

CAPITULO I

DA LIBERDADE DE COMMERÇIO

Art. 1.º É livre o commercio marítimo do Brazil com os portos estrangeiros, podendo os navios de todas as nações carregar e descarregar mercadorias, transportar passageiros & objectos de valor, da União e dos Estados, respeitadas as leis e regulamentos de Fazenda, Saúde e Polícia dos portos, salvo o disposto no parágrafo único do art. 13 da Constituição da Republica.

CAPITULO II

DA NAVEGAÇÃO

Art. 2.º A navegação mercante brasileira dividir-se-há, para os efeitos do regulamento, em navegação de longo curso, grande cabotagem, pequena cabotagem e interior.

a) entende-se por navegação de longo curso a que se realiza de qualquer porto do Brazil a portos estrangeiros & vice-versa;

b) considera-se navegação de grande cabotagem a que se pratica entre dois ou mais Estados da Republica;

c) denomina-se navegação de pequena cabotagem a que não ultrapassa os limites da costa marítima de cada Estado;

d) chama-se navegação interior a que é feita nos portos, rios, canaes e lagões do paiz.

CAPITULO III

DO COMMERÇIO E NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Art. 3.º A navegação de cabotagem, na forma prescripta no artigo antecedente, para o transporte de mercadorias, só poderá ser feita por embarcações nacionaes préviamente registradas, e nos termos do presente regulamento.

Parágrafo único. Entende-se por navegação de cabotagem a que tem por fim o commercio directo de mercadorias, nacionaes ou nacionalizadas, entre os portos marítimos e fluviais brasileiros.

Art. 4.º Sempre que qualquer embarcação nacional conduzir do estrangeiro para portos da Republica, mercadorias sujeitas a direitos de consumo, ou recebel-as nos portos nacionaes, em transito ou reexportadas, submeter-se-há, na parte relativa á fiscalização aduaneira, ao regimen das embarcações estrangeiras.

Parágrafo único. Não se concederá a nenhuma mercadoria em transito, baldeação ou reexportação sem despacho processado de acordo com os requisitos e formalidades prescriptas na Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas da Republica.

Art. 5.º Aos navios estrangeiros não se permitte o commercio de cabotagem, sob as penas de contrabando, concedendo-se-lhes, entretanto:

a) dar entrada em um porto por franquia e sahir dentro do prazo regulamentar ou arribar para desembarcar naufrágos ou doentes, ficando, neste caso, isento de imposto;

b) entrar, por inteiro, em um porto e seguir para outro com a mesma carga, no todo ou em parte despachada para consumo ou reexportação;

c) transportar de uns para outros portos da Republica passageiros de qualquer classe e procedencia, suas bagagens,

animais, volumes classificados como encoroadas de peso não superior a cinco kilos e valores amoedados;
d) receber em um ou mais portos nacionais generos destinados à exportação para fora da Republica;
e) levar socorro, por autorização do Governo, de um porto a outro do paiz, nos casos de fome, peste ou qualquer calamidade;

f) transportar quaisquer cargas de uns portos para outros do Brazil nos casos de guerra externa, comunicação interestina e prejuízos causados à navegação e comércio marítimo nacional por bloqueio das forças estrangeiras, embora não haja declaração de guerra, desde que o poder público assim julgar conveniente;

g) carregar ou descarregar mercadorias ou objectos pertencentes à administração pública.

Art. 6º Nos casos de arribada forçada, variação ou força maior, as mercadorias conduzidas por navios estrangeiros, de qualquer porto da Republica, poderão ser descarregadas e vendidas em outros portos do Brazil, com anuência dos interessados, justificada perante a alfandega a necessidade dessa exceção.

§ 1º A venda, em tais casos, realizar-se-há pelo processo que mais convier ao seu procurador ou consignatário.

§ 2º Os agentes ou consignatários das embarcações estrangeiras a quem, nos termos dos artigos antecedentes, forem committidos o serviço de transito, condução, baldeação ou reexportação, se obrigarão perante a alfandega, mediante termo de responsabilidade, pelo valor dos direitos das mercadorias transportadas e respectivas multas. A liquidação ou responsabilidade desse compromisso tornar-se-há efectiva dentro do prazo que se tiver estabelecido no respectivo termo e conforme a legislação vigente.

Art. 7º A baixa de responsabilidade na alfandega expedidora será dada em vista da certidão, *verbo ad verbum*, da 2º via do despacho de consumo, realizado nas repartições aduaneiras do destino, quando se tratar de mercadorias armazeadas e reexportadas para portos da Republica.

§ 1º Nos casos de baldeação de um para outro navio, ou de reexportação no mesmo navio, a conferencia e embarque de volumes versará sobre a identidade dos volumes despachados por sua qualidade, quantidade, marcas, contramarcas e numeros, nome da embarcação e do seu comandante.

§ 2º A certidão de efectiva descarga dos volumes e mercadorias assim despachadas, passada pela repartição aduaneira do porto do destino, com todos os requisitos dos respectivos despachos de precedencia, servirá para baixa da responsabilidade contrahida na repartição expedidora.

§ 3º O mesmo preceito será observado com referência às mercadorias de transito internacional recolhidas aos entrepostos ou tráfegadas de umas para outras embarcações, mediante o certificado ou authenticidade consular nos documentos acima aludidos, nos termos da legislação em vigor.

Art. 8º O serviço de reembarque de volumes ou mercadorias descarregados em porto estrangeiro e sujeito a direito de consumo, obedecerá as regras em vigor, que não forem contrárias ao presente regulamento.

Art. 9º A navegação dos rios e águas interiores do Brazil contará permitida a todas as nações, de acordo com as leis vigentes, e às nações limitrophes, nos termos das convenções e tratados.

CAPITULO IV

DA MARINHA MERCANTE

Art. 10. A marinha mercante do Brazil será constituída pelo conjunto de embarcações nacionais, pertencentes a particulares e pelo pessoal nellas empregado.

Art. 11. Esta marinha, que será nacional, concorrerá, com os demais cidadãos brasileiros, para preencher os claros da força naval, na fórmula e pelo tempo que a lei do sorteio militar determinar, de acordo com a Constituição da República.

CAPITULO V

DA CLASSIFICAÇÃO E CONSTRUÇÃO DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 12. As embarcações mercantes, que poderão ser de qualquer forma, toucagem ou pôrte, e empregar-se na navegação e no serviço que os seus proprietários julgarem mais conveniente, dividir-se-hão em quatro classes:

1ª classe — As que forem movidas por máquinas e se empregarem na navegação de longo curso ou de grande cabotagem;

2ª classe — As que forem movidas à vela e se empregarem na navegação de longo curso ou de grande cabotagem;

3ª classe — As que forem movidas por máquinas ou à vela e se empregarem na navegação de pequena cabotagem;

4ª classe — As que forem movidas por máquinas, à vela ou a remos e se empregarem na navegação interior.

Art. 13. Nenhuma embarcação destinada à navegação de longo curso e grande cabotagem será construída dentro do paiz sem que o engenheiro, construtor naval ou mestre de construção naval, requira autorização ao Ministério da Marinha e submeta à aprovação deste o plano da construção, indicando o estaleiro em que a embarcação tiver de ser construída.

Paragrapho único. Nos Estados o requerimento em que se solicitar a autorização de que trata este artigo será encaminhado ao ministro pelo inspector do Arsenal de Marinha, pelo capitão do porto, ou pelo delegado da capitania, sem ônus algum para o requerente.

Art. 14. A autorização a que se refere o artigo antecedente será gratuita e dada pela repartição competente, dentro de 60 dias, a contar da entrega do requerimento, considerando-se conferida a licença, para todos os efeitos deste regulamento, si, findo esse prazo, não tiver sido despachada a petição apresentada. Nos Estados o prazo será de 90 dias.

Art. 15. Os engenheiros, construtores navais e mestres de construção naval poderão empregar, na construção das embarcações, os materiais, aparelhos e sistemas que mais lhe convierem, devendo, porém, construir os navios que gozem de favores da União e os que se destinarem a ser paquetes, com os requisitos indispensáveis a se transformarem, na eventualidade de guerra, em cruzadores, avisos e transportes de guerra.

CAPITULO VI

DO ESTADO CIVIL DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 16. Para que uma embarcação mercante seja considerada nacional e possa gozar dos privilégios que se relacionam com esse título, deverá reunir as condições seguintes:

a) ter sido construída no Brazil;

b) ser de propriedade de cidadão brasileiro na fórmula da Constituição (art. 69) ou de sociedade ou empresa com sede no Brazil, gerida exclusivamente por cidadão brasileiro na fórmula estabelecida pela lei n. 123, de 11 de novembro de 1892.

§ 1º Considera-se nacional:

a) a sociedade em nome colectivo, em commandita simples, ou de capital e industria colectiva, constituída em território da Republica, não podendo, porém, fazer comércio marítimo de cabotagem sem que seja cidadão brasileiro o gerente, socio ou não;

b) a sociedade em nome colectivo, ou commandita simples, constituída exclusivamente por brasileiros, fora do território da Republica, si tiver o seu contrato archivado no Brazil, a firma inscrita e a gerencia confiada a brasileiro;

c) a sociedade anonyma ou em commandita por ações constituidas em paiz estrangeiro, si, obtida autorização para funcionar na Republica, transferir para o território della sua sede e tiver por directores ou socios gerentes cidadãos brasileiros.

§ 2º Serem brasileiros o capitão ou mestre, o machinista e pelo menos 2/3 da tripulação.

Art. 17. Podem obter também o título de nacional e gozar dos privilégios dele decorrentes:

a) as embarcações de construção estrangeira, legalmente adquiridas;

b) as capturadas ao inimigo e consideradas boa presa;

c) as encontradas em abandono em alto mar;

d) as confiscadas por contravenção das leis do Brazil;

e) as adquiridas por brasileiros em virtude de doação, venda ou acto judicial.

Paragrapho único. Em qualquer dos casos deste artigo deverão ser satisfeitas as condições da letra b e § 2º do artigo anterior.

