente comprimento e um croque. O leme e o balde devem estar presos por fleis de sufficiente comprimento e sempre promptos para serem usados em qualquer momento;

d) uma vasilha ou quartola para agua potavel, a qual deve estar sempre cheia;

e) as balsas salva-vidas devem estar completamente providas de palamenta e pertences que lhe sejam apropriados.

Art. 639. Dentre as embarcações das classes A ou B de cada navio quatro, no maximo, deverão ter mais o seguinte:

a) duas machadinhas presas por fleis e collocadas uma á prôa e outra á pôpa da embarcação;

b) um ou mais mastros, e pelo menos uma vela de confiança com o correspondente appparelho;

c) uma linha de salvação estendida com seios pelo lado de fóra da embarcação em todo o comprimento desta e de ambos os lados, fortemente segura;

d) uma agulha de marear, apropriada;

e) um galão de azeite animal ou vegetal, em vasilha de modelo approved e que sirva para espalhar-o pela superficie do mar em occasião de máo tempo;

f) uma lanterna protegida exteriormente por uma grade ou rede e cujo reservatorio contenha azeite sufficiente para dar luz pelo espaço de duas horas, pelo menos.

Art. 640. O numero de pessoas, que poderá conter qualquer salva-vidas, será especialmente determinado para cada modelo approved pela Inspectoria de Portos e Costas, observada, porém, a condição de que para cada pessoa correspondam pelo menos 85 decímetros cubicos de fortes e efficazes reservatorios de ar, taes que a agua não possa nelles penetrar. Será permittido o uso de balsas de qualquer genero de construcção, comtanto que sejam de modelo approved e tenham poder de fluctuação equivalente ao que se acha estatuido acima.

Art. 641. Todas as balsas salva-vidas deverão ser marcadas de maneira a fixar claramente o numero de pessoas que podem conter.

Art. 642. O numero de pessoas que poderão aguentar quaesquer objectos ou artigos fluctuantes será verificado dividindo-se por 14,50 numero de kilos de ferro que os mesmos objectos sejam capazes de sustentar n'agua doce por espaço de 24 horas. Estes objectos ou artigos para serem empregados não dovem precisar ser antes cheios de ar e deverão ser de genero de construcção approved e ter marcas que indiquem claramente o numero de pessoas que podem aguentar.

Art. 643. Por cinto de salvação ou cintos salva-vidas aperfeiçoados deve entender-se todo o artigo desse genero que não precise ser cheio de ar antes de empregado e que seja capaz de fluctuar n'agua por espaço de 24 horas, tendo suspenso 14,50 kilos de ferro.

Art. 644. As boias de salvação serão de modelo approved e poderão ser:

a) boias de cortiça solida, guarnecidas em volta de uma linha de salvação ou fiel, com seios, e que sejam capazes de fluctuar n'agua por espaço de 24 horas, pelo menos, tendo suspensas 14,50 kilos de ferro e que não tenham por enchimento fibras vegetaes, barbas de cortiça ou outros, cortiça granulada ou qualquer outro material solto, nem precisem ser cheias de ar antes de empregadas.

Art. 645. Todas as boias e cintos de salvação deverão ser collocados nos navios, de maneira que fiquem facilmente accessiveis a todas as pessoas existentes a bordo e tambem que sua posição se torne conhecida daquellas pessoas ás quaes sejam particularmente destinadas.

CAPITULO II

DO PRUMO

Art. 646. Os vapores das classes I, II e III da divisão A deverão ter uma linha de prumo de 275 metros, pelo menos, convenientemente graduada, enrolada em um sarilho, com prumo de tinte de peso nunca inferior a 15 kilos, além de duas outras linhas de prumo de mão de 50 metros de comprimento, cada uma, convenientemente graduada e com prumo de peso nunca inferior a 3,5 kilos cada um.

Art. 647. Os vapores das classes IV e V da divisão A e os á vela da divisão B deverão ter uma linha de prumo de patente de

peso nunca inferior a 12 kilos, e uma outra de 50 metros de comprimento, com prumo de peso nunca inferior a 35 kilos, convenientemente graduadas.

Art. 648. Indica-se o seguinte modo de graduar as linhas de prumo, geralmente adoptado :

Nas 2 braças ou 3.66—Um pedaço de couro dividido em duas tiras.

Nas 3 braças ou 5.49—Um pedaço de couro dividido em tres tiras.

Nas 5 braças ou 9.14—Um pedaço de filete branco.

Nas 7 braças ou 12.80—Um pedaço de filete vermelho.

Nas 10 braças ou 18.29—Um pedaço de couro com um furo.

Nas 13 braças ou 23.78—Um pedaço de filete azul.

Nas 15 braças ou 27.44—Um pedaço de filete branco.

Nas 17 braças ou 31.09—Um pedaço de filete vermelho.

Nas 20 braças ou 36.58—Um pedaço de arrebem com dois nós.

Paragrapho unico. Deve ser preferido o tecido de algodão para as marcas brancas, filete para as vermelhas e sarja para as azues, porque assim poder-se-ha immediatamente distinguir na escuridão.

CAPITULO III

DOS MEIOS DE SALVAÇÃO

Art. 649. Com relação aos vapores da Divisão A — Classe I, observar-se-ha o seguinte:

a) Deverão ter suspensas em turcos e com os necessarios aparelhos, para serem arriados n'agua, embarcações miudas em numero e de capacidade não inferiores ao estipulado na tabella junta. Essas embarcações estarão providas de palamenta e mais pertences e serão do modelo a que se refere o Capitulo I do Titulo XII.

b) Não serão obrigados a ter mais embarcações miudas do que as que forem necessarias para dar sufficiente accomodação a todas as pessoas existentes a bordo.

c) Os capitães ou proprietarios de vapores desta classe, que pretenderem ter numero menor de embarcações miudas do que o estipulado na tabella junta, deverão declarar ao capitão do porto, antes do despacho de sahida, que as embarcações na realidade suspensas em turcos são sufficientes para accomodar todas as pessoas existentes a bordo, dando-se 10 pés cubicos da capacidade das embarcações segundo a regra estabelecida pelo art. 626, para cada adulto ou adulto médio.

d) O numero minimo das embarcações miudas e o minimo da capacidade cubica total das mesmas será proporcional á tonelagem bruta do navio e de accordo com a tabella junta. Para os navios já armados no momento de ser posto em execução o presente regulamento dever-se-ha ter por satisfeita esta exigencia, si as embarcações suspensas em turcos perfizerem o correspondente minimo de

capacidade total estipulada na columna 3 da tabella estabelecida, embora o numero dessas embarcações seja inferior ao numero marcado na columna 2 da mesma tabella.

e) Metade pelo menos das embarcações miudas suspensas em turcos deverá ser do modelo ou typo da classe A.

As restantes embarcações tambem poderão ser desse mesmo modelo, ou, á vontade do proprietario, do typo daquellas que estão comprehendidas nas classes C e D, contanto que não haja mais de duas do modelo das mencionadas na classe D.

f) Si as embarcações suspensas em turcos, de accôrdo com a tabella junta, não derem sufficiente accomodação para todas as pessoas existentes a bordo, nesse caso deverão os navios ter embarcações supplementares, de madeira ou de metal, desmontaveis, ou de qualquer outro modelo approved, quer suspensas em turcos, quer dispostas de outra maneira, ou ainda balsas salva-vidas de modelo igualmente approved. Salva a prescripção da letra b supra, essas embarcações supplementares ou balsas deverão ter bastante capacidade para juntamente com as demais embarcações miudas, que pela tabella junta, devem estar suspensas em turcos, perfazerem o duplo do valor cubico minimo estipulado na columna 3 da mesma tabella. Todas essas embarcações supplementares, ou balsas, deverão, outrosim, para que possam ser uteis, ficar collocadas de maneira tão conveniente quanto o permittirem as disposições internas do navio, cumprindo, em todo caso, ter-se o cuidado de evitar o excessivo atravancamento do convez deste e não prejudicar a sua segurança em viagem.

g) Os vapores que forem dotados de compartimentos estanques e em numero tal que possam conservar-se fluctuando em tempo moderado, ainda quando dous de taes compartimentos estejam com agua aberta, sómente poderão ter embarcações supplementares ou balsas com metade da capacidade estipulada na letra f supra.

h) Além dos meios de salvação acima referidos, terão tambem, pelo menos, uma boia de salvação, de modelo approved, para cada uma das embarcações suspensas em turcos e, outrosim, estarão providas de cintos de salvação ou salva-vidas, de modelo approved, ou de outros artigos do mesmo genero e igual poder de fluctuação, tambem approved, e que possam ser ajustados ao corpo, com a condição mais de haver um destes, pelo menos, para cada pessoa existente a bordo.

Art. 650. Os vapores da Divisão A—Classe II, estarão sujeitos ás mesmas prescripções que os da classe I da divisão A.

Art. 651. Os vapores da Divisão A — Classe III, deverão ter:

a) Suspensas em turcos e de cada lado tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado, pelo menos, do modelo comprehendido na classe A ou B, e de tal capacidade que as de um só lado sejam sufficientes para accomodar as pessoas existentes a bordo. Estas embarcações deverão estar providas dos necessarios apparelhos para serem arriadas n'agua.

b) Seis boias de salvação, pelo menos, de modelo approved e de accôrdo com o art. 644.

c) Cintos salva-vidas de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios da classe I da divisão A.

Art. 652. Os vapores da Divisão A — Classe IV:

a) Deverão ter suspensas em turcos embarcações miudas na conformidade do que este regulamento e a respectiva tabella prescrevem para os navios da 1ª classe da divisão A.

b) Si as embarcações suspensas em turcos, em virtude da prescripção, não fornecerem sufficiente accommodação para todas as pessoas existentes a bordo, deverão os navios desta classe ter embarcações supplementares ou balsas salva-vidas de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios da classe I da divisão A.

c) Si, porém, pela necessidade de evitar o excessivo atravancamento do convez e não comprometter a segurança do proprio navio em viagem, não for possível a qualquer navio desta classe ter essas embarcações supplementares ou balsas salva-vidas, conforme se acha prescripto para os navios de 1ª classe da divisão A, poder-se-ha supprir tal deficiência por meio de equivalente numero de bancos ou de outros objectos accessorios do convez que sejam capazes de fluctuar, de modelo approved, comtanto que seja á inteira satisfação da commissão de vistorias.

d) Não deverão ter menos de seis boias de salvação, de modelo approved, e de accôrdo com o art. 644.

e) Deverão ainda estar providos de cintos salva-vidas, de modelo approved e de accôrdo com o art. 643, ou de outros artigos do mesmo genero e igual poder fluctuante, tambem de modelo approved, que possam ser ajustados ao corpo, com a condição de haver um destes, pelo menos, para cada pessoa existente a bordo.

Art. 653. Os vapores da Divisão A — Classe V, deverão ter:

a) Suspensas em turcos de cada lado tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado, pelo menos, de modelo comprehendido nas classes A ou B da clausula 1ª das disposições geraes, e de tal capacidade que as de um lado sejam sufficientes para accommodar as pessoas existentes a bordo. Essas embarcações estarão providas dos necessariosapparelhos para serem arriadas n'agua.

b) Cintos salva-vidas, de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios de 1ª classe da divisão A.

c) Duas boias de salvação pelo menos, de modelo approved e de accôrdo com o art. 644.

Art. 654. Os vapores da Divisão A — Classe VI :

a) Deverão, segundo a sua tonelagem, ter suspensas em turcos embarcações miudas, na conformidade do que prescreve a tabella para os vapores de 1ª classe da divisão A.

b) Si as embarcações suspensas em turcos, em virtude da prescripção supra, não fornecerem sufficiente accommodação

para todas as pessoas existentes a bordo, os vapores desta classe deverão ter embarcações supplementares ou balsas salva-vidas do modelo approved, conforme se acha prescripto para os vapores de 1ª classe da divisão A.

c) Si, porém, pela necessidade de evitar o excessivo atravancamento do convez e não comprometter a segurança do proprio navio em viagem, não for exequível para algum vapor desta classe ter essas embarcações supplementares ou balsas salva-vidas conforme se acha prescripto para os navios da 1ª classe da divisão A, poder-se-ha, em todo caso, compensar tal deficiência supprindo-o com equivalente numero de bancos ou quaesquer outros objectos accessorios do convez, que sejam capazes de fluctuar, e de modelo approved, comtanto que seja á inteira satisfação da commissão de vistoria.

d) Deverão tambem estar munidos de cintos salva-vidas de modelo approved, e de accôrdo com o art. 643 ou de outros artigos do mesmo genero e igual poder de fluctuação, tambem approved, que possam ser ajustados ao corpo, com a condição de haver um destes, pelo menos, para cada pessoa existente a bordo.

e) Deverão ter, pelo menos, duas boias de salvação de modelo approved de accôrdo com o art. 644.

Art. 655. Os vapores da Divisão A — Classes VII e XII deverão ter :

a) Suspensas em turcos de cada lado tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado, pelo menos, de modelo comprehendido nas classes A ou B, de que trata o art. 624, e de tal capacidade que as de um lado sejam sufficientes para accommodarem todas as pessoas existentes a bordo. Essas embarcações estarão providas dos necessarios aparelhos para serem arriadas n'agua.

b) Cintos salva-vidas, de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios da 1ª classe da divisão A.

c) Duas boias de salvação, pelo menos, de modelo approved e de accôrdo com o art. 644.

Art. 656. Os vapores da divisão A — classe 8 que não sahem barra-fôra, nem navegam em aguas agitadas, deverão ter :

a) Uma embarcação collocada de maneira que possa ser lançada na agua com presteza e deverão ser providas de aparelhos ou objectos fluctuantes de modelo approved e de accôrdo com o art. 641 ou de cintos salva-vidas de modelo approved e de accôrdo com o art. 642 e boias de salvação de modelo approved e de accôrdo com o art. 643 em quantidade sufficiente para juntamente com a referida embarcação poderem conservar boiando todas as pessoas existentes a bordo.

b) Quatro boias de salvação, pelo menos, do modelo approved.

Quando, porém, sahirem fôra da barra ou navegarem em aguas agitadas, deverão ter as mesmas disposições que os navios da classe VI da divisão A.

Art. 637. Os vapores da divisão A — classe IX que não sahem barra-fôra nem navegam em aguas agitadas deverão ter:

a) Uma embarcação collocada de maneira que possa ser lançada na agua com presteza e ser provida deapparelhos ou objectos fluctuantes de modelo approvado e de accôrdo com o art. 642, ou de cintos salva-vidas, de modelo approvado e de accôrdo com o art. 644 em quantidade sufficiente para juntamente com a referida embarcação poderem conservar boiando todas as pessoas existentes a bordo;

b) Duas boias de salvação, pelo menos, de modelo approvado.

Quando em aguas agitadas, devem ter as mesmas disposições que as da classe VII.

Art. 658. Os vapores da divisão A — classes X, XI e XII deverão ter:

Suspensas em turcos de cada lado tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado, pelo menos, de modelo comprehendido na classe A ou B e de tal capacidade que as de um lado sejam sufficientes para accommodar todas as pessoas existentes a bordo. Essas embarcações deverão estar providas dos necessarios apparelhos para serem arriadas na agua.

b) Cintos salva-vidas, de modelo approvado e conforme se acha prescripto para navios da 1ª classe da divisão A.

c) Duas boias de salvação, pelo menos, de modelo approvado e de accôrdo com o art. 643.

Art. 659. Os navios da divisão B—classe I deverão ter embarcações miudas na conformidade do que dispõe a tabella para os navios da classe I da divisão A. Estas embarcações, tanto quanto for possivel, ficarão suspensas em turcos e providas dos necessarios apparelhos para serem arriadas na agua, á inteira satisfação da commissão de vistorias. Aquellas embarcações, porém, que não ficarem suspensas em turcos, serão, em todo caso, collocadas de modo que possam ser lançadas n'agua com presteza e tambem á inteira satisfação da commissão de vistorias.

b) Si as embarcações assim dispostas não fornecerem sufficientes accommodações para todas as pessoas existentes a bordo, deverão os navios desta classe estar suppridos de meios de salvação supplementares, conforme se acha prescripto para os navios da 1ª classe da divisão A.

c) Nenhum navio desta classe será, comtudo, obrigado a ter mais embarcações miudas do que as necessarias para accommodar todas as pessoas existentes a bordo.

d) Os navios desta classe deverão igualmente estar providos de cintos salva-vidas, de modelo approvado, de accôrdo com o artigo 643 ou de quaesquer outros artigos do mesmo genero e tambem approvados, conforme se acha prescripto para os navios da 1ª classe da divisão A e deverão ter ainda uma boia de salvação, pelo menos, de modelo approvado, de accôrdo com o art. 644.

Art. 660. Os navios da divisão B—classe 2 deverão ter:

a) Embarcações miudas na conformidade do estipulado para os navios de 1ª classe da divisão B e mais uma boa embarcação do typo das comprehendidas na classe D, de que trata o art. 624.

Essas embarcações, tanto quanto for possível, ficarão suspensas em turcos e com os necessariosapparelhos para serem arriadas na agua, á inteira satisfação da commissão de vistorias. Aquellas embarcações, porém, que não ficarem suspensas em turcos, estarão, em todo caso, collocadas de modo que possam ser lançadas n'agua com presteza e tambem á inteira satisfação da commissão de vistorias.

b) Cintos de salvação, conforme se acha prescripto para os navios da 1ª classe da divisão B e ter mais uma boia de salvação, de modelo approved, de accôrdo com o art. 644 para cada embarcação miuda de madeira ou de metal.

Art. 661. Os navios da divisão B — classe 3 deverão ter:

a) Suspensas em turcos, de cada lado, tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado, pelo menos, do typo comprehendido nas classes A ou B, de que trata o artigo 624 e de tal capacidade que as de um mesmo lado sejam sufficientes para accomodar todas as pessoas existentes a bordo. Estas embarcações estarão providas dos necessariosapparelhos para serem arriadas n'agua.

b) Cintos salva-vidas de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios da 1ª classe da divisão A.

c) Quatro boias de salvação, pelo menos, de modelo approved, conforme o art. 644.

Art. 662. Os navios da divisão B—classes 4 e 6 deverão ter:

a) Uma ou mais embarcações de madeira ou metal, comtanto que sejam sufficientes para accomodar todas as pessoas existentes a bordo, e fiquem dispostas de maneira que possam ser lançadas na agua com presteza, á inteira satisfação da commissão de vistorias.

Cada uma dessas embarcações deverá estar provida de um galão de azeite animal ou vegetal, em vasilha que permitta espalhar-o pela superficie do mar em occasião de máo tempo.

b) Tantos cintos salva-vidas, de modelo approved, quantas forem as pessoas existentes a bordo.

c) Duas boias de salvação, pelo menos, de modelo approved, de accôrdo com o art. 644.

Art. 663. Os navios da divisão B — classe 5 deverão ter:

a) Suspensas em turcos, de cada lado, tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado, pelo menos, do typo comprehendido nas classes A ou B, de que trata o art. 624;

b) Uma embarcação;

c) Uma boia.

Disposições transitórias

CAPÍTULO UNICO

Art. 664. Os machinistas de 1ª, 2ª, 3ª e 4ª classes do regulamento de 1901 continuarão a exercer as suas respectivas funcções; sendo, porém, equiparados os de 1ª e 2ª classes a machinistas e os de 3ª e 4ª a ajudante-machinistas, e terão matriculas da carta que apresentarem.

Art. 665. Os machinistas de 3ª e 4ª classes poderão melhorar de classe satisfazendo as exigencias dos regulamentos da Escola Naval e de Machinistas do Pará, onde prestarão os respectivos exames segundo os programmas do ensino alli adoptados.

Art. 666. Os praticantes de machinistas do regulamento de 1901 só terão matricula de aprendiz de machinista.

Art. 667. Os actuaes secretarios que contarem mais de 10 annos de serviço serão aproveitados para os logares de officiaes das capitancias ou de outras repartições federaes, onde servirão com os vencimentos que ora percebem; e os que não tiverem 10 annos poderão ser aproveitados, si assim convier.