Art. 18. A nacionalidade da embarcação será provada pela exhibição do título passado pela repartição que tiver feito o registo.

Art. 19. A embarcação perderá a nacionalidade brasileira:

a) pela venda à estrangeiro;

b) sendo capturada pelo inimigo em caso de guerra, quando a captura for considerada boa;

c) por ter sido confiscada no estrangeiro;

d) por não haver notícias por mais de dois anos;

e) por ter perdido o seu proprietário a qualidade de cidadão brasileiro.

Paragrapho unico. O cancellamento do registo deverá ser requerido pelo interessado ou seu representante legal, dentro de seis meses da data em que o navio tiver perdido a sua qualidade de brasileiro, ficando a embarcação sujeita à apprehensão e venda judicial, considerada, para todos os efeitos, como contrabando, passado aquele prazo.

CAPITULO VII

DAS VISTORIAS DAS EMBARCAÇÕES E SUA ARQUEAÇÃO

Art. 20. É de exclusiva competencia da autoridade federal a vistoria e arqueação das embarcações, serviço que será feito nos portos do Brazil:

a) por commissões de profissionaes dos Arsenaes de Marinha, Capitanias dos Portos e Alfandegas;

b) no estrangeiro por pessoas competentes da escolha do respectivo consul, quando lhe incumbir o registo das embarcações adquiridas, por ser o paiz de sua jurisdição consular ponto de inicio de navegação para o Brasil.

Art. 21. Os navios movidos a machina e a vela, destinados á navegação de longo curso, grande e pequena cabotagens, fluvial e trafego dos portos, serão vistoriados em secco de dous em dous annos, devendo, porém, essa vistoria realizar-se em qualquer tempo, quando taes embarcações tiverem soffrido avaria grave no caso ou motores ou realizado concertos que importem na alteração dos seus orgãos essenciaes.

§ 1.º No caso da ultima parte do artigo antecedente, a vistoria só poderá ser decretada antes de ser carregada a embarcação, devendo os proprietarios das que tiverem encalhado, batido, soffrido avarias graves no caso ou motores ou realizado concertos que importem na alteração dos seus orgãos essenciaes, comunicar o facto á Capitania, que julgará da necessidade de vistorial-as.

§ 2.º O proprietario, companhia, ou capitão de navio a quem pertencer a embarcação que tiver soffrido qualquer avaria grave, encalhado, batido, durante a viagem ou no porto, ou realizado concertos que importem na alteração dos seus orgãos essenciaes, e não levar esse facto ao conhecimento da Capitania, antes de carregal-a, incorrerá na multa de 500\$ a 1.000\$, imposto pela Capitania, em cuja jurisdição se tiver dito o infracção.

§ 3.º Neste caso a vistoria realizar-se-ha, mesmo depois de carregada a embarcação, si assim for julgado conveniente, para segurança da navegação e carga, pelo capitão do porto ou mais interessados, correndo a despesa da descarga por conta do armador, proprietario ou companhia.

Art. 22. As embarcações miudas, movidas por motores á gazolina, petróleo, naphta ou electricidade até 25 C. V. e á vela ou remo, empregadas no trafego dos portos, na pesca ou no interior dos rios, estão dispensadas das vistorias periodicas, sujeitas, entretanto, á inspecção dos capitães dos portos ou seus delegados e ao arrolamento nas Capitanias.

Art. 23. As vistorias serão feitas por commissões presidiadas pelo capitão do porto, nessa Capital e nos Estados, ou pelo delegado dessa autoridade, onde não houver Capitania, e compostas de técnicos, nomeados pelo ministro da Marinha, por proposta do inspector de Portos e Costas, podendo haver mais de uma comissão nos portos de grande movimento.

§ 1.º Essas comissões serão renovadas annualmente, na forma acima estabelecida, podendo o capitão do porto, ou o seu delegado, no caso de urgência, preencher as vagas existentes, fazendo logo a necessaria comunicação ao ministro da Marinha, para preenchel-as definitivamente.

§ 2.º Quando a vistoria tiver de ser feita em porto estrangeiro, no caso mencionado na letra b, do art. 20, e houver ali navio de guerra nacional na occasião, o consul aplicará o que dispõe aquelle artigo, requisitando da autoridade militar os profissionaes precisos para realizal-a.

§ 3.º O processo e as exigencias das vistorias serão establecidos de acordo com o regulamento das Capitanias dos Portos, expedido com o decreto n. 6.600, de 8 de agosto de 1907.

Art. 24. As vistorias obrigatorias deverão ser requeridas ao capitão do porto, com antecedencia de 48 horas, pelos proprietarios da embarcação ou seus prepostos ou capitães, e decretadas pela mesma autoridade, quando se tratar dos casos previstos na ultima parte do art. 21.

§ 1.º Dentro de 24 horas depois de decretada a vistoria, o requerimento dos interessados, ou ex-officio, a comissão deverá reunir-se a bordo para realizal-a, lavrando-se sem delonga, na Capitania e em livro proprio, o respectivo termo.

§ 2.º O termo deverá conter os fundamentos do parecer a respeito do estado da embarcação vistoriada, suas condições de navegabilidade e adaptação ao serviço a que se destina, e

si a vistoriação satisfaz as disposições deste regulamento, sendo lavrado, estampillado e assignado pelo secretario da Capitania, e mais membros da comissão. Desse termo darse-ha gratuitamente cópia ou certidão ao proprietario da embarcação ou a qualquer interessado que a requerer.

Paragrapho unico. Quando algum membro discordar do parecer da maioria, far-se-ha constar do termo as razões de sua divergência, de modo claro e preciso, para que possa ser assignado por elle, embora com a declaração de vencido.

Art. 25. A Comissão de vistoria, quando julgar necessário qualquer reparo na embarcação vistoriada, para segurança da navegação, fará por escripto as indicações precisas, dando-se ao proprietario, seu preposto ou capitão, uma cópia dessas indicações e outra á capitania para registral-a.

Paragrapho unico. Concluidos os reparos exigidos, o proprietario da embarcação, seu preposto ou capitão, dará aviso á capitania, afim de serem verificados pela respectiva comissão os reparos realizados e a efficacia delles.

Art. 26. As vistorias se realizarão sempre na presença do proprietario da embarcação, seu preposto ou capitão e do chefe das machinas, devendo indicar-se imediatamente os defeitos notados para serem corrigidos em seguida, sem prejuizo para a segurança da navegação.

Art. 27. A arqueação será feita no Brazil, a requerimento dos interessados, por empregados das alfandegas, e no estrangeiro por pessoas competentes, da escolha dos consules brasileiros ou de outros funcionários a quem incumbir o registo nos portos em que não houver repartição aduaneira, sendo fornecida certidão dessa arqueação ao proprietario da embarcação ou a qualquer interessado, mediante o pagamento dos enolumentos devidos, pagos em estampilhas.

Paragrapho unico. Na falta desses funcionários, será feita a arqueação por pessoas competentes que o inspector da alfandega ou administrador da mesa de rendas encontrar na localidade.

Art. 28. Quando o proprietario, seu procurador, armador ou commandante da embarcação, não se conformar com o julgamento proferido, com relação á vistoria, ou arqueação, poderá requerer ao Juizo Federal uma nova vistoria ou arqueação, que será realizada pela comissão por este nomeada, para quem ainda haverá recurso si a parte quizer intental-o.

§ 1.º O commandante do navio deverá ter sempre collocada em logares perfeitamente accessíveis aos passageiros ou carregadores uma cópia authentica da ultima vistoria e do titulo de registo do navio, de modo a ficar conhecido que o mesmo está nos casos de navegar com segurança e de que não está recebendo numero de passageiros maior do que as respectivas lotações marcadas no registo, sob pena de multa de 200\$ e do dobro nas reincidencias, imposta pela Inspectoria Geral de Navegação.

§ 2.º O processo de taes vistorias e recursos correrá pelo cartorio federal do respectivo juizo.

Art. 29. As vistorias periodicas de que tratam os artigos antecedentes serão gratuitas, devendo ser pagas pelos interessados as que forem requeridas extraordinariamente ou ordenadas pelas autoridades competentes ex-ri a ultima parte do art. 21.

CAPITULO VIII

DO REGISTRO E ARROLAMENTO DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 30. Toda embarcação nacional destinada ao serviço de navegação de longo curso, grande e pequena cabotagem ou interior, construída no paiz ou no estrangeiro, deverá ser registrada nas Capitanias dos Portos onde fôr domiciliado o seu proprietario.

§ 1.º Nos portos onde não houver capitaniás o registo das embarcações poderá fazer-se:

a) nas delegacias das Capitanias dos Portos;

b) nas alfandegas, mesas de rendas ou outro qualquer posto fiscal quando não existirem aquellas;

c) nos consulados brasileiros, si as embarcações tiverem sido adquiridas no estrangeiro.

§ 2.º Quando o proprietario da embarcação, que deve ser registrada, tiver a sua residencia fóra do paiz, o registo se fará onde lhe fôr mais conveniente, de acordo com este regulamento.

Art. 31. Nenhuma embarcação poderá ser registrada antes de ser submetida á vistoria, para verificarem-se as suas condições de navegabilidade, arqueação bruta e liquida e mais particularidades necessarias à ordem e segurança da nave-

gação, quanto a cargas e passageiros, de acordo com as disposições do capítulo antecedente e na fórmula por elle estabelecida.

Paragrapho unico. A embarcação que não estiver registrada de conformidade com este regulamento não será desembargada pelas Capitanias de Portos.