Art. 668. As disposições deste regulamento, referentes á lotação do pessoal das capitancias, delegacias e agencias, bem como ás taxas a cobrar-se pelos actos expedidos pelas capitancias, só terão execução depois de ser pelo Congresso Nacional decretadas, devendo até lá subsistirem o pessoal e taxas do regulamento de 1901; sendo a escripturação e cobrança effectuadas pelos processos indicados no mesmo regulamento.

Art. 669. Nas localidades onde não houver delegacias ou agencias das capitancias dos portos, os serviços affectos a estas repartições pelo presente regulamento continuarão a ser desempenhados na fórma do regulamento de cabotagem pelas alfandegas, mesas de readas e collectorias federaes.

Art. 670. Os secretarios com exercicio de thesoureiros prestarão fiança quando não forem officiaes sujeitos a caução para gerencia de gestão publica.

A importancia da fiança será arbitrada pelo Governo no acto da nomeação.

Parapho unico. A fiança será feita antes da posse do cargo no Thesouro Federal ou repartições de fazenda.

Art. 671. As disposições deste regulamento poderão ser alteradas dentro do primeiro anno de execução, afim de serem adoptadas pelo Governo as medidas indicadas pela experiencia.

Art. 672. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Ministerio da Marinha. Rio de Janeiro, 29 de agosto de 1907.— *Alexandrino Faria de Alencar.*

Tonelagem bruta

De 14.000 a 16.000.....
De 12.000 a 14.000.....
De 10.000 a 12.000.....
De 9.000 a 10.000.....
De 8.500 a 9.000.....
De 8.000 a 8.500.....
De 7.750 a 7.000.....
De 7.500 a 8.750.....
De 7.250 a 7.500.....
De 7.000 a 7.250.....
De 6.750 a 7.000.....
De 6.500 a 6.750.....
De 6.250 a 6.500.....
De 6.000 a 6.250.....
De 5.750 a 6.000.....
De 5.500 a 5.750.....
De 5.250 a 5.500.....
De 5.000 a 5.250.....
De 4.750 a 5.000.....
De 4.500 a 4.750.....
De 4.250 a 4.500.....
De 4.000 a 4.250.....
De 3.750 a 4.000.....
De 3.500 a 3.750.....
De 3.250 a 3.500.....
De 3.000 a 3.250.....
De 2.750 a 3.000.....
De 2.500 a 2.750.....
De 2.250 a 2.500.....
De 2.000 a 2.250.....
De 1.750 a 2.000.....
De 1.500 a 1.750.....
De 1.250 a 1.500.....
De 1.000 a 1.250.....
De 750 a 1.000.....
De 500 a 750.....
De 250 a 500.....
De 150 a 250.....

Nota — Os navios de mais de 16.000 toneladas deverão ter 5.000 decímetros cubicos por cada 500 toneladas brutas ou fracção

e o minimo de capacidade cubica total das mesmas em cada navio

2 Numero minimo das embarcações suspensas em turcos	3 Minimo da capacidade cubica total das embarcações suspensas em turcos em decimetros cubicos $C \times B \times P \times 0,6$
20	200.000
18	180.000
16	160.000
14	150.000
14	145.000
14	142.000
12	134.000
12	131.000
12	128.000
12	125.000
12	122.000
12	119.000
12	116.000
12	114.000
10	105.000
10	102.000
10	100.000
10	97.000
10	94.000
8	85.000
8	83.000
8	80.000
8	76.000
8	74.000
8	71.000
8	68.000
6	60.000
6	58.000
6	57.000
6	55.000
6	51.000
6	48.000
6	43.000
4	34.000
4	29.000
4	23.000
2	12.000
2	8.500

providos de uma capacidade adicional de embarcações na razão de desta.

Tabella de viveres que os individuos da tripolação teem direito por dia e por individuo

Generos	Grammas ou litros	Observações
Assucar.....	0.150 grammas	
Arroz.....	0.100 »	
Azeite commum.....	0.040 litros	Uma vez por semana.
Bacalhão.....	0.200 grammas	» » » »
Batatas.....	0.200 »	
Bolacha grossa.....	0.150 »	
Café torrado e moido.....	0.050 »	
Carne secca.....	0.200 »	» » » » (a)
Farinha de mandioca.....	0.150 »	
Feijão.....	0.150 »	
Legumes seccos.....	0.030 »	Duas vezes por semana.
Matte.....	0.015 »	
Sal.....	0.025 »	
Toucinho ou banha.....	0.030 »	Seis dias por semana (b).
Vinagre.....	0.010 litros	
Carne verde.....	0.500 grammas	Cinco vezes por semana (c).
Pão.....	0.200 »	(d)
Legumes frescos.....	50 réis	

Todo navio deverá ter ao sahir de um porto os viveres necessarios á viagem até o porto de destino de accôrdo com esta tabella.

(a) A carne secca deverá ser distribuida tambem quando não houver carne fresca.

(b) O toucinho ou banha não será distribuido quando for o azeite.

(c) Quando não houver carne fresca, se deverá distribuir 0.200 grammas de carne secca ou outra conserva.

(d) Quando não houver pão, se deverá distribuir 0.150 grammas de bolacha.

Tabella de tonelagem, ancoras e ancoretes

TONELAGEM BRUTA		ÂNCORAS					ÂNCOROTES				
Vapores	Navios à vela	Numero	Peso da 1ª e 2ª sem o cepo Kilos	Esforço minimo de prova	Peso da 3ª	Esforço minimo de prova		Peso do prôa sem cepo Kilos	Esforço minimo de prova	Peso da pópa sem cepo	Esforço minimo de prova
60—90	30—60	2	115	4.700	—	—	2	50	5.500	25	2.900
90—130	60—80	2	155	5.500	—	—	2	65	3.700	25	3.200
130—170	80—110	2	210	6.400	—	—	2	90	4.200	40	3.500
170—220	110—140	2	255	7.400	—	—	2	115	4.700	50	3.700
220—260	140—170	2	305	8.300	—	—	2	140	5.200	65	3.900
260—320	170—200	2	370	19.500	—	—	2	165	5.700	75	4.200
320—380	200—240	3	430	10.700	360	9.300	2	190	6.250	90	4.500
380—450	240—280	3	500	11.800	420	10.400	2	215	6.700	100	4.700
450—520	280—330	3	570	13.200	480	11.500	2	255	7.400	115	5.000
520—600	330—380	3	650	14.600	545	12.800	2	290	8.100	125	5.200
600—690	380—430	3	740	16.000	635	14.400	2	325	8.900	140	5.500
690—800	430—500	3	825	17.600	700	15.500	2	355	9.300	155	5.700
800—920	500—580	3	915	29.200	775	16.800	2	395	10.000	165	6.000
920—1.070	580—670	3	1.015	20.800	865	18.200	2	445	10.900	175	6.400
1.070—1.210	670—760	3	1.145	22.800	980	20.200	2	480	11.500	105	6.700
1.210—1.400	760—830	3	1.260	24.500	1.065	21.600	2	520	12.300	215	6.900
1.400—1.640	830—1.020	3	1.385	26.500	1.180	23.490	2	570	13.200	230	7.200
1.640—1.920	1.020—1.190	3	1.500	28.200	1.270	24.700	2	620	13.900	240	7.400
1.920—2.220	1.190—1.360	3	1.615	39.900	1.370	26.300	2	660	14.600	255	7.600
2.220—2.550	1.360—1.560	3	1.715	31.400	1.460	27.600	2	675	15.100	265	7.900
2.550—2.920	1.560—1.780	3	1.855	3.400	1.675	29.300	2	710	15.600	280	

2.920—3.310	1.780—2.020	3	2.030	35.900	1.730	31.600	2	760	16.500	205	8.300
3.310—3.740	2.020—2.280	3	2.210	38.200	1.880	33.800	2	815	17.400	325	8.900
3.740—4.210	2.280—2.600	3	2.390	40.500	2.035	35.900	2	875	18.500	356	9.030
4.210—4.720	2.600—2.940	3	2.565	42.700	2.185	37.900	2	940	19.600	381	9.700
4.720—5.260	2.940—3.300	3	2.780	45.400	2.360	40.100	2	1.005	20.500	330	10.500
5.260—5.850	3.300—3.700	3	2.985	47.800	2.540	42.500	2	1.080	21.800	445	11.000
5.850—6.480	3.700—4.100	3	3.215	50.200	2.730	44.800	2	1.155	23.000	480	11.700
6.480—7.140	4.100—4.500	3	3.415	52.400	2.895	46.700	2	1.231	24.300	535	12.200
7.140—7.850	4.500—4.900	3	3.645	54.700	3.100	49.000	2	1.310	25.300	555	13.000
7.850—8.600	4.900—5.400	3	3.860	56.800	3.275	50.900	2	1.395	26.750	585	13.500
8.600—9.440	5.400—6.000	3	4.115	59.300	3.505	53.300	2	1.475	27.900	610	14.200
9.440—10.300	6.000—6.600	3	4.355	61.400	3.710	55.400	2	1.560	29.250	660	14.800
10.300—11.200	6.600—7.200	3	4.625	63.800	3.925	57.400	2	1.650	30.500	700	15.500
11.200—12.100	—	3	4.850	65.700	4.115	59.400	2	1.740	32.000	735	16.000
12.100—13.100	—	3	5.120	67.800	4.355	61.500	2	1.830	33.200	775	16.700
13.100—14.200	—	3	5.370	71.300	4.570	63.400	2	1.930	34.500	810	17.400
14.200—15.300	—	3	5.640	72.200	4.800	65.400	2	2.030	35.700	865	18.300
15.300—16.500	—	3	5.930	74.300	5.050	67.300	2	2.145	37.300	900	18.800
16.500—17.700	—	3	6.225	76.500	5.295	69.500	2	2.248	38.700	940	19.500
17.700—19.000	—	3	6.530	79.000	5.550	71.500	2	2.360	40.200	990	20.200
19.000—20.400	—	3	6.860	81.200	5.830	73.500	2	2.475	41.600	1.040	21.000
20.400—21.800	—	3	7.190	83.300	6.100	75.500	2	2.580	42.900	1.090	21.800
21.800—23.300	—	3	7.510	85.400	6.390	77.500	2	2.705	44.500	1.130	22.500
23.300—24.800	—	3	7.830	87.400	6.655	79.500	2	2.830	46.000	1.185	23.500
24.800—26.500	—	3	8.160	89.500	6.935	81.500	2	2.945	47.250	1.232	24.300

Observações

O peso do cepo da ancora não incluído nos pesos desta tabella não deve ser superior a 25 % do da ancora. As ancoras sem cepo devem ter 25 % de peso a mais do que o determinado nesta tabella. Qualquer que seja a ancora, deve ser de modelo approved pela Inspectoria de Portos e Costas. A haste da ancora sem cepo não deve ter um peso superior a 1/3 do peso total da ancora.

TONELAGEM BRUTA				AMARRAS, CORRENTES E CABOS DE ARAME DE AÇO															
Vapores	Vela	Amarras						Correntes e cabos de arame de aço											
		Diâmetro do ferro do elo em millímetros	Esforço mi- nimo		Comprimento total em metros	Peso total minimo em kilogrammos	Comprimento total em metros	Esforço minimo				Correntes de elo sem travessão							
			De ruptura	De tensão				Diâmetro do ferro do elo em millímetros	De ruptura	De tensão	Peso total minimo em kilogrammos	Diâmetro do ferro do elo em millímetros	Esforço mi- nimo		Peso total minimo em kilogrammos				
													De ruptura	De tensão					
60— 90	30— 60	17	12.290	8.190	220	1.430	35	13	7.199	4.790	355	14	7.410	3.700	405				
90— 130	60— 80	19	15.350	10.230	220	1.750	35	14	8.330	5.560	404	15	8.540	4.270	458				
130— 170	80— 110	21	18.750	12.500	275	2.600	35	14	8.330	5.560	404	15	8.540	4.270	458				
170— 220	110— 140	22	20.580	13.720	275	2.960	35	16	10.890	7.260	503	17	10.920	5.460	575				
220— 260	140— 170	24	24.490	16.330	330	4.150	35	16	10.890	7.260	503	17	10.920	5.460	575				
260— 320	170— 200	25	26.570	17.720	330	4.650	35	17	12.290	8.190	553	18	12.290	6.140	726				
320— 380	200— 240	27	30.910	20.610	330	5.280	35	17	12.290	8.190	553	18	12.290	6.140	726				
380— 450	240— 280	28	33.340	22.220	330	5.820	110	19	15.350	10.230	875	21	16.670	8.330	1.150				

450—	520	280—	330	30	38.270	25.510	330	6.650	110	21	18.750	12.500	1.040	22	18.290	9.150	1.255
520—	600	330—	380	32	43.540	29.030	330	7.340	110	21	18.750	12.500	1.040	22	18.290	9.150	1.250
600—	690	380—	430	33	46.310	30.870	385	9.400	110	22	20.580	13.720	1.184	24	21.770	10.890	1.485
690—	800	430—	500	35	52.090	34.720	385	10.800	110	22	20.580	13.720	1.184	24	21.770	10.890	1.480
800—	920	500—	580	36	55.110	36.740	385	11.240	110	24	24.490	16.330	1.383	26	25.680	12.840	2.118
920—	1.070	580—	670	38	59.120	40.780	385	12.400	110	24	24.490	16.330	1.383	26	25.680	12.840	2.118
1.070—	1.210	670—	760	40	62.990	44.990	385	13.250	135	25	26.570	17.720	1.902	27	27.750	13.870	2.266
1.210—	1.400	760—	830	41	63.180	47.270	440	16.600	135	25	26.570	17.720	1.902	27	27.750	13.870	2.266
1.400—	1.640	830—	1.020	43	72.800	52.000	440	18.000	135	27	30.910	20.610	2.160	29	31.820	15.910	2.602
1.640—	1.920	1.020—	1.190	44	76.220	54.440	440	18.780	135	27	30.910	20.610	2.160	29	31.820	15.910	2.602
1.920—	2.220	1.190—	1.360	46	83.310	59.510	440	20.210	135	28	33.340	22.220	2.382	30	34.010	17.010	2.778
2.220—	2.550	1.360—	1.560	47	86.970	62.120	440	21.600	160	28	33.340	22.220	2.382	30	34.010	17.010	2.778
2.550—	2.920	1.560—	1.780	49	94.530	67.520	440	23.000	160	28	33.340	22.220	2.382	30	34.010	17.010	2.778
2.920—	3.310	1.780—	2.020	51	102.400	73.150	490	27.000	160	30	38.270	25.510	3.224	32	38.710	19.350	3.747
3.310—	3.740	2.020—	2.280	52	106.500	73.040	490	29.100	160	30	38.270	25.510	3.224	32	38.710	19.350	3.747
3.740—	4.210	2.280—	2.600	54	114.800	82.000	490	30.900	160	30	38.270	25.510	3.224	32	38.710	19.350	3.747
4.210—	4.720	2.600—	2.940	55	119.100	85.070	490	32.800	160	32	43.540	29.030	3.559	34	43.740	21.900	4.256
4.720—	5.260	2.940—	3.300	57	127.900	91.370	400	34.600	160	32	43.540	29.030	3.559	34	43.740	21.900	4.256

TONELAGEM BRUTA			AMARRAS				
Vapores	Vela		Diâmetro do ferro do elo em millímetros	Esforço minimo		Comprimento total em metros	Peso total minimo em kilogrammas
				De ruptura	De tensão		
5.260—5.850	3.300—3.700		59	137.000	97.890	490	36.600
5.850—6.480	3.700—4.100		60	141.700	101.200	550	42.400
6.480—7.140	4.100—4.500		62	151.300	107.200	550	45.400
7.140—7.850	4.500—4.900		64	159.250	114.190	550	48.400
7.850—8.600	4.900—5.400		66	166.300	118.620	550	51.400
8.600—9.440	5.400—6.000		67	170.400	121.870	550	52.900
9.440—10.300	6.000—6.600		69	174.440	124.310	600	61.200
10.300—11.200	6.600—7.200		70	181.740	129.820	600	63.000
11.200—12.100	—		72	188.230	134.970	600	66.800
12.100—13.100	—		73	192.620	137.600	600	68.700
13.100—14.200	—		74	193.210	140.160	600	70.600
14.200—15.300	—		76	203.390	145.290	650	80.700
15.300—16.500	—		78	210.410	150.300	650	84.900
16.500—17.700	—		79	214.220	152.760	650	87.000
17.700—19.000	—		81	220.880	157.700	650	91.600
19.000—20.400	—		82	225.570	160.380	650	94.000
20.400—21.800	—		84	231.160	165.160	700	106.000
21.800—23.300	—		86	237.780	169.850	700	111.100
23.300—24.800	—		87	240.840	172.080	700	113.900
24.800—26.500	—		89	246.220	176.630	700	119.300

As amarras e correntes devem supportar o esforço minimo apresentado á commissão de vistoria no acto do registro. Nos pesos cada amarra ou corrente.

Cada fio de arame componente do cabo de aço deve suppor determinado nesta tabella e a resistencia de todos os fios de arame cada fio. Cada fio de arame deve poder ser torcido oito vezes pelo

Cada navio deve ter a corrente ou o cabo de arame como enten

CORRENTES E CABOS DE ARAME DE AÇO

Comprimento total em metros	Diâmetro do ferro do elo em millímetros	Correntes com elos de travessão			Correntes com elos sem travessão			
		Esforço minino		Peso total minimo em kilogrammas	Diâmetro do ferro do elo em millímetros	Esforço minimo		Peso total minimo em kilogrammas
		De ruptura	De tensão			De ruptura	De tensão	
220	33	46.310	30.870	5.370	35	46.310	23.150	6.215
220	33	46.310	30.870	5.370	35	46.310	23.150	6.215
220	35	52.090	34.720	5.885	38	54.380	27.190	7.425
220	35	52.090	34.720	5.885	38	54.380	27.190	7.425
220	33	55.110	36.740	6.425	39	57.140	28.570	7.825
220	36	55.110	36.740	6.425	39	57.140	28.570	7.825
220	38	59.120	40.780	7.085	41	63.020	31.510	8.620
220	38	59.120	40.780	7.085	41	63.020	31.510	8.620
220	40	62.990	44.990	7.570	41	63.020	31.510	8.620
220	40	62.990	44.990	7.570	41	63.020	31.510	8.620
270	41	66.180	47.270	10.185	42	66.140	33.070	11.080
270	41	66.180	47.270	10.185	42	66.140	33.070	11.080
270	43	72.800	52.000	11.045	44	72.580	36.290	12.410
270	43	72.800	52.000	11.045	44	72.580	36.290	12.410
270	44	76.220	54.440	11.525	45	75.940	37.970	13.025
270	44	76.220	54.440	11.525	45	75.940	37.970	13.025
270	46	83.310	59.510	12.400	47	82.820	41.410	14.296
270	46	83.310	59.510	12.400	47	82.820	41.410	14.296
270	47	86.970	62.120	13.255	48	86.420	43.210	14.950
270	47	86.970	62.120	13.255	48	86.420	43.210	14.950

mo determinado nesta tabella e o respectivo certificado deve ser estão incluídos os de duas manilhas para as duas extremidades de

tar, depois de galvanizado, um esforço minimo correspondente ao reunidos deve ser superior de 10 %, pelo menos, ao determinado para menos e depois destorcidos e endireitados sem se partirem. der o seu proprietario mais conveniente, segundo a tabella acima.