Art. 32. As Capitanias e Delegacias de Portos terão um livro especial para o registro de inscrição civil de propriedade dos navios nacionais, onde serão feitos os lançamentos, de acordo com as disposições seguintes:

Art. 33. O registro deverá conter:

a) o nome da embarcação, tipo de construção, sua classe, armação e número de cobertas;

b) as dimensões principais, em medidas métricas, tonelagem bruta, abaixo do convés e líquida, comprovadas por certidão de arqueação com referência à sua data;

c) o lugar onde foi construída, nomes dos constructores, qualidade dos principais materiais empregados na sua construção e data em que foi lançada ao mar;

d) o nome do constructor da máquina, tipo e força em cavalos nominais, tipo e número das caldeiras, com indicação de pressão de regime e sistema de propulsor e do combustível empregado.

e) a nação a que pertence, nomes que teve anteriormente e o título por força do qual passou a ser propriedade brasileira, si tiver ella sido construída no estrangeiro;

f) o nome do proprietário ou dos proprietários, com indicação da parte que couber a cada um dos associados e seus respectivos domicílios;

g) a especificação do quinhão de cada comprador, si fôr de mais de um proprietário, e a época de sua aquisição, com referência à natureza e data do título, que deverá acompanhar a petição do registro;

h) a época de sua aquisição, com referência à natureza e data da escritura, que também deverá ser apresentada;

i) as lotações de passageiros de 1^a, 2^a e 3^a classe, que serão determinadas de acordo com o art. 137 deste regulamento.

Art. 34. O pedido de registro será feito mediante requerimento á autoridade competente pelo proprietário ou seu representante legal. Havendo mais de um proprietário, em nome do que tiver maior quinhão e, sendo iguais os quinhões, no do representante da maioria, previamente escolhido pelos interessados; quando o pedido de registro fôr feito pelo representante do proprietário, deverá ser apresentada a procuração com poderes especiais para o caso, devidamente legalizada por notário público.

Paragrapho unico. Ao requerimento pedindo registro se deverá juntar:

a) declaração assinada pelo proprietário mencionando todas as indicações exigidas no art. 33;

b) certidão de idade ou documento legal que prove a qualidade de cidadão brasileiro do proprietário ou director-gerente;

c) certidão do termo de arqueação feita pela alfândega;

d) certidão da vistoria.

Art. 35. Provado que alguma embarcação registrada como nacional, não o é, e que o registro foi obtido subrepticiamente ou que perdeu, a mais de seis meses, as condições precisas para a sua nacionalização, o capitão do porto deverá proceder á sua apreensão, pô-la á disposição do juiz seccional e tel-a provisoriamente sob sua guarda, até ser nomeado depositário definitivo, consideradas como contrabando as mercadorias encontradas a bordo e procedendo-se em tudo o mais de acordo com a legislação vigente.

Art. 36. O capitão do porto, inspector da alfândega, agente consular ou autoridade a quem competir o registro não consentirá na transferência ou baixa do mesmo registro sem que tenha sido realizado o depósito de quantia suficiente para o pagamento das soldadas e despesas de repatriação da equipagem, conforme os respectivos contratos de engajamento e, na falta destes, calculados, conforme os preços em vigor para os serviços no porto de procedência.

Art. 37. A carta de nacionalização do navio que perder a qualidade de brasileiro ou fôr desmarchado, será archivada na repartição que a tiver expedido.

Art. 38. Os agentes da Capitania do Porto, os praticos da costa e das barras são obrigados a denunciar á Capitania do Porto as embarcações que incidirem nas disposições do artigo anterior.

Art. 39. Nenhuma mudança de nome da embarcação será feita sem preceder autorização da capitania, onde estiver ella registrada.

Art. 40. A transferência ou transmissão de propriedade de qualquer embarcação será requerida no porto em que a transacção se realizar e á autoridade para isso competente, segundo as disposições do art. 34 e seus paragraphos.

Art. 41. São isentas de registro:

a) as embarcações que fazem a pesca nas costas, respeitadas as disposições do regulamento da Inspectoria de Pesca;

b) as embarcações empregadas exclusivamente nos serviços de reboque nos portos e rios navegáveis;

c) as embarcações á vela ou movidas por máquinas, destinadas no interior dos portos ao transporte de passageiros e bagagens, ao serviço de carga e descarga e transporte de mercadorias, não se comprehendendo neste numero as embarcações destinadas ao transporte de mercadorias estrangeiras ainda não despachadas para o consumo e transportadas dos navios que as tiverem trazido e forem destinadas ás alfândegas do interior;

d) as embarcações no serviço das associações de praticagem, de sport e de recreio;

e) as canoas, botes, catrás, igarités e chalanas e outras semelhantes movidas á vela, a remo ou por qualquer espécie de motor;

f) estas embarcações serão arroladas nas capitâncias dos portos e na falta destas nas repartições em que se faz o registro, mediante requerimento do seu proprietário ou procurador.

Paragrapho unico. O arrolamento será permanente e a sua baixa nos assentos da capitânia só poderá dar-se a requerimento do proprietário da embarcação.

Art. 42. Para os efeitos do artigo antecedente terão as capitâncias de portos e delegacias um livro especial em que se lançarão as notas relativas ás embarcações arroladas.

Paragrapho unico. As notas conterão:

a) nome da embarcação, seu tipo de construção e armamento;

b) suas dimensões principais em medidas métricas;

c) tipo de máquina e força cavalos nominais, tipo e número das caldeiras com indicação da pressão de regime e sistema de propulsor;

d) serviço a que se destina;

e) data e lugar da construção;

f) nome do proprietário e respectivo domicílio;

g) lotação de carga e passageiros.

Art. 43. Nenhuma embarcação das comprehendidas no art. 41 poderá ser utilizada sem ter sido arrolada na fórmula do artigo anterior.

Paragrapho unico. Os infractores incorrerão na multa de 10\$ a 50\$, imposta pela capitânia.

Art. 44. Nenhuma embarcação será registrada sem que prove que existem a bordo em perfeito funcionamento todos os aparelhos precisos para os serviços de prumagem, de incêndio, de iluminação, os signaes e os pharões indispensaveis á segurança da navegação nos mares, baías e rios, bem como os que forem precisos para os acidentes do mar e meios de salvagão dos passageiros.

Paragrapho unico. As especificações e o numero desses aparelhos e meios de salvagão serão estabelecidos no regulamento das capitâncias dos Portos. Os prumos deverão ser de sistema aperfeiçoado de modo a que possam ser utilizados com o navio em andamento, quando transportar passageiros.

Art. 45. As demais disposições referentes ao processo do registro e arrolamento, a sua transferencia, as suas marcas e títulos, a alienação, transmissão ou transferencia de propriedade, e do penhor parcial ou total das embarcações; ao pagamento de dívidas contrahidas pelo capitão, insolvencia do proprietário e embargo de sua embarcação e quaesquer outras que se refiram á alteração ou annullação do registro ou arrolamento e á responsabilidade dos proprietários dos navios, serão reguladas e resolvidas pelo Código Commercial e leis vigentes.

CAPITULO IX

DOS CAPITÃES E MESTRES DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 46. O commando das embarcações mercantes só poderá ser confiado a brasileiros que forem officiaes de nautica, com diploma de capitão de marinha mercante, ou aos que tiverem perfecção ao Corpo de Combatentes da Armada, reformados ou demissionários, e contarem mais de cinco annos de efectivo embarque, sem prejuizo dos direitos adquiridos; deverão ter capacidade civil para contractar validamente, apetidão, prática e condições necessarias a commandar navios, segundo estabelecem a lei em vigor e este regulamento.

Art. 47. Os capitães da marinha mercante serão classificados em capitães de longo curso e capitães de cabotagem.

Art. 48. Serão capitães de longo curso os capitães de cabotagem que forem aprovados nas escolas do paiz, de conformidade com as leis que as regem e contarem mais de cinco annos de efectivo embarque, como capitão de cabotagem.

Art. 49. Serão capitães de cabotagem os primeiros pilotos marítimos que, perante as mesmas escolas, obtiverem aprovação nas matérias actualmente exigidas para essa função e contarem mais de cinco anos de embarque como pilotos.

Art. 50. Os capitães de longo curso poderão comandar qualquer embarcação, seja qual for a navegação em que ella se empregar; os capitães de cabotagem, porém, só comandarão navios de grande e pequena cabotagem e de navegação interior.

Art. 51. O comando das embarcações empregadas na cabotagem, armadas em liates, barchas e palhabotes, bem como o das embarcações empregadas na pequena cabotagem no interior dos rios, poderá ser confiado a mestres de pequena cabotagem que contarem mais de três anos de efectivo embarque em navegação marítima ou fluvial nas costas ou rios a que se destinarem.

Art. 52. Mestre de pequena cabotagem só poderá ser o cidadão brasileiro maior de 21 annos, de bom comportamento, que tiver sido marinheiro e exhibir título conferido por uma comissão nomeada e presidida pelo capitão do porto, na Capital Federal e nos Estados, e composta de dous praticos ou mestres da respectiva costa ou rios.

Paragrapho unico. Para requerer esse exame, que se realizará a qualquer tempo, o candidato provará:

a) que sabe ler e escrever, conhecimento das quatro operações fundamentais sobre numeros inteiros e dos sistemas de pesos e medidas, com attestados de estabelecimento de instrução;

b) que conta mais de cinco annos de embarque, como matriculado na Capitania do Porto do Estado, em cujas águas quer ser mestre;

c) que é cidadão brasileiro e maior de 21 annos;

Art. 53. As provas de habilitação profissional versarão sobre as seguintes matérias:

1º, conhecimento da arte de marinheiro;

2º, atracar e desatracar em todas as circunstâncias de vento e mar;

3º, conhecimento dos ruímos de agulhas, sua nomenclatura e valores, e da maneira de dirigir por elles a embarcação;

4º, noções práticas da direcção e velocidade das correntes no trecho da costa onde preteudem navegar;

5º, ventos reinantes, conforme as estações, sua influencia sobre as águas, precauções para evitar ou aproveitar seus efeitos na navegação no trecho da costa;

6º, pedras ocultas e perigosas, sua posição; baixios, canais, barras de rios, sua profundidade; portos de abrigo ou de espera; tudo nos limites das circunscrições em que pretendem navegar;

7º, nomenclatura das pontas de terra, ilhas e enseadas compreendidas na costa, profundidade destas e ao redor delas;

8º, modo de salvar qualquer pessoa ou cousa que caia ao mar e prestar socorros;

9º, conhecer as luzes regulamentares de bordo e saber manobrar com as embarcações para evitar abaloamento;

10º, regras de polícia naval, deveres dos capitães ou mestres e conhecimentos das principais exigências deste regulamento.