CABOS DE ARAME DE AÇO		CABOS DE ARAME DE AÇO FLEXIVEL			CABOS DE REBOQUE			ESPIAS DE MANOBRA			ESPIAS DE AMARRAÇÕES		
Circunferencia do cabo	Esforço minimo de ruptura	Circunferencia do cabo em millimetros	Esforço minimo de ruptura	Comprimento de cada cabo	Circunferencia em millimetros	Esforço minimo de ruptura	Circunferencia do cabo de linho	Numero de espia	Comprimento de cada espia	Circunferencia de espia	Numero de espia	Comprimento de cada espia	Circunferencia de espia
49	7.200	41	7.400	90	41	5.100	127	1	165	89	1	165	89
51	8.100	43	8.290	90	41	5.100	127	1	165	101	1	165	89
51	8.100	43	8.290	90	48	6.800	140	1	165	101	1	165	89
57	10.160	48	10.420	110	48	6.800	140	1	165	114	1	165	89
57	10.160	48	10.420	110	51	8.130	152	1	165	127	1	165	89
63	12.700	57	12.920	110	51	8.130	152	1	165	139	1	165	89
63	12.700	57	12.920	110	54	9.140	165	2	165	139	2	165	101
70	15.750	59	15.890	135	60	11.180	178	2	165	152	2	165	101
76	19.300	66	19.560	135	63	12.700	190	2	165	165	2	165	114
76	19.300	66	19.560	135	63	12.700	190	2	165	165	2	165	114

79	20.570	68	20.960	135	67	14.220	203	2	165	165	2	165	127
79	20.570	68	20.960	135	73	17.270	216	2	165	165	2	165	127
87	24.557	74	24.780	135	76	19.300	228	2	165	178	2	165	139
87	24.557	74	24.780	135	79	20.570	241	2	165	190	2	165	152
90	26.470	77	26.730	135	86	23.880	254	3	165	165	3	165	127
90	26.470	77	26.730	180	86	23.880	254	3	165	165	3	165	127
98	31.420	84	31.810	180	89	25.910	267	3	165	165	3	165	127
98	31.420	84	31.810	180	89	25.910	267	3	165	165	3	165	139
101	33.390	86	33.320	180	92	27.600	279	3	165	165	3	165	139
101	33.390	86	33.320	180	102	34.040	305	3	165	178	3	165	152
101	33.390	86	33.320	180	102	34.040	305	3	165	178	3	165	152
108	38.860	93	39.060	180	111	41.150	330	3	165	178	3	165	152
108	38.860	93	39.060	180	117	41.150	330	3	165	178	3	165	152
108	38.860	93	39.060	180	117	46.230	347	3	165	190	3	165	165
114	43.690	93	43.443	180	117	46.230	347	3	165	190	3	165	165
114	43.690	98	43.443	127	127	54.360	372	3	165	203	3	165	178

CABOS DE REBOQUE									ESPIAS					
Cabo de arame de aço		Cabo de arame flexível		Comprimento de cada cabo		Cabo de arame de aço		Circunferencia do cabo de linho	De manobra			Numero de espias	De amarrar	
Circunferencia do cabo em milímetros.	Esforço minimo de ruptura	Circunferencia do cabo em milímetros.	Esforço minimo de ruptura			Circunferencia em milímetros	Esforço minimo de ruptura		Numero de espias	Comprimento de cada espia	Circunferencia da espia		Comprimento de cada espia	Circunferencia
117	46.310	101	46.130	1	220	127	54.360	372	2	165	203	2	165	178
117	46.310	101	46.130	1	220	137	63.000	406	2	165	216	2	165	190
125	52.500	108	52.490	1	220	137	63.000	406	2	185	216	2	185	190
125	52.500	108	52.490	1	220	137	63.000	406	2	185	216	2	185	190
128	55.370	111	55.470	1	220	144	71.360	432	2	185	216	2	185	190
128	55.370	111	55.470	1	220	144	71.360	432	2	185	216	2	185	190
132	59.280	115	59.650	1	250	144	71.360	432	2	185	229	2	185	203
132	59.280	115	59.650	1	250	150	78.080	—	2	185	241	2	185	216

136	63.080	119	63.775	1	250	150	78.080	—	3	220	216	3	220	190
136	63.080	119	63.775	1	250	160	84.180	—	3	220	216	3	220	190
140	66.830	122	66.890	1	250	160	84.180	—	3	220	216	3	220	190
140	66.830	122	66.890	1	250	170	95.040	—	3	220	216	3	220	190
145	72.490	127	73.060	1	250	170	95.040	—	3	220	229	3	220	203
145	72.490	127	73.060	1	275	180	106.550	—	3	220	229	3	220	203
149	76.720	130	76.540	1	275	190	118.650	—	3	220	241	3	220	216
149	76.720	130	76.540	1	275	200	131.540	—	3	220	241	3	220	216
154	83.530	135	82.860	1	275	210	146.570	—	3	220	241	3	220	216
154	83.530	135	82.860	1	275	215	153.710	—	3	220	254	3	220	229
156	87.070	139	87.170	1	275	220	160.350	—	3	220	254	3	220	229
156	87.070	139	87.170	1	275	225	167.930	—	3	220	254	3	220	229

Quando se empregar cabo de arame de aço flexível especial em lugar de cabo commum as dimensões dadas nesta tabella podem ser reduzidas, comtanto que o cabo supporte o mesmo esforço minimo determinado nesta tabella e que o cabo seja formado de seis cordões com vinte e quatro fios de arame cada cordão e que o diametro de cada fio de arame seja 1/56 da circumferencia do cabo.

As espigas de cabo de linho dos navios de cabotagem deverão ter, pelo menos, dous terços do comprimento determinado nesta tabella.



CAPITANIA

DO PORTO

DO DISTRICTO FEDERAL E ESTADO DO RIO DE JANEIRO

N.....

O capitão do porto do Districto Federal e Estado do Rio de Janeiro:

Faz saber aos que o presente titulo de registro de embarcação brasileira virem, que :..... domiciliado em..... declarou perante esta Capitania do Porto o seguinte:

1.º Nome do navio..... typo de construção..... armação..... classe.....

2.º Comprimento..... bocca..... pontal..... tonelagem : bruta..... liquida.....

3.º Logar da construção..... data do lançamento ao mar..... nome do constructor..... qualidade dos principaes materiaes empregados na construção.....

4.º Nome do constructor da machina..... typo..... força em cavallos nominaes..... numero de caldeiras..... typo das caldeiras..... pressão de regimen..... propulsor.....

5.º Nação a que pertencia..... nome que tinha..... titulo por força do qual passou a ser propriedade brasileira.....

6.º Epoca e natureza do titulo de aquisição.....

7.º Nome do proprietario....., como se fez certo pelos documentos que apresentou e ficam archivados nesta Capitania do Porto.

Este titulo de registro deverá ser entregue á Capitania do Porto dentro de um anno nos casos determinados no regulamento approved pelo decreto.....de...de.....de 1907, sob pena de ser o proprietario multado em 1:000\$000.

Capitania do Porto do Districto Federal e Estado do Rio de Janeiro.....

.....

Capitão do porto.

REGISTRO

N.....

Inscrição civil de propriedade da.....brazileira

Porto de.....

Nome do navio..... tipo de construcção.....

Armação..... Classe..... Comprimento..... Bocca.....
Pontal..... Tonelagem: bruta..... líquida..... Logar
da construcção..... Data do lançamento ao mar.....
Nome do constructor..... Qualidade dos principaes
materiaes empregados na construcção..... Nome do
constructor da machina..... tipo..... Força em caval-
les nominaes..... pressão de regimen..... propulser.....
Nação a que pertencia..... nome que tinha..... Título por
força do qual passou a ser propriedade brasileira.....
Epoca e natureza do titulo de aquisição..... Nome do pro-
prietario....., como se fez certo pelos documentos que apre-
sentou e ficam archivados nesta Capitania do Porto.

Capitania do Porto.....em....de.....de 19...

.....

Capitão do porto

.....

Secretario

Observações

.....
.....

(As modificações por que passar a embarcação, as condemna-
ções por innavegaveis e outras alterações sobre a propriedade,
serão aqui notadas de modo claro e na forma dos respectivos
documentos.)

(Modelo n. 3.)

CAPITANIA DO PORTO DO ESTADO DE.....

N.....

O capitão do porto do Estado de.....

Faz saber aos que o presente arrolamento virem, que.....
domiciliado em..... declarou perante a Capitania do Porto o
seguinte :

- 1) Nome da embarcação..... Armação.....
- 2) Comprimento..... Bocca..... Pontal.....
- Tonelagem: bruta..... numero de passageiros.....
- 3) Typo da machina..... força em cavallos nominaes.....
- pressão de regimen..... systema do propulsor.....
- 4) Nome do constructor..... logar da construcção.....
- data da construcção.....
- 5) Divisão e classe.....
- 6) Nome do proprietario.....
- 7) Estação.....

Capitania do Porto do Estado d.....em....de.....
de 19....

.....

Capitão do porto

—

(Modelo n. 4.)

CAPITANIA DO PORTO

N.....

Arrolamento feito em,...de.....de 190....

- Nome da embarcação..... armação.....
- Comprimento..... bocca..... pontal.....
- Tonelagem bruta..... numero de passageiros.....
- Typo da machina..... força em cavallos nominaes.....
- pressão de regimen..... systema do propulsor.....
- Nome do constructor..... logar da construcção.....
- data da construcção.....
- Divisão e classe..... estação.....
- Nome do proprietario..... Residencia.....
- Capitania do Porto do.....em....de.....
- de 190.....

F. F. F.

F. F. F.

.....

.....

Capitão do porto

Secretario

(Modelo n. 5.)

ENTRADA

Declara.....capitão do.....de
Nacionalidade..... Signal do Codigo..... Tonelagem
de registro..... força da machina (cavallos nominaes)
Propulsor..... Armação..... Praça
de registro..... Proprietario..... Consignatario
Procedencia..... Tripolação.....
Passageiros..... Carga..... Data da entrada.....
(Data)

Assignatura do capitão

.....

(Datada e estampilhada)

—

(Modelo n. 6.)

PASSE

Nesta Capitania do Porto apresentou-se..... capitão
do..... com destino ao porto de..... o qual
exhibiu seus despachos (passe ou passa-porte do Correio ou
Alfandega) que estando correntes provavam estar a embarcação
desembaraçada.

Este passe deverá ser entregue ao funcionario da Capitania do
Porto que se achar presente a bordo ou na ausencia deste deverá
ser entregue pelo consignatario com a declaração dos nomes dos
passageiros, dentro de 24 horas após a sahida do navio.

Capitania do Porto do Estado,.....de.....de.....19.....

.....

Capitão do porto

CLASSE	NOME DOS PASSAGEIROS	DESTINO

S A H I D A

— X —

Declara.....capitão do.....
.....de nacionalidade.....
Entrado neste porto em.....
conforme as declarações feitas que se destina ao porto de.....
em.....de.....de 19....conduzindo.....tripulação
e.....passageiros e a carga de.....

(Data)

Assignatura do capitão

.....

(Datada e estampilhada)

—

(Modelo n. 8.)