Paragrapho unico. O candidato reprovado nesse exame só poderá inscrever-se de novo decorrido um anno da inabilitação.

Art. 54. O resultado do exame será consignado em termo lavrado em livro próprio e assignado pelo capitão do Porto e pela comissão examinadora, perecendo cada examinador 5\$ pelo acto do exame, pagos pelo candidato na occasião de o requerer.

Art. 55. Os candidatos aprovados receberão títulos passados pela Capitania de Portos e assignados pelo inspector de portos e costas.

Paragrapho unico. Esses títulos, depois de satisfeito o pagamento de selo de verba devido nas repartições competentes, serão apresentados à Capitania em que se tiver realizado o exame, assim de serem registrados, cobrando-se os emolumentos estipulados em estampilhas, conforme a tabella annexa.

O título de mestre de pequena cabotagem não poderá abranger mais de uma circunscrição.

Art. 56. Os patrões ou arraes das embarcações empregadas na navegação de tráfego dos portos deverão ser cidadãos brasileiros, maiores de 21 annos e exhibir provas práticas de habilitação profissional e de conhecimento prático de toda a área navegável do porto em que estiverem matriculados.

Paragrapho unico. Esse exame será prestado a qualquer tempo perante uma comissão nomeada e presidida pelo capitão do porto e composta do patrão-mór e do pratico-mór

do porto, podendo ser este substituído por pessoa competente a juizo do capitão do porto.

Art. 57. Para serem submetidos a exame os candidatos deverão provar:

1º, que sabem ler e escrever e conhecem as quatro operações sobre numeros inteiros e os sistemas de pesos e medidas;

2º, que tem trabalhado durante tres annos em embarcações movidas a máquina no tráfego do porto;

Art. 58. Desferido o requerimento, o capitão do porto expedirá a portaria para o 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 do rumo das agulhas, sua nomenclatura e valores e da maneira de dirigir por elles a embarcação;

4º, noções práticas da direcção e velocidade das correntes e movimentos das marés no porto;

5º, ventos reinantes, conforme as estações, sua influencia sobre as águas, precauções para evitar ou aproveitar seus efeitos na navegação do porto;

6º, pedras ocultas e perigosas, sua posição; baixios, canais, barras de rios, sua profundidade;

7º, nomenclatura das pontas de terra, ilhas e enseadas compreendidas no porto, profundidades destas e ao redor delas;

8º, modo de salvar qualquer pessoa ou cousa que caia ao mar e prestar socorros;

9º, conhecer as luzes regulamentares de bordo e saber manobrar com a embarcação para evitar abaloamento;

10º, regras de polícia naval e das principais exigências deste regulamento.

Art. 59. Findo o exame, o secretario da Capitania lavrará o respectivo termo em livro próprio, o qual será assignado por toda a Comissão, passando-se ao candidato aprovado o título de patrão ou mestre de 2ª classe.

Paragrapho unico. Esse título, depois de pago o selo de verba, segundo o regulamento respectivo, deverá ser apresentado à Capitania, em que se tiver realizado o exame para ser registrado, cobrando-se o valor dos emolumentos devidos, em estampilhas, conforme a tabella.

Art. 60. O exame de que trata o artigo antecedente será gratuito, não podendo o candidato reprovado submeter-se a nova prova, salvo passados seis meses, contados da inabilitação.

Art. 61. As demais obrigações, direitos dos capitães, mestres ou arraes serão regulados pelas disposições do Código Commercial e leis em vigor.

CAPITULO X

DOS PRATICOS DA COSTA, BARRAS E RIOS NAVEGÁVEIS

Art. 62. Ninguem poderá obter título de pratico das costas, barras, lagos e rios navegáveis 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 numeros inteiros e decimais e os sistemas de pesos e medidas;

4º, que praticou embargado, pelo menos cinco annos, na região em que quer ser pratico, o que será provado com certidão de sua matrícula pessoal e rol de equipagem, si houver;

5º, que foi habilitado em exames perante comissão nomeada pela Capitania do Porto.

Art. 63. Ninguem poderá ter matrícula 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 numeros inteiros e decimais, os sistemas de pesos e medidas;

3º, que tem noções de arte de marinheiro;

4º, que conhece os rumos de agulha;

5º, que esteve embargado um anno, o que será provado com a matrícula pessoal e o rol de equipagem, si houver.

Art. 64. O candidato a título de pratico requererá exame ao capitão do porto, que designará a respectiva comissão da qual será presidente.

Paragrapho unico. A comissão se comporá, além do presidente, do patrão-mór e de dous dos praticos que forem designados pela sorte entre os existentes na localidade.

Art. 65. O candidato, tendo despachado o seu requerimento, tirará a competente licença para exame pela qual pagará 5\$ em estampilhas, e que será válida por seis meses. Se o candidato não quiser fazer desde logo o exame, o que deverá constar no requerimento.

Art. 66. O candidato antes de prestar exame pagará 10\$ para os dous examinadores.

Art. 67. O exame para obtenção do título de pratico constará: de apparelhos e manobras das embarcações; preceitos para espiai 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 barcas, baixas e portos, já nos rios e lagos, já na parte do littoral compreendida dentro dos limites da praticagem; direcção e largura dos canaes nas mesmas barcas, baixas, portos, rios, lagos e costas do mar; sua profundidade por occasião das baixas marés de syzigias e das grandes vasantes dos rios, movimento horário das águas nas diferentes marés e enchentes ou vasantes; natureza do solo submarino; marcas, boias e balises para guiar a navegação; ventos reinantes, sua intensidade e direcção; largura e profundidade dos canaes; baneos existentes na circumscripção da praticagem, sua posição e natureza, extensão e configuração; profundidade da agua sobre elles, quer nas baixas marés de syzigias ou grandes vasantes dos rios, quer nas marés quadraturas ou nas vasantes ordinarias; tratado da costa compreendida nos limites da praticagem; meios de socorros aos naufragados; regra para evitar abaloamento no mar e regulamento de balisamentos.

Paragrapho unico. A prova relativa ao conhecimento dos canaes, barcas, etc., deverá, sempre que for possível, ser exhibida a bordo de uma embarcação que será pilotada pelo examinando.

Art. 68. O examinando será arguido por espaço nunca maior de 30 minutos, para cada um dos examinadores.

Art. 69. O exame para obtenção de matrícula de praticante de pratico será feito a requerimento do candidato nas mesmas condições dos praticos, e será efectuado por uma comissão presidida pelo capitão do porto e composta do ajudante e do patrão-mór, si houver, ou sómente dos dous primeiros e de um escripturário da repartição, podendo também, na falta, ser chamado um pratico da localidade.

Art. 70. O resultado dos exames constará de termo lavrado e assinado pelo secretario e pela comissão examinadora.

Art. 71. Os títulos de praticos serão passados pelas capitanias dos portos, e remetidos à assinatura do inspector de Portos e Costas levando também a assinatura do capitão do porto.

Art. 72. Os títulos de praticantes de praticos constarão da matrícula respectiva.

Art. 73. Os títulos de praticos, depois de satisfazer o pagamento de sello de verba nas repartições de rendas federaes, deverá ser apresentado à capitania para ser registrado, cobrando-se o valor em estampilha conforme a tabella.

Art. 74. O título de pratico, depois de assinalado pelo inspector de portos e costas, será devolvido à capitania para ser registrado, depois de satisfazer o pagamento de sello de verba devido nas repartições de rendas federaes, cobrando-se o valor em estampilhas conforme a tabella.

Art. 75. O candidato reprovado só poderá fazer outro exame seis meses depois e mediante novo pagamento das taxas e emolumentos devidos.

CAPITULO XI

DOS SEGUNDOS COMANDANTES OU IMEDIATOS DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 76. Os segundos comandantes das embarcações mercantes (immediatos) serão cidadãos brasileiros e só poderão exercer esse cargo, nas embarcações de longo curso, os que tiverem carta de capiçao dessa navegação, substituindo o comandante em todos os seus impedimentos, com as responsabilidades dessa função.

Art. 77. Toda embarcação mercante de longo curso, de grande ou pequena cabotagem que exceder de 200 toneladas de registro, si for à vela, ou de 300 si for à machina, não poderá navegar sem ter a bordo um 2º comandante ou imediato.

Paragrapho unico. As embarcações que fizerem a navegação fluvial exclusivamente, mesmo excedendo o porte fixado neste artigo, estão dispensadas de terem imediato ou 2º comandante.

Art. 78. As funções do 2º comandante nas embarcações que se destinam à grande cabotagem só podem ser exercidas por capitão dessa mesma categoria, cabendo-lhe o comando no impedimento do comandante na forma do art. 76 *in fine*.

CAPITULO XII

ÉTS. DOS PILOTOS

Art. 79. Os pilotos que são officiaes de nautica para o serviço e manobra das embarcações à vela ou à machina, devem-

ser cidadãos brasileiros, maiores de 21 annos, tendo sido praticante de piloto em navio à vela ou à machina durante tres annos, e mostrarem-se habilitados nas materias que constituem o curso de pilotagem ericado por lei.

Art. 80. Os pilotos serão maritimos e fluviaes.

Art. 81. Os pilotos maritimos dividir-se-hão em duas categorias: pilotos de primeira e de segunda classe.

§ 1º. Serão pilotos de primeira classe os de segunda que, de acordo com as disposições da lei vigente, forem aprovados nas materias por ella exigidas e tiverem, pelo menos, tres annos de efectivo embarque como pilotos de segunda classe em navios à vela ou à machina.

§ 2º. Serão pilotos de segunda classe os que, aprovados pela mesma forma estabelecida antecedentemente, contarem, pelo menos, douz annos de embarque em navios à vela ou à machina como praticantes.