Auto de infracção do §...do art....do...de...de
de 19....lavrado contra.....
morador.....
Aos.....dias do mez de.....de 19....nesta cidade de...
.....cu abaixo assignado.....
.....com as testemunhas.....
presentes achei em contravenção a.....
.....
por.....
.....
contra o disposto no §...do art.....
.....
contra o mesmo.....
.....
lavro este auto para ser apresentado ao Sr.....
.....capitão do Porto afim de
mandar proceder contra o infractor na conformidade do regu.
lamento das capitánias dos portos.

Eu,.....
lavro o presente auto que assigno com as testemunhas presentes,
Rio de Janeiro,....de.....de 19....

.....

Testemunhas :

.....
.....
.....

Este auto deve ser lavrado por qualquer funcionario da Capi-
tania que verificar a contravenção e deverá ser entregue ao
capitão do porto.

N.....Auto de infracção do §.....do art.... do.....lavrado
contra.....morador.....
Aos...dias do mez de.....de 19...., nesta cidade.....
.....tendo chegado ao conhecimento do
Sr.....(posto e nome).....capitão do porto
(narra-se o facto com todas as circumstancias, nomes das teste-
munhas si houver).....
.....
contra o disposto no §.....do art...do.....pelo que
contra o mesmo.....
lavro o presente auto por ordem do Sr. capitão do porto e no qual
vae declarado que o infractor fica citado para pagar a multa de...
.....
no prazo de 10 dias contados da data da intimação, ficando sujeito
ao processo e cobrança executiva nos termos das leis vigentes, caso
não pague nesta Capitania do Porto no prazo acima indicado a
multa que lhe é imposta, sem prejuizo de quaesquer outras penas
em que tenha incorrido ou venha a incorrer e de quaesquer diligen-
cias ou obrigações que lhe tenham sido exigidas ou venham a ser,
independentemente de.....
(licenças, indemnizações, ou qualquer motivo) que está sujeito....
Eu, secretario da Capitania do Porto, lavro o presente auto
que assigno com o Sr.....capitão do porto.
(nome da cidade)....de.....de 19....

F. F. F.

Capitão do porto

F. F. F.

Secretario

CAPITANIA DO PORTO

Rio de Janeiro,... de..... de 19...

Intimação

O.....
capitão do porto, manda o encarregado de diligencias.....
....., que intimo o Sr.....
.....
para no prazo de... dias entrar com a importancia de
..... da multa em que incorreu pela infracção
do art... do regulamento anexo ao decreto.... de...
de..... de 19..., conforme o termo de infracção
lavrado nesta capitania do porto do teor seguinte:

Auto de infracção:.....
.....
.....
.....

.....

Capitão do porto

Sciente (data) F. F. F. (intimado)

Certifico que notifiquei F... hoje ás... horas no (logar)
do teor desta intimação, da qual ficou sciente (ou deixou de
lançar a nota do sciente, por não querer ou não saber ler
nem escrever.

Cidade..... em... de..... de 19...

F. F. F.

Encarregado de diligencias

PROCESSO DE MULTA

(Na 1ª folha ou capa) 19...

Processo para cobrança de multa em que incorreu
F. F. F. por infracção do art... do regulamento das ca-
pitancias de portos approved pelo decreto... de...
de..... de 19...

(Na 2ª folha) AUTO DA INFRACÇÃO

(Na 3ª folha) INTIMAÇÃO

.....
.....

Seiente. Em... de..... de 19...

F. F. F. (intimado)

Certifico que notifiquei F... hoje ás... horas no
(logar) do teor desta intimação, da qual ficou seiente
ou deixou de lançar a nota de seiente, por não querer ou
não saber ler nem escrever.

Cidade..... em... de..... de 19...

F. F. F.

Encarregado de diligencias

(Na 4ª folha) TERMO

Aos... dias do mez de..... de 19... nesta
cidade..... tendo decorrido o prazo de 10 dias
para o pagamento da multa de que foi intimado em...
de..... de 19... subam esses autos a despacho
do Sr. capitão do porto (posto e nome) e que para constar
lavrei este termo e assigno.

F. F. F.

Secretario

DESPACHO

Faça-se o respectivo processo e contas e remetam-se ao (Thesouro, Delegacia Fiscal, Mesa de Rendas ou Collectorias Federaes) estes autos para cobrança executiva da multa e mais diligencias em que incorrem.

Capitania do Porto de..... em.... de..... de 19..

F. F. F.

Capitão do porto.

Segue-se :

Conta das diligencias effectuadas e não satisfeitas por F.....
.....
.....

Data F. Encarregado de diligencias.

Conforme F. Secretario.

Segue-se:

TERMO

Aos... dias do mez de..... de 19... em vista do despacho de F. F. F. Capitão do Porto remetem-se estes autos ao (Thesouro, Delegacia Fiscal, Mesa de Rendas ou Collectorias Federaes).

F. F. F.

Secretario

(Nota) — Estes autos são remettidos com officio do capitão do porto.

TERMO DE AJUSTE DE SOLDADAS

Aos... dias do mez..... do anno de 19..., nesta cidade de..... compareceu nesta Capitania do Porto do Estado de..... que declarou ser..... do..... de..... toneladas de arqueação de registro, a..... com machina da força de..... cavallos nominaes, de propriedade de..... registrado em..... destinado á condução de..... e que tendo de sahir em viagem para..... com escalas por....., apresentava com a lista integral e nominal de sua tripolação o rol da equipagem que havia livremente contractado pela fórma nelle expresso, affirm de ser ratificado o ajuste pelos seus signatarios e lavrado o competente contracto por esta capitania, onde deixava para os devidos effeitos a lista de sua tripolação com as respectivas soldadas, data e assignatura. Esendo por mim..... Secretario perante..... capitão do porto, e..... feita a chamada dos tripolantes constantes do rol com a lista da tripolação apresentada e assignada pelo capitão ou mestre para ficar archivada nesta capitania, mandou..... capitão do porto lavar este termo de ajuste de soldadas dos tripolantes do..... com..... seu capitão ou mestre, para ser por esta fórma dado por firme e valioso o tracto constante do rol da equipagem hoje datado e assignado por..... capitão do porto e..... secretario, que para constar lavrei este termo que vae assignado por mim..... secretario por..... capitão do porto e..... capitão ou mestre.

.....
Capitão do porto	Capitão ou mestre	Secretario.

TERMO DE CONFERENCIA DO ROL DE EQUIPAGEM

Aos... dias do mez dedo anno de 19... nesta
cidade de..... compareceu nesta
Capitania do Porto do Estado de.....
..... que declarou ser (capitão ou mestre) do
navio registrado em... toneladas, de propriedade de.....
..... sahido deste porto em.....
com destino a..... e chegado de volta de sua
viagem a..... deve apresentar os seus
papeis para a conferencia do rol de sua equipagem. E sendo
por mim..... secretario (ou escripturario,
servindo de secretario) perante o mesmo.....
..... capitão ou mestre (ou seu representante) feita
a conferencia do rol com as cadernetas ou matriculas dos
tripolantes que foram apresentados, e achando-os conforme
(ou declarar-se o que houver), do que dando conhecimento
a..... capitão do porto, mandou este
lavrar este termo (ou o competente auto de infracção para
por elle responder..... capitão ou mestre.

E para constar lavrei este termo que assigno com.....
..... capitão do porto.

.....

Capitão do porto.

Secretario.

TERMO DE DISTRAC TO OU RESCISÃO DE AJUSTE DE SOLDADA

Aos.... dias do mez de..... do anno de 19...
 nesta cidade de..... compareceu nesta
 Capitania do Porto do Estado de.....
 que declarou ser (capitão ou mestre) do
 navio registrado em..... de propriedade
 de..... que sahira do.....
 com destino a..... e que tendo (menciona-se
 o facto que motivou o distracto ou a rescisão do ajuste da
 soldada) apresentava-se com..... tripolante para
 fazer (o seu distracto ou rescisão) afim de que constasse no rol
 da equipagem o desembarque do referido tripolante. E sendo
 por mim..... secretario (ou escriptuario
 servindo de secretario) na presença de..... capitão
 do porto, e..... capitão ou mestre,
 feita a chamada de..... tripolante do navio
 foi por este ratificada a declaração do (capitão ou mestre).
 E para constar mandou..... capitão do
 porto, lavrar este termo, e fazel-o constar no rol da equi-
 pagem para justificação da falta ou desembarque do tripol-
 ante..... do navio.....
 do que para constar lavro este termo que vae por mim...
 secretario por.....
 capitão do porto e..... capitão ou
 mestre, e..... tripolante. [742]

.....
Capitão do porto	Secretario
.....
Capitão ou mestre	Tripolante

(Modelo n. 15.)

AUTO DE APPREHENSÃO

Aos... dias do mez de..... de 19...,
eu..... (nome, posto e função) com
os (patrões, remadores, etc.)... apprehendi,
por infracção do §.... do art.... do de-
creto..... de 19... o seguinte:....

.....
.....
.....

(narram-se todas as circumstancias)

pertencente.....

morador á rua.....

E para constar, lavro o presente auto, de
que dou cópia ao infractor, que está su-
jeito ao pagamento da multa e mais des-
pezas que accrescerem.

E eu.....

o escrevi e assigno.

Rio de Janeiro, ... de..... de 19...

.....

.....

Testemunhas.....

.....

.....

(Modelo n. 15.)

AUTO DE APPREHENSÃO

Aos... dias do mez de..... de 19..., eu.....
(nome, posto e função) com os (patrões, remadores, etc.).....
apprehendi, por infracção do §... do art.... do decreto.....
de..... de 19... o seguinte:.....

.....
.....
.....

(narram-se todas as circumstancias)

pertencente.....

morador á rua.....

E para constar, lavro o presente auto, de que dou cópia ao
infractor, que está sujeito ao pagamento da multa e mais
despezas que accrescerem.

E eu.....

o escrevi e assigno.

Rio de Janeiro, ... de..... de 19...

.....

.....

.....

Testemunhas.....

.....

.....

(Modelo n. 16.)

(1ª folha, capa)

« Processo de recurso interposto por F... contra a multa que lhe foi imposta pelo capitão do porto em... de..... de 19... por infracção do §.... do art.... do decreto de..... de 19..., conforme o auto lavrado nesta Capitania do Porto do Estado..... de em... de..... de 19...»