Art. 82. Para admissoem nos cursos de pilotagem, tanto maritima como fluvial, nas respectivas escolas dever-se-há provar a habilitação em portuguez, inglez, arithmetica, algebra, geometria elementar e trigonometria rectilínea, geografia, physica, noções de cosmographia e desenho linear.

Art. 83. As embarcações mercantes à vela e à machina, respeitada a disposição do art. 77, exceptuadas as de pesca, do tráfego do porto e de recreio, terão um piloto, si fizerem a navegação de pequena cabotagem ou fluvial; dous pilotos, si se empregarem na navegação de grande cabotagem; e tres pilotos, si se destinarem à navegação de longo curso, sendo que nestes dous ultimos casos um dos pilotos, pelo menos, deverá ser de primeira classe.

Paragrapho unico. Toda vez que, entre os officiaes de qualquer embarcação que se empregar na navegação interior, houver um ou mais praticos legalmente habilitados e que declarem nas capitanias assumir também a responsabilidade da praticagem, por termo assignado, se permitirá a esse ou a esses officiaes a acumulação dos respectivos encargos.

Art. 84. As cartas de piloto fluvial não darão aos que as possuirem direito de exercer a profissão fora das linhas da zona navegável, para que elas habilitam, devendo-se de ora em diante ter muito em conta, nos exames, a parte relativa à navegação fluvial.

CAPITULO XIII

DOS MACHINISTAS

Art. 85. O serviço de machinas das embarcações mercantes só poderá ser confiado a cidadãos brasileiros, maiores de 21 annos, legalmente diplomados, de acordo com as exigencias deste regulamento.

§ 1º. Serão machinistas os diplomados pelas escolas respectivas, na forma dos regulamentos que as regem.

§ 2º. Ajudantes machinistas, os que forem examinados e aprovados nos Estados, onde não existirem escolas, por uma comissão de profissionaes, presidida pelo capitão do porto e por este nomeada.

Art. 86. O exame, neste ultimo caso, versará sobre o programma que for organizado pelo Conselho de Instrucção da Escola Naval e aprovado pelo Ministro da Marinha.

§ 1º. Os profissionaes que devem compôr as mesas de exames, serão nomeados, *ad hoc*, pelo capitão do porto, dentre os engenheiros navaes ou engenheiros 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 reconhecida competencia.

§ 2º. Os candidatos, antes de submeterem-se a exame, pagarão a quantia de 108 para dous examinadores, si estes não forem funcionários da capitania.

Art. 87. Os requerimentos devem ser escriptos e assinados perante o secretario da capitania e instruidos com atestados do estabelecimento de instrucção secundaria, oficial ou particular, com que prove o candidato estar habilitado em portuguez, pratico das operações fundamentaes sobre numeros inteiros, frações ordinarias e decimais, sistema métrico e morfologia geometrica.

§ 1º. O pretendente a ser examinado provará, com documentos que mereçam ser, ter a idade de 21 annos completos e bom comportamento.

§ 2º. Aceitos os documentos exhibidos será pelo capitão do porto expedida a portaria concedendo o exame, pagando o candidato por essa portaria o sello devido em estampilhas federaes, conforme a tabella annexa. Esta portaria autorizando o exame valera apenas durante seis meses, a contar da data em que for assinada pela mesma autoridade.

Art. 88. Os exames prestados na Escola Naval e nos Estados, em função desse, com este regulamento, serão validos em toda a Republica, sendo que o candidato reprovado

só poderá submeter-se a novo exame um anno depois da inhabilitação.

§ 4.º Para cumprimento dessa disposição as inhabilitações havidas em qualquer dos estabelecimentos contemplados nos artigos supracitados serão imediatamente comunicadas a todos os outros, registrando-se alfabeticamente em livros próprios os nomes dos inhabilitados.

Art. 89. Terminando o exame, será lavrado em livro próprio o respectivo termo pelo secretário da capitania, que deverá assinal-o, bem como toda a comissão examinadora, expedindo-se ao candidato aprovado o respectivo título que, depois de assignado pelo ministro, será registrado na capitania em que se tiver realizado o exame.

Paragrapho único. Esse registro, depois do pagamento dos sellos de verba nas repartições de rendas federais, pagará na capitania o seu valor em estampilhas, conforme a tabella.

Art. 90. O candidato aprovado para o exercício de machinista em marinha mercante só poderá obter o respectivo título provando ter servido como foguista ou ter praticado em navios a vapor durante um anno e trabalhando em officinas como ferreiro, serralheiro e caldeireiro durante outro anno.

§ 1.º Os attestados comprobatórios desses serviços a bordo e trabalhos em officinas só serão válidos quando estiverem rubricados pelos commandantes e chefes de máquinas do navio em que o candidato tiver embarcado e quando houver decorrido dous annos entre a data da assignatura e a apresentação delles.

§ 2.º Os attestados de que trata o paragrapho anterior só podem ser substituídos por certidões dos rôes da equipagem dos navios em que houver embarcado o candidato.

§ 3.º Os attestados de trabalhos em officinas serão autenticados pelos proprietários de officinas navaes, legalmente licenciadas pelas capitâncias dos portos.

Art. 91. Só poderá servir como primeiro machinista a bordo de embarcações que fazem longo curso, grande e pequena cabotagem e navegação interior ou fluvial, nos termos deste regulamento, o diplomado que tiver servido pelo menos tres annos como segundo machinista em embarcação da mesma categoria.

Art. 92. Os actuaes machinistas que tiverem obtido suas cartas por força de regulamentos anteriores, continuarão a exercer as funções a que elles lhes davam acesso, respeitados os direitos adquiridos.

Art. 93. As capitâncias poderão expedir matrículas de aprendizes machinistas aos individuos que as requererem e provarem que foram aprovados por estabelecimentos de instrução secundaria, públicos ou particulares, nas seguintes matérias: português, prática das operações fundamentais sobre numero, inteiros, frações ordinárias, e decimais, sistema métrico e morfologia geométrica, e apresentarem attestado com que provem haver sido vacinados e revaccinados contra a variola.

CAPITULO XIV

DA CONSTITUIÇÃO, UNIFORME E MATRÍCULA DA TRIPULAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 94. A tripulação das embarcações da marinha mercante brasileira compor-se-ha de cidadãos brasileiros, e será constituída por capitães ou commandantes, imediatos ou segundos commandantes, pilotos, machinistas, médicos ou inspectores sanitarios, mestres ou contra-mestres, artífices, encarregado da telegraphia sem fio, marinheiros, moços, foguistas, caixeiros, cozinheiros e os empregados precisos para o serviço dos passageiros.

Paragrapho único. Poderá a companhia ou empresa, ter em seus navios, além dos praticantes obrigados por contratos que tiver com o Governo, os que julgar precisos á sua economia interna.

Art. 95. Todo o cidadão, enquanto regularmente matriculado na marinha mercante, estará isento do serviço da Guarda Nacional e do Exército, sujeito, porém, ao da Armada, na forma da lei, pelo sorteio regularmente organizado.

Art. 96. Ninguém será considerado tripulante de embarcação mercante nacional, qualquer que seja a sua categoria, enquanto não estiver matriculado, e que se fará a todo o tempo, devendo essa matrícula ser vizada anualmente em qualquer das capitâncias da Republica.

Art. 97. A matrícula se efectua na Capitania á vista de requerimento assinado pelo próprio matrículando ou a rogo dele perante o capitão do porto e duas testemunhas, devendo constar na petição: o nome, filiação, nacionalidade, idade, estado, residência e ramo de vida.

O requerente juntará certidão de idade ou documento legal que a supra, e de comportamento passado pelo delegado de polícia do lugar de moradia, de preferencia caderneta de identificação passada pela repartição competente, documentos estes que ficarão archivados na Capitania.

§ 1.º Aos menores de 21 annos se exigirá também, por escrito a firma reconhecida por notário publico e permissão dos pais, juízes ou juizes competentes.

§ 2.º Aos estrangeiros se fará mais a exigencia da declaração de respectivo consul, a qual servirá de licença, si nella a prova de idade estiver acompanhada da de identidade da pessoa.

§ 3.º A Capitania do Porto não matriculará, sob qualquer pretexto, individuos menores de 16 annos e procederá no processo e regimen da matrícula de acordo com as disposições do regulamento das Capitâncias não revogadas pelo presente.

Art. 98. A matrícula deverá conter: nome, filiação, nacionalidade, idade, residencia, ramo de vida, signaes caracteristicas e particulares, podendo mais ser adoptada qualquer prova de identidade, quando o Governo julgar conveniente, além da assignatura do matrículado.

§ 1.º Depois de feito o langamento de tales declarações em livro especial, distribuido segundo a ordem alfabética do nome dos matrículados, se lhes entregará uma cadereta-matrícula, conforme o modelo aprovado.

§ 2.º Na cadereta-matrícula se farão as annotações da data e lugar de embarque e desembarque, destino da viagem, comportamento, capacidade e mais exigencias do presente regulamento quanto ás condições requeridas para o exercício de cargo de categoria superior; o nome do navio, numero e porte de registro e tonelagem ou força das máquinas.

§ 3.º A tripulação das embarcações da marinha mercante, inclusive o inspector sanitario, deverá usar uniforme de acordo com o regulamento das companhias a que a pertencerem, desde que este não se confunda com os adoptados pelas corporações militares.

Art. 99. O mínimo da equipagem de cada embarcação será determinado pelas Capitâncias dos Portos sob proposta dos armadores, conforme as necessidades do serviço a bordo, a tonelagem da embarcação e a navegação a que se destinar, dentro do prazo maximo de 30 dias da data da proposta.

§ 1.º Aos navios desarmados e ancorados em lugar seguro a juizo do capitão do porto, só lhes será exigido o pessoal strictamente necessário para a precisa vigilância.

§ 2.º Toda a vez que o proprietário, armador ou capitão não se conformar com a deliberação da Capitania do Porto a respeito do mínimo do pessoal efectivo de cada embarcação, poderá recorrer desse acto para o juiz federal da praça em que tiver ancorado o navio, com audiencia das respectivas companhias de seguro.

§ 3.º A marcha desse recurso que não admite delonga, será sumaria, ouvidos o capitão do porto e mais interessados, independente de audiencia judicial.

CAPITULO XV

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

Art. 100. O capitão é obrigado a dar ás pessoas da equipagem uma nota por elle assinada em que se declara a natureza do ajuste, preço da soldada e a lançar na mesma nota as quantias que se forem pagando por conta. (Código Commercial, art. 543.)

Art. 101. As condições do ajuste entre o capitão e a gente da equipagem, na falta de outro título do contracto, provam-se pelo rol da equipagem, subtendendo-se sempre comprehendido no ajuste o sustento da equipagem. Não constando pelo rol da equipagem nem por outro escripto do contracto o tempo determinado do ajuste, entende-se sempre que foi por viagem redonda ou de ida e volta ao lugar em que se effectuou o rol da equipagem. (Código Commercial, 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. (Código Commercial, artigos 467, 503 e 514.)

§ 2.º O ajuste por mês 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 mês vencido, e assim, enquanto durar a viagem o individuo ajustado é obrigado a prestar os seus serviços.

Art. 102. 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 dúvida que possa suscitar-se sobre as condições do contracto das soldadas, quanto, porém, ás quantias entregues por conta prevalecerão em caso de dúvida, os assentos lançados nas notas de que trata o art. 100. (Código Commercial, art. 544.)

Art. 103. As viagens são consideradas terminadas depois da descarga no porto inicial do rol da equipagem.

Art. 104. São causas de força maior para rompimento de viagem:

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

b) declaração de bloqueio do porto ou peste declarada nello existente. (Codigo Commercial, art. 548);

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

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

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

Art. 105. A gente da equipagem pode ser justa:

a) por viagem;

b) para diversas viagens;

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

d) por um prazo determinado;

e) por partes ou quinhões no frete.

Art. 106. Quando contractados, por viagem redonda ou para diversas viagens ou por tempo determinado as soldadas podem ser ajustadas ao mez.

Art. 107. A gente da equipagem tem direito:

1º, ao abono da soldada de um mez, além da quo tiver vencido, si depois de matriculada se romper a viagem no porto inicial do rol da equipagem, por falta do dono, capitão ou afretador, si fôr ajustada ao mez, e á metade da soldada ajustada si fôr por viagem. Quando, porém, o rompimento da viagem tiver lugar depois de saída 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 necessário para regressarem ao porto de saída ou para chegar ao 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 despesa de passagem do porto de despedida para aquelle onde ou para onde se ajustaram, que fôr 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. (Codigo Commercial, art. 547);

2º, a ser paga pelo tempo vencido desde a saída do porto até o dia em que fôr despedida, si fôr contractada ao mez e si o rompimento da viagem por causa de força maior acontecer achando-se a embarcação em algum porto de arribada. (Codigo Commercial, 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. (Codigo Commercial, 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 começar a viagem, der á embarcação destino diferente 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 de chegada a embarcação ao porto de seu destino e ultimada a desembarque, 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 fôr 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 á indemnização alguma quando for causado por força maior. (Cod. Com., art. 553);

9º, as indemnizações proporcionaes respectivas, quando o rompimento, retardação ou prolongação da viagem provier de facto do capitão e si a gente da equipagem for justa pdr. partes ou quinhão. (Cod. Com., art. 563);

10, ao pagamento por inteiro, quando a viagem for mudada para porto mais visinho ou abreviado, 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 do ajuste (Cod. Com., art. 554);

12, a despedir-se antes de começar a viagem, nos casos seguintes:

a) quando o capitão mudar de destino ajustado;

b) si depois do ajuste a Republica for envolvida em guerra marítima ou houver noticias certas de peste no lugar do destino;

c) si assoldada para ir em comboio, este não tiver lugar;

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; sórta 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 aprisionada 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 dívida 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 naufrágio alguma parte do navio ou da carga; sendo paga sómente pelo frete dos salvados e em devida proporção do ralejo com o capitão, si estiver justa á 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 apreendimento ou naufrágio. (Codigo Commercial, art. 559);

17, a vencer a soldada ajustada quando adoecer em viagem e em serviço do navio, por conta do qual será o curativo; si, porém, a doença fôr adquirida fora do serviço do navio, cessará o vencimento da soldada, enquanto ella durar, e a despesa de curativos será por conta das soldadas vencidas e, si estas não chegarem, por seus bens ou pela soldada que possa vir a vencer. (Codigo Commercial, art. 560);

18, as despezas de seu enterro, quando falecer durante a viagem, tendo os herdeiros direito á soldada devida até o dia do falecimento, 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 de ida e volta, acontecendo em torna viagem, si o ajuste fôr por viagem redonda. (Codigo Commercial, 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 fôr morta em defesa da embarcação ou quando fôr aprisionada em acto de defesa da embarcação. (Codigo Commercial, art. 562);

20, a exigir o seu pagamento dentro de tres dias depois de ultimada a descarga, com juros da lei de mória, acabada a viagem, quando não fôr justa ao mez (Codigo Commercial, art. 563);

21, a exigir as soldadas vencidas dentro de tres dias depois de terminada a viagem, quando ajustar-se para diversas viagens. (Codigo Commercial, art. 563);

22, a hypotheca tacita do navio e fretes para serem pagos das soldadas vencidas na ultima viagem, com preferencia á outras dívidas menos privilegiadas. (Codigo Commercial, art. 564).

Art. 108. A gente da equipagem tem os deveres seguintes:

1º, cumprir as leis da Republica e o presente regulamento;

2º, obedecer sem contradicção ao capitão e demais officiaes nas suas respectivas qualidades e abstener-se de brigas, sob pena de poder ser despedido ou soffrer as penas correccionalaes establecidas neste regulamento. (Codigo Commercial, arts. 497, 498 e 499);

3º, ir para bordo prompto para seguir viagem no tempo ajustado;

4º, não sahir do navio nem passar a noite fôra, sem licença do capitão, sob pena da perda de um mez de soldada;

5º, não retirar os seus efeitos de bordo sem serem revistados pelo capitão ou pelo seu imediato, sob pena de perda de um mês de sua soldada;

6º, não carregar na embarcação, ainda mesmo a pretexto de ser no seu camarote ou nos seus agasalhos, mercadorias de sua conta particular, sem consentimento por escrito do dono do navio ou dos afretadores, sob pena do pagamento do frete dobrado; mas, si fôr mercadoria prohibida, ficará sujeita à pena imposta para este caso;

7º, auxiliar o capitão em caso de ataque do navio ou desastre sobrevindo á embarcação ou á carga, seja qual fôr a natureza do sinistro, sob pena de perda das soldadas vencidas;

8º, finda a viagem, fundear e desapparelhar o navio, conduzil-o a fundeadouro seguro e amarral-o sempre que o capitão o exigir, sob pena de perda 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 compelido com prisão ao cumprimento do contrato, a repôr o que se lhe houver pago adeantado e a servir um mês sem receber soldadas;

10, prestar os depoimentos necessários para ratificação dos processos testemunháveis e protestos formados a bordo, recebendo, pelos dias de demora uma indemnização proporcional às soldadas que vencia e, faltando a este dever, não terá ação para demandar as soldadas vencidas;

11, não seduzir tripulante 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 considerado aggravante si ambos pertencerem á equipagem do mesmo navio;

12, prestar, tão depressa quanto possível, depois de se achar em terra, á autoridade do posto mais próximo, e, si fôr preciso, por intermédio do respectivo consul, as informações seguintes sobre o navio sôsobrado ou abandonado: nome do navio abandonado; o seu signal distintivo; o nome de seu porto de registro, do de procedencia e do de destino; uma descrição sucinta 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 provável em que deverá ter sido arrastado e si se pretendeu ou não dar quaisquer passos no sentido de salvá-lo. (Convenção de Washington);

13, antes de abandonar o navio e sempre que fôr possível, içar qualquer signal significativo ou uma esphera ou qualquer objecto semelhante onde possa melhor ser visto, mas onde também não possa se confundir com algum signal regular e, outrossim, largar por mão as escotas e adriças de todas as velas que não estiverem ferradas. (Convenção de Washington.)

CAPITULO XVI

DO ROL DE EQUIPAGEM

Art. 109. O rol de equipagem, denominado matricula pelo Código Commercial, conforme o modelo do regulamento das capitâncias, será apresentado á Capitania do Porto, pelo capitão ou mestre, afim de ser lavrado o competente termo de ajuste da soldada e receber a assinatura do capitão do porto depois de convenientemente conferido e sellado pelo secretario, e deverá ser reformado de seis em seis meses ou quando não houver mais linhas para inscrição de tripulante ou quando houver sido substituído o capitão ou mestre da embarcação.

Art. 110. Sempre que houver inclusão de tripulante no rol deverá haver termo de ajuste na capitania do porto.

Art. 111. 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. (Código Commercial, art. 467.)

Art. 112. Ratificado os ajustes constantes no rol pelas respectivas partes, será lavrado pelo secretario o termo de ajuste, que assignará com o capitão ou mestre e capitão do porto.

§ 1º Os officiaes serão dispensados de comparecer na capitania para ratificação do ajuste, sendo esta considerada feita desde que as assignaturas dos rôes combinem com a matricula pessoal.

§ 2º Para a renovação do rol será dispensado o comparecimento dos tripulantes do rol renovado, sendo a ratificação do ajuste feita pelo confronto das assignaturas dos rôes velhos e novo com a da matricula pessoal do tripulante; no entretanto, será obrigatorio o comparecimento do tripulante novo para a ratificação de seu ajuste, ou quando as assignaturas não combinarem. (Código Commercial, art. 467.)

Art. 113. Com o rol entregará o capitão ou mestre uma lista nominal dos ajustados com espécificação das respecti-

vas soldadas para ficar archivada na capitania do porto como parte complementar do termo de 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. 114. O capitão ou mestre que de volta de sua viagem não apresentar o diário de navegação, convenientemente escripturado, com todas as occurrences que se derem a bordo, quer interessando á navegação, quer á polícia 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 diário de navegação a sua causa e os processos para o desembarque do tripulante ou passageiro. (Código Commercial, art. 501.)