Segue-se a petição do recorrente pedindo o traslado, na qual o capitão do porto dará o seguinte

Despacho

« Ao secretario para dar os traslados pedidos». Em... de.....
..... de 19...

Rubrica—capitão do porto.

O secretario dentro do prazo legal dará os traslados cobrando recibo da parte.

Segue-se a petição de recurso com as razões do recorrente.

O secretario lavrará o termo seguinte:

« Aos... de..... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de..... me foram entregues estes autos por parte de..... (pessoa que tenha entregue ou remetido), do que para constar faço o presente termo.

Eu, F....., secretario.»

Advertencia

Antes de ser apresentada a petição ao capitão do porto, o secretario verificará si com effeito o recorrente está dentro do prazo de cinco dias do pagamento da multa, independentemente de despacho e dará a seguinte

Informação

« Informo que o supplicante está dentro dos cinco dias depois do pagamento da multa, o qual foi feito como consta da certidão a fls..... em.... do mez de..... de

Data..... O secretario. F.....
(nome por inteiro).»

Levada assim a petição ao capitão do porto, dará elle o seguinte

Despacho

« Tome-se o recurso por termo nos autos, e sigam-se os termos na forma da lei.

Data.

Rubrica—capitão do porto.»

O secretario, logo que receber despachada a petição de recurso com as razões, e dentro do prazo legal, tomará por termo o recurso nos autos como segue:

Termo de recurso

« Aos... dias do mez de..... de 19..., nesta cidade de na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de compareceu F....., e por elle foi dito que recorria para (capitão do porto, inspector de portos e costas, Ministro da Marinha) da multa imposta contra elle, etc., como consta destes autos na forma de sua petição retro; do que dou fé e fiz este termo que vai pelo mesmo assignado, (ou por F..... a seu rogo por não saber ou poder escrever) e por mim F....., secretario que o escrevi.

Eu, F....., secretario. F.....»

Segue-se:

Conclusão

« Aos... dias do mez de..... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de..... faço estes autos conclusos ao capitão do porto, do que para constar lavro o presente termo. F....., secretario.»

O capitão do porto, si quizer reformar a decisão, absolvendo-o, poderá fazer dentro do prazo legal e depois de dar em sua sentença as razões de seu procedimento, concluirá: «Dê-se baixa no termo de infracção e entregue-se a importancia da multa ao treorrente. Data. F....., capitão do porto (nome por inceiro).» Ou mandará juntar ao recurso os traslados que julgar conveniente.

Si for sustentada a multa, o capitão do porto dará o seguinte despacho (sempre com as razões da negação): «Remettam-se os autos

à autoridade superior (capitão do porto, inspector de portos e costas, Ministro da Marinha) para deliberar sobre a confirmação ou revogação desse despacho.

Data F....., capitão do porto (nome por inteiro).»

O secretario remetterá então o processo à instancia superior depois de lavrar o seguinte termo:

« Aos... dias do mez de..... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado..... faço remessa destes autos ao (capitão do porto, inspector de portos e costas, Ministro da Marinha) na forma do despacho de..... do que para constar lavro o presente termo e dou fé. F....., secretario (nome por inteiro).»

Si houver juntadas de papéis, documentos, petições, se lavrará o termo seguinte:

Juntada

« Aos... dias do mez de..... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado..... faço junta da a estes autos da petição, documentos, etc., que a deante seguem, do que para constar lavro o presente termo. F..... secretario, o escrevi.

Data de recebimento.»

« Aos... dias do mez de..... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado..... me foram entregues estes autos por parte de..... (pessoa que tenha entregue ou remettido); do que para constar faço o presente termo.

F....., secretario.»

CAPITANIA DO PORTO

N.

capitão do porto

Por esta reparti-
ção se concede licença
a.....

para descarregar
cinza no logar deno-
minado

na conformidade com
o art..... do regu-
lamento das Capita-
nias.

Secretaria da Ca-
pitania do Porto....

em.... de.....
..... de 19...

Secret. Escript.

CAPITANIA DO PORTO

N.

capitão do porto

Por esta repartição se concede licença
a.....

para descarregar cinza no logar denomi-
nado.....

na conformidade com o art..... do regu-
lamento das Capitánias.

Secretaria da Capitania do Porto....
..... em... de.... de 19..

Secretario

Escripturario

CAPITANIA DO PORTO

N.

N.

.....

capitão do porto

Na fôrma dos ar-
tigos.... a..... do
regulamento de.....
concedeu-se licença a
.....
para..... lastro
de.....

Secretaria da Ca-
pitania do Porto de
.....
em... de..... 19..

.....

Secret. Escript.

Deve ter encerrado na borda

.....

capitão do porto

Na fôrma dos arts.... a..... do re-
gulamento de.....

concedeu-se licença a.....
para..... lastro de.....
toneladas de lastro de..... fi-
cando sujeito ao disposto no citado re-
gulamento.

Secretaria da Capitania do Porto de
.....
em.... de..... de 19...

.....

Secretario

.....

Escripturario

(Modelo n. 19.)

N.....

CAPITANIA DO PORTO

.....

Capitão do porto

Por esta repartição se concede licença ao.....
para
na conformidade do art....do
regulamento das Capitánias.

Secretaria da Capitania do
Porto.....
em....de.....de 19....

.....

Secretario Escripturnrio

N....

CAPITANIA DO PORTO

.....

Capitão do porto

Por esta repartição se concede licença ao.....
para.....
na conformidade do art....do
regulamento das Capitánias.

Secretaria da Capitania do
Porto.....
em....de.....de 19....

.....

Secretario Escripturnrio
(Licença para obras, concertos, subir em carreiras ou entrar em diques.)

(Modelo n. 20.)

Nome do navio	Numero de registro	Porto de registro	Toneladas registradas		Força da machina, cavalos nominaes.	Numero de acomodações para tripolantes
			Brutas	Liquidas		
Nome do proprietario, Residencia, Estado, cidade, rua, número da casa			Nome do capitão, numero da caderneta, residencia, Estado, cidade, rua e numero da casa			

As diversas pessoas cujos nomes estão escriptos e constam de..... pessoas, engajaram-se como tripolantes para servirem a bordo do referido navio, conforme as categorias e ajustes declarados na columna correspondente aos respectivos nomes.

.....
.....
.....

Em.....de.....de 19....

.....

capitão ou mestre

PARTICULARIDADES DO ENGAJAMENTO		SOLDADAS			DESEMPARQUES		PAGA- MENTO
1	Assignatura dos tripulantes	2	Idade	3	4	5	6
7	Naturalidade	8	Numero da cadereta	9	10	11	12
13	Capitania onde é matriculado	14	Categoria do tripolante	15	16	17	18
19	Data do engajamento	20	Loga. do engajamento	21	22	23	24
25	Soldada a mez	26	Por viagem	27	28	29	30
31	Por viagem redonda	32	Rubrica do capitão do porto	33	34	35	36
37	Data	38	Logar	39	40	41	42
43	Causa	44	Rubrica do capitão do porto	45	46	47	48
49	Adeantado	50	Saldos	51	52	53	54
55	Habilitação	56	Conducta	57	58	59	60
61	Numero	62		63		64	

(Modelo n. 21.)

CAPITANIA DO PORTO

N.....

A fls.....do livro de c/c do
secretario da Capitania do Porto
.....
com o cofre das multas por in-
fracção do regulamento das Ca-
pitánias de Portos lhe fica
debitada a importancia de....
.....
que recebeu de
.....
proveniente da multa consi-
gnada no art.....
do predito regulamento.

Secretaria da Capitania do
Porto.....de...de 19...

Capitão do porto Secretario

CAPITANIA DO PORTO

N.....

A fls.... do livro de c/c do
secretario da Capitania do Porto
.....
com o cofre das multas por
infracção do regulamento das
Capitánias de Portos que lhe
fica debitada a importancia de
.....
que recebeu de.....
.....
proveniente da multa consi-
gnada no art.....do predito
regulamento.

Secretaria da Capitania do
Porto.....de.....de 19...

Capitão do porto Secretario

(Modelo n. 22.)

CAPITANIA DO PORTO

Capitão do porto

Por esta repartição conce-
deu-se licença a.....
.....
para ter a.....
estaleiro e officinas de constru-
ção naval.

Secretaria da Capitania do
Porto.....em.....de.....
de 19...

Secretario Escripturario

N.....

CAPITANIA DO PORTO

Capitão do porto

Por esta repartição conce-
deu-se licença a.....
.....
para ter a.....
estaleiro e officinas de constru-
ção naval.

Secretaria da Capitania do
Porto.....em.....de.....
de 19...

Secretario Escripturario

Livro de entrada e sahida de navios estrangeiros

N.....

Signal do codigo.....	Data da entrada
Nome do navio.....	Assignatura
Tonelagem de registro.....	.....
Força da machina.....	.....
Propulsor.....	.....
Armação .....	.....
Nacionalidade .....	.....
Praça do registro.....	.....
Capitão .....	.....
Proprietario .....	.....
Consignatario.....	.....
Procedencia.....	.....
Tripulação.....	.....
Passageiros.....	.....
Carga .....	.....

SAHIDA

N.....

Signal do codigo.....	Data da entrada.....
Nome do navio.....	Assignatura
Tonelagem de registro.....	.....
Força da machina.....	.....
Propulsor.....	.....
Armação .....	.....
Nacionalidade.....	.....
Praça do registro.....	.....
Capitão.....	.....
Proprietario .....	.....
Consignatario.....	.....
Procedencia.....	.....
Tripulação.....	.....
Passageiros.....	.....
Carga .....	.....

SAHIDA

Livro de entrada e sahida de navios nacionaes

N.....

Signal do codigo.....	Data da entrada
Nome do navio.....	Assignatura.....
Tonelagem de registro.....	.....
Força da machina.....	.....
Propulsor .....	.....
Armação.....	.....
Nacionalidade.....	SAHIDA
Praça do registro .....	.....
Capitão.....	Passageiros.....
Proprietario.....	Carga
Consignatario.....	Destino
Procedencia	Data.....
Tripulação	Assignatura
Passageiros.....	.....
Carga .....	.....

N.....