Art. 115. Nenhum capitão ou mestre depois de haver assinado na capitania do porto o ajuste da soldada e o rol da equipagem da embarcação, poderá despedir tripulante algum antes de findar-se o prazo do ajuste ou a viagem empreendida, 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 tripulante que fôr assim despedido.

Art. 116. Nenhum capitão ou mestre poderá, no meio da viagem, desembarcar por docente tripulante, sem deixar-lhe os recursos para seu tratamento, subsistencia e transporte para o porto de sua matrícula, sendo aquele que deixar o tripulante ao desamparo multado pela capitania em 200\$ e obrigado a pagar ao tripulante soldada por inteiro até o dia de sua chegada ao porto de sua matrícula, e a indemnizar-lhe de todas as despezas do curativo da molestia adquirida no serviço do navio, e da importância do transporte. Salvo si a molestia não tiver sido adquirida em serviço.

Art. 117. Quando o tripulante adoecer no curso da viagem no serviço do navio e não puder ser tratado a bordo, hárará a alguma casa de saude ou a sua propria residencia para ter o devido curativo, vencendo a soldada por inteiro até regressar ao navio, devendo a capitania do porto fazer constar do rol da equipagem o desembarque do tripulante, mencionando essa causa. (Cod. Com., art. 560.)

Art. 118. Quando a molestia do tripulante não fôr adquirida no serviço do navio e por sua natureza não possa ser curada a bordo, será facultado ao tripulante 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. 119. Nenhum tripulante será desembarcado do navio, salvo os casos previstos no art. 112, antes de findo o prazo de seu contrato e de sua volta ao porto de seu ajuste, não 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 tripulante, que vai desembarcar, comparecer na capitania do porto, levando com o processo que tiver instaurado a bordo para rescisão do trato e despedida do tripulante a matrícula deste, afim de ser lavrado o competente termo de distracto ou de rescisão, que deverá constar no rol da equipagem, para ser justificada a falta ou o desembarque do tripulante pela capitania do porto da matrícula do navio, onde será multado em 100\$ o capitão ou mestre, por tripulante, que deixar de apresentar na volta da viagem ou de fazer constar devidamente no rol a causa de sua falta. (Cod. Com., art. 560.).

Art. 120. A conferencia do rol da equipagem só terá lugar na volta do navio ao porto inicial da viagem ou da sua matrícula, onde terá lugar o ajuste da soldada.

§ 1º As capitâncias dos portos de escala das embarcações em viagem não langarão no rol da equipagem senão 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.

§ 2º Haverá termo de ajuste todas as vezes que o capitão ou mestre tenha de admittir a bordo pessoa matriculada na capitania do porto para serviço de embarcação; distracto, quando, nos casos facultados por este regulamento, houver desembarque de tripulante; rescisão, quando houver despedida, deserção ou falta de comparecimento do tripulante a bordo na hora da saída da embarcação.

§ 3º Sempre que houver ajuste de distracto deverão comparecer á capitania do porto as partes contractantes; e sempre que houver rescisão deverão ser as matrículas dos tripulantes remetidas á Capitania do Porto, com os competentes processos lavrados a bordo pelo capitão ou mestre, sena as

quaes não será dada a recisão, e nem como tendo justificado a falta do tripulante.

§ 4º Os capitães ou mestres deixarão também sempre que houver alterações uma lista geral da tripulação, identica à do porto inicial da viagem; incluindo as modificações havidas.

§ 5º Si não houver alterações, os capitães ou mestres procederão de conformidade com o regulamento das capitâncias.

Art. 121. Nenhum capitão ou mestre poderá suspender o seu navio para emprehender viagem antes de informar-se si todo a tripulação contratada se acha a bordo e não deixará o porto sem haver comunicado por escrito ao capitão do porto a falta de qualquer tripulante, remettendo-lhe a competente caderneta para ser elle preso ou substituído por outro no caso de não ser possível sua captura, podendo ser feita a comunicação do facto ao funcionário da Capitania do Porto que se achar a bordo ou de serviço, devendo em qualquer caso mencionar a occurrence no diário de navegação.

O que deixar de assim proceder não terá justificada a falta do tripulante para a multa em que incorrer.

Art. 122. Todo aquele matriculado que deixar de seguir no navio em que se tiver contractado ou desertar em ocasião em 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 15 dias.

Art. 123. Onde não houver capitania, o capitão ou mestre requisitará a prisão ás autoridades policiais da localidade.

Art. 124. A Capitania do Porto poderá permitir a saída da embarcação sem o tripulante si não for possível, pela hora, a captura ou substituição do ausentado, devendo, nesse caso, o facto ser mencionado no rol pela Capitania do Porto da escala seguinte.

Paragrapho unico. Feita a annotação na caderneta, a capitania a enviará pelo Correio para a Capitania do Porto inicial onde se faz o rol da equipagem.

Art. 125. O capitão ou mestre que conduzir a bordo pessoa que não conste no rol da equipagem será multado em 100\$000.

Art. 126. O desembarque do tripulante só se pôde verificar pelas causas seguintes e na forma prescripta por este regulamento:

1º, perpetração de algum crime ou desordem grave que perturbe a ordem da embarcação, falta de disciplina ou cumprimento de deveres, depois de esgotados os meios coercitivos deste regulamento;

2º, embriaguez habitual;

3º, ignorância do mister para que o individuo se tiver ajustado;

4º, qualquer occurrence que o inhabilite para desempenhar as suas obrigações;

5º, molestia adquirida em serviço do navio e que não possa ser tratada a bordo;

6º, molestia não adquirida em serviço do navio e que não possa ser tratada a bordo;

7º, rescisão do contrato, de acordo com o capitão, com o tripulante;

8º, ajuste prévio para desembarcar em determinado porto, si constar este ajuste no rol;

9º, prisão do tripulante pelas autoridades, por crimes ou causas determinadas;

10º, deserção.

§ 1º A capitania fará a notificação no rol da equipagem na coluna propria, com a enumeração da causa que motivou o desembarque e depois de lavrar os respectivos termos nos livros competentes.

§ 2º As causas quinta e sexta serão justificadas perante a capitania onde se verificar o desembarque, com atestado do medico de bordo ou da Saúde Pública, si não houver medico a bordo. (Cod. Com. art. 555.)

Art. 127. Todas as vezes que desembarcar o tripulante, com exceção da décima causa, o capitão, depois de preenchidas as exigências dos artigos anteriores, fará entrega ao tripulante de sua caderneta e de um bilhete de desembarque, afim de serem anotados pela capitania nessa caderneta os atestados de conducta e habilitação exarados no bilhete.

O que assim não proceder pagará 200\$ de multa.

Art. 128. 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 reação ou parte que tiver deixado de dar-lhe, ficando, além disto, sujeito a uma multa de 50\$ que lhe será imposta

pelo capitão do porto, que, em inquerito sumário, apurará a falta por queixa do prejudicado.

Art. 129. Todo tripulante que terminar seu contrato e desembarcar deverá comparecer nas 24 horas úteis à capitania com a respectiva caderneta e bilhete, afim de serem lançadas as respectivas notas.

Art. 130. O tripulante 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 atestado, deverá o capitão ser multado em 200\$, independentemente da ação judicial que pôde promover o offendido.

Art. 131. O tripulante 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. 132. Das decisões proferidas pelos capitães de portos haverá recurso para as instâncias determinadas no Regulamento das Capitanias dos Portos, quer da parte dos capitães ou dos tripulantes, si forem aceitas as justificações de uns em detrimento dos outros.

CAPITULO XVII

DAS PENAS DISCIPLINARES DA COMPETENCIA DOS CAPITÃES OU MESTRES

Art. 133. São penas disciplinares da competência dos capitães ou mestres:

1º, admoeção em particular e em termos comedidos;

2º, 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;

3º, proibição 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;

4º, proibição de sahir do camarote além de duas horas por dia por tempo determinado;

5º, suspensão do serviço de bordo de um a cinco dias, ficando a bordo quando em viagem ou no curso desta, e indemnizando a alimentação;

6º, serviço dobrado de quarto;

7º, proibição de licença para baixar á terra por um a cinco dias;

8º, 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;

9º, prisão a ferros no alojamento, não fazendo serviço de um a dez dias, perdendo a soldada ou não dos dias de prisão;

10, multa até um mes da soldada vencida;

11, servir a bordo até um mes sem vencimento de soldada;

12, desembarque no porto de escala ou da matrícula por despedido.

Art. 134. As passageiros serão applicadas as penas de uma a quatro, e a todas as pessoas da tripulação serão applicáveis as penas do artigo anterior, excepto da nona, que não é cabível aos officiaes maiores e menores do navio.

Art. 135. As penas disciplinares não serão applicadas cumulativamente.

Art. 136. O capitão ou mestre deverá mencionar no diário de navegação todos os castigos disciplinares que tiver imposto, especificação dos motivos que occasionaram, devendo nos bilhetes de desembarque lançar a nota respectiva para ser anotada na caderneta-matrícula pela Capitania do Porto.

Art. 137. Nenhum capitão ou mestre poderá applicar penas disciplinares sem ouvir o acusado.

Art. 138. São faltas passíveis das penas disciplinares de que tratam os §§ 1º a 12 do art. 133;

1º, atentar contra as regras da moralidade, decência, disciplina e polícia de bordo;

2º, desrespeitar ou desacatar o capitão ou mestre, quando não haja injuria;

3º, altercar, brigar, ou ter conflito com outra pessoa de bordo, quando não resulte acto passível 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 indisciplinarmente em termos impróprios;
- 7º, sahir de bordo sem licença;
- 8º, deixar o serviço, ou seu posto no quarto ou faina, sem licença ou justo motivo;
- 9º, apresentar-se embriagado para o serviço.
- Art. 139. São faltas passíveis das penas 10 a 42:
- 1º, não ir para bordo para seguir viagem depois de ajustado;
- 2º, sahir de bordo e passar a noite fóra sem licença do capitão ou mestre;
- 3º, retirar de bordo seus efeitos 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 fundeadouro seguro quando finada a viagem;
- 6º, abandonar a viagem iniciada antes de finda;
- 7º, embriaguez habitual;
- 8º, reincidência em actos de insubordinação e de indisciplina para com o capitão ou officiaes do navio.