Signal do codigo	Data da entrada
Nome do navio.....	Assignatura
Tonelagem de registro.....	.....
Força da machina.....	.....
Propulsor .....	.....
Armação .....	.....
Nacionalidade	SAHIDA
Praça do registro.....	.....
Capitão.....	Passageiros.....
Proprietario.....	Carga
Consignatario.....	Destino
Procedencia	Data.....
Tripulação	Assignatura
Passageiros.....	.....
Carga .....	.....

(Modelo n. 25.)

CAPITANIA DO PORTO N.....

Capitão do porto

Licença para embarções
arroladas

Por esta repartição se concede
licença a

proprietario d.....n.....
divisão.....classe.....para
empregal- durante o anno civil
corrente no.....
não podendo o respectivo pro-
prietario ou patrão receber de
carga mais de.....kilos ou....
passageiros, e ter.....de equi-
pagem; sob pena de ser mul-
tado.

Secretaria da Capitania do
Porto....., em....
de.....de 19..

Secretario Escripturnario

N.....

CAPITANIA DO PORTO

Capitão do porto

Licença para embarcações
arroladas

Por esta repartição se concede
licença a

proprietario d.....n.....
divisão.....classe.....para
empregal- durante o anno civil
corrente no.....
não podendo o respectivo pro-
prietario ou patrão receber de
carga mais de.....kilos ou....
passageiros, e ter.....de equi-
pagem; sob pena de ser mul-
tado.

Secretaria da Capitania do
Porto....., em....
de.....de 19..

Secretario Escripturnario

(Modelo n. 26.)

CAPITANIA DO PORTO N...

Capitão do porto

Licença de embarcações regis-
tradas

Por esta repartição se concede
licença a

proprietario d.....
registrada sob n....., com....
toneladas liquidas, para empre-
gal- durante o anno civil cor-
rente na.....
divisão.....classe.....

Secretaria da Capitania do
Porto....., em....
de.....de 19..

Secretario Escripturnario

N.....

CAPITANIA DO PORTO

Capitão do porto

Licença de embarcações regis-
tradas

Por esta repartição se concede
licença a

proprietario d.....
registrada sob n....., com....
toneladas liquidas, para empre-
gal- durante o anno civil cor-
rente na.....
divisão.....classe.....

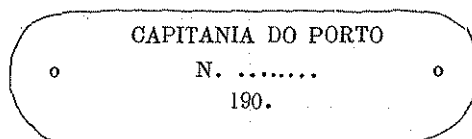
Secretaria da Capitania do
Porto....., em....
de.....de 19..

Secretario Escripturnario

(Modelo n. 27.)

CAPITANIA DO PORTO N.	CAPITANIA DO PORTO N.
Licença para embarcações arroladas na pesca	Licença para embarcações arroladas na pesca
.....
Capitão do porto	Capitão do porto
Por esta repartição se concede licença a..... proprietario d..... n. divisão... classe... para em- pregal- durante o anno civil cor- rente exclusivamente na pesca. Secretaria da Capitania do Porto em... de..... de 19...	Por esta repartição se concede licença a..... proprietario d..... n. divisão... classe... para em- pregal- durante o anno civil cor- rente exclusivamente na pesca. Secretaria da Capitania do Porto em... de..... de 19...
.....
Secretario	Secretario
Escripturario	Escripturario

(Modelo n. 28.)



(Chapa de metal amarello fornecida pela Capitania conjunctamente com as licenças annuaes para embarcações arroladas no trafego e pesca.)

(Modelo n. 29.)

CAPITANIA DO PORTO DO ESTADO D.....

L.....

Fl.....

N.

Matricula pessoal feita em de de 190... na fórma
do Art. do Dec.

Nome.....

FILIAÇÃO	SIGNAES
Filho de.....	Cabellos.....
.....	Olhos.....
Nacionalidade.....	Barba
Naturalidade (Estado ou provin- cia).	Estatura.....
Idade.....	Estado.....
Cor.....	Residencia (cidade, villa ou po- voação).
Rosto	Ramo de vida.....
Nariz.....	Signaes particulares.....
Assignatura do matriculado.....	.....

Secretaria da Capitania do porto.....

.....

Capitão do porto

.....

Secretario

(Modelo n. 30.) N. ...

MINISTERIO DA MARINHA

Capitão do porto

190...

O Secretario da Capitania do
Porto d.....
vae entregar Rs.\$.
producto das multas arrecadadas
durante o.....
trimestre do corrente anno.....
.....
de conformidade com o Art.....
do Dec. n..... de ... de
..... de 190...

Capitania do Porto de.....
..... em ... de
de 19...

Secretario

MINISTERIO DA MARINHA

Capitão do porto

190...

O Secretario da Capitania do
Porto de.....
vae entregar Rs.\$.
producto das multas arrecadadas
durante o.....
trimestre do corrente anno.....
.....
de conformidade com o art. ...
do Dec. n. ... de ... de
..... de 190...

Capitania do Porto de.....
..... em ... de
de 19...

Secretario

(MODELO N. 31.)

(1ª FOLHA)

Matricula pessoal feita em...de 19... na fôrma do art.....
dec.....

Nome

Filiação	Signaes
Filho de.....	Cabellos.....
Nacionalidade.....	Olhos.....
Naturalidade	Barba.....
Idade.....	Estatura.....
Cor.....	Estado.....
Rosto	Residencia.....
Nariz	Profissão
Assignatura do matriculado.....	Signaes particulares.....
.....

Rio de Janeiro.....

O capitão do porto

Secretario

.....

.....

Numero	Nome do navio, porto e numero de registro, tonelagem e força da machina	Data e logar do engajamento	Categoria em que embarca	Data e logar do desembarque	Causa do desembarque	Assignatura do capitão ou mestre
1						
2						
3						
4						
5						
6						

Numero	Attestado		Assignatura do capitão do porto, data e logar	Observações
	Habilitação	Conducta		
1				
2				
3				
4				
5				
6				

LIVRO DE DESPEZA

Dá-se em despesa ao (secretario ou patrão-mór) os seguintes generos consumidos no serviço da Capitania do Porto :

Especie	Quantidade	Applicação
Papel almasso para officio.....	resma	
Penas de aço.....	caixa	
Envelopes para.....		
Livros em branco.....		
Carvão de pedra.....		
Oleo lubrificante.....		
Estopa.....		

Capitania do Porto do Estado de.....em....de.....
de 19.....

.....

O capitão do porto

O ajudante

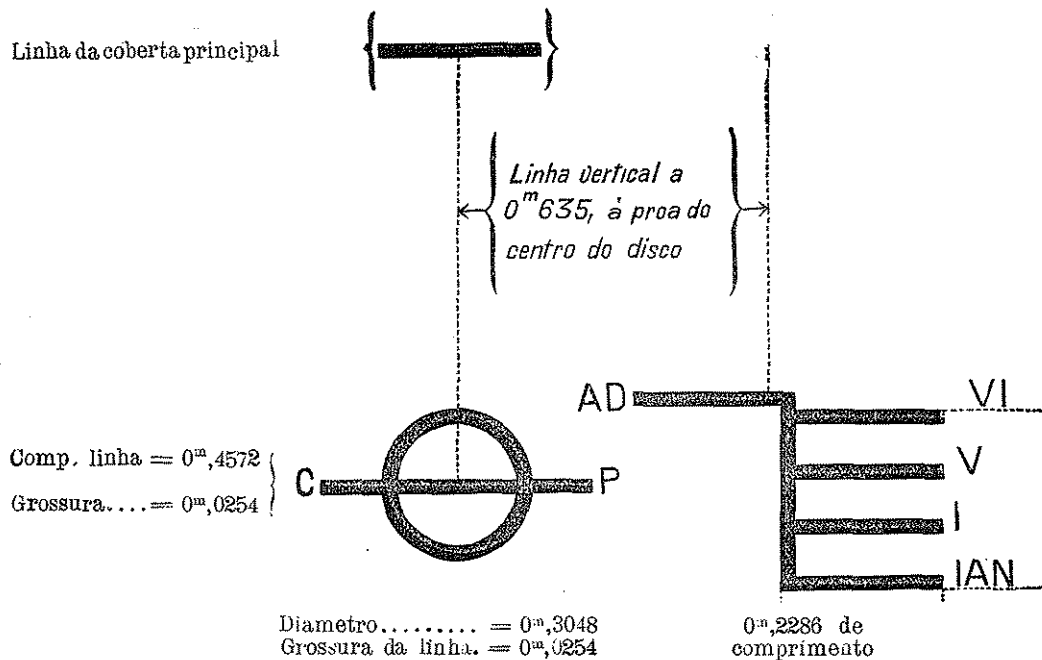
(MODELO N. 33)

REGISTRO N....	CONTRAPROVA	REQUISIÇÃO N...
19... a 19...	19... a 19...	Capitão do Porto 19... a 19...
Requisitaram-se para o serviço da Capitania ou da Patromoria os objectos seguintes:	Remettem-se para a Capitania do Porto do Estado d..... os objectos seguintes, que foram entregues ao....., em virtude do despacho exarado na requisição competente pelo.....	Precisa-se que para o serviço da secretaria ou da Patromoria da Capitania do Porto do Estado d..... se forneçam os objectos seguintes:
.....
.....
.....
Capitania do Porto do Estado d..... em de..... de 19..	Capitania do Porto do Estado de..... em...de.....de 19...	Capitania do Porto do Estado d..... em...de.....de 19..
.....
Ajudante	O ajudante O fornecedor	O ajudante Secretario ou patrão-mór
.....	Foram recebidos nesta Capitania do Porto do Estado d..... e conferem as quantidades.	Recebi do Sr..... os objectos supramencionados.
Secretario ou o patrão-mór.	Em...de.....de 19...	Capitania do Porto do Estado d..... em...de.....de 19...
.....	.....	Confere
.....	O ajudante Secretario ou patrão-mór	O ajudante O recebedor

(MODELO N. 34.)

Marca da maxima carga para vapores.

Linha da coberta principal



Medidas tomadas desde o centro do disco até a parte alta de cada linha.

NOTA — Explicação de cada uma das abreviaturas :

CP — Capitania do porto.

AD — Agua doce ou rio.

I — Inverno.

VI — Verão na India.

V — Verão.

IAN — Inverno Atlantico Norte.

Tamanho das letras — 0^m,115 (C P). Tamanho das outras letras indicativas de cada linha — 0^m,060.