CAPITULO XVIII

DO SERVIÇO SANITARIO

Art. 140. Toda embarcação brasileira que, navegando nas costas do Brazil e tiver mais de 100 toneladas de registro, ou nos seus rios, canaes e lagoas, com mais de 250 toneladas e fizer um trajecto maior de 72 horas, ecutado do porto inicial ao porto final da viagem, transportando passageiros, efectiva ou accidentalmente, é obrigada a ter a bordo um medico brasileiro, que terá a denominação de inspecto sanitario marítimo.

Art. 141. Haverá duas classes de inspectores sanitarios: De 1ª para as embarcações de mais de 500 toneladas de registro; de 2ª classe para as demais embarcações.

Art. 142. Os inspectores sanitarios serão nomeados pelo ministro do Interior, sob proposta do director geral da Saúde Pública, a cuja repartição farão subordinados.

Paragrapho unico. Para uma tal proposta o director da Saúde Pública deverá preferir candidatos com menos de 30 annos de idade que documentarem a sua aptidão para a vida do mar e tiverem dado provas publicas de competencia na especialidade.

Art. 143. A Directoria Geral de Saúde Pública organizará uma lista dos inspectores sanitarios e dela remetterá cópia às inspectorias de saúde dos portos, nos Estados.

Art. 144. Os inspectores sanitarios, respeitados os direitos adquiridos, serão designados, à requisição das empresas, pelo director geral de Saúde Pública ou pelos inspectores de saúde da Bahia, Pernambuco, Pará, Rio Grande do Sul e Corumbá, conforme o ponto de partida dos vapores e pela forma que fôr mais conveniente aos interesses das empresas e da Saúde Pública.

Art. 145. Os vencimentos dos inspectores serão pagos pelas empresas de navegação e pelos proprietários de embarcações sujeitas ao regimen do presente regulamento, de acordo com o art. 156.

Art. 146. As embarcações de cabotagem, tendo inspecto sanitario marítimo, no eado de acordo com este regulamento, são dispensadas da carta de saúde, bem assim das visitas inspetoras dos medicos de saúde dos portos, ficando os commandantes e os inspectores sanitarios de bordo responsaveis pela higiene do navio e pelo cumprimento de todas as leis e regulamentos federaes actuaes e futuros, relativos á saúde pública, na parte applicável aos navios e portos.

Paragrapho unico. A visita sanitaria a bordo desses navios será facultativa, podendo, entretanto, prohibir-se a sua communication com a terra, si assim fôr determinado pela Directoria Geral de Saúde Pública, no caso de suspeita contra o estado sanitario de bordo ou outra qualquer causa que justifique essa medida de excepção, devendo tal deliberação ser comunicada pela Inspectoría de Saúde do Porto ao commandante do navio, logo que este entrar no porto a que pertencer a referida inspectoría.

Art. 147. Quando, a juízo do inspecto sanitario marítimo, fôr necessaria a visita e mais providencias da Saúde dos Portos de escala, será içado ao entrar no porto ou ancoado, o sinal convencionado para requisição, competindo a direcção e execução dessas providencias á desembarcar integralmente o navio á Inspectoría de Saúde do Porto.

Art. 148. As embarcações nacionaes que transportam passageiros em águas brasileiras são obligadas a cumpri-lo expurgo e matança de ratos, quando vissas de caras e passageiros.

geiros. Nas linhas marítimas essa operação sanitaria será feita no porto inicial e terminal da viagem; nas linhas fluviaes, no porto inicial por occasião da partida e ao regressar, quando isso se torne preciso, a juízo do inspecto sanitario. Esta occurrence deverá constar do livro de quarto de bordo, sendo descripta com toda a minucia.

§ 1º Estas operações serão feitas gratuitamente pela Directoria Geral de Saúde Pública, com o seu material, nos navios que para elles não estiverem apparelhados, no prazo estipulado por este regulamento.

§ 2º As desinfeções de cargas e bagagens, quando determinadas pelas autoridades competentes, serão feitas, a qualquer tempo, a bordo dos navios ou nos lazaretos, sempre que o navio não tiver apparelho proprio, correndo, neste caso, as despesas da desinfeção por conta do proprietário ou companhia.

Art. 149. Os navios que forem construídos ou adquiridos decorrido um anno depois da promulgação deste regulamento, terão enfermarias especiaes para passageiros de terceira classe e equipagem, na proporção de um leito por 40 pessoas. Serão providas de uma estufa de desinfeção a vapor de agua sob pressão, de apparelho portatil para desinfeção pelo formol e de apparelho destinado a matança de ratos, do tipo Clayton, Marot ou outro de mais reconhecida efficiencia.

Art. 150. Os inspectores sanitarios e commandantes responderão perante as autoridades superiores pelas faltas cometidas contra as disposições deste regulamento, incorrendo em penas de multa e suspensão, aquella nunca inferior a 200\$ e superior a 1:000\$, e esta devendo variar de tres a doze meses, conforme a gravidade da falta e a responsabilidade do infractor.

Art. 151. A Directoria de Saúde Pública, na Capital da Republica, e os seus prepostos, nos Estados, para os efeitos do art. 33 e de acordo com a disposição do art. 168, determinarão a lotação de passageiros de cada navio, que fôr adquirido ou mandado construir, a qual servirá de base para os efeitos do registro. Para as já registradas a lotação de 3ª classe será determinada de acordo com a cubagem dos compartimentos destinados a recebel-os, tendo em vista a higiene de bordo.

Art. 152. As penas estabelecidas no art. 150, serão impostas pela Directoria Geral de Saúde Pública e nos Estados, pelos inspectores de saúde dos portos, permitindo-se, em todo o caso, aos infractores recurso, com efeito devolutivo, para o Ministro do Interior no primeiro caso e para o director geral no segundo.

Art. 153. São obrigações dos inspectores sanitarios marítimos:

1º, prestar serviços profissionaes aos passageiros e tripulantes;

2º, manter em dia a respectiva escripturação, lançando em livro especial todas as occurrences da viagem relativas ao estado sanitario, os casos de molestias, suspeitas ou não, que ocorrerem, as providencias tomadas, a marcha da molestia, dia por dia, sem omissão da minima circunstancia esclarecedora.

Este livro será denominado *Diario de bordo do inspecto sanitario*.

3º, em outro livro consignar qualquer observação importante e informações relativas ao estado sanitario dos portos em que tocar;

4º, em um terceiro livro fazer o registro de carga da ambulancia e pharmacia de bordo;

5º, passar diariamente uma revista a toda a guarnição e visitar todas as dependencias de bordo, em companhia do commandante ou imediato, determinando as providencias que julgar necessarias para a boa higiene do navio, examinando principalmente a conservação e distribuição de agua potavel, a ventilação dos alojamentos, a conservação dos generos alimenticios, fiscalizando os depositos de agua para que nelles não se formem focos de larvas de mosquitos, applicando-lhes os dispositivos destinados a evitá-los;

6º, assistir á matança do gado, rejeitando a carne que julgar prejudicial ou imprópria á alimentação; examinar os generos alimenticios, rejeitando os imprestaveis ou nocivos;

7º, visitar os passageiros que se conservarem durante o dia em seus beliches, camarotes ou macas;

8º, isolas os doentes de molestia infectuosa, confirmada ou suspeita, e applicar-lhos o tratamento conveniente;

9º, ocorrendo varíola a bordo, procurar vacinar e revaccinar a tripulação e passageiros antes de desembarcarem nos portos a que se destinarem;

10º, apresentar no fim de cada viagem redondo um relatório circunstanciado ao director geral de Saúde Pública e no fim do anno um relatório geral do serviço a seu cargo;

11º, facilitar em qualquer tempo o exame do director geral de Saúde Pública ou de preposto seu, nos respectivos portos, que obedeceço aos moldes fornecidos pela Directoria Geral de Saúde Pública, e que serão archivados depois de con-

estudos, sendo abertos e visados pelo inspector de saúde do porto ou ponto de partida do navio ou sede da empresa ou companhia de navegação;

12. impedir que um navio proveniente de porto suspeito ou infectado de peste ou febre amarela, atraque ao cais sem prévio expurgo;

13. nesses casos organizará durante a viagem uma relação dos passageiros que tem de desembarcar, contendo o nome, nacionalidade, idade, procedência e destino ou residência em terra de cada passageiro. Essa relação deverá, logo à chegada do navio, ser entregue à Inspectoría de Saúde do Porto onde os passageiros desembarcarem, para que esta, depois de visada a relação pelo respectivo inspector, sem demora a remetta, para os efeitos da vigilância médica, à Repartição de Higiene do Estado nos portos da República e directamente à Directoria de Saúde Pública no Rio de Janeiro;

14. superintender e fiscalizar o guarda sanitário que para todos os serviços que lhe incumbem será dado pela companhia ou proprietário do navio;

15. consentir no embarque de passageiros doentes depois de examiná-los, só o permitindo aos que forem portadores de molestias infecto-contagiosas, mediante as garantias necessárias à saúde de bordo e de acordo com as instruções expedidas pela Directoria Geral de Saúde Pública;

16. quando, durante a travessia de um porto a outro, ocorrer algum caso de molestia, por cujo motivo seja necessária a intervenção do inspector de Saúde do Porto ou da repartição sanitária terrestre, dar prévio aviso, enviando radiogramma, sempre que isso for possível.

Art. 154. Sobreindo desinteligencia entre o comandante do navio e o inspector sanitário de bordo, por não ter aquelle querido attender ás determinações deste, dictadas por motivos de ordem sanitaria, deverá o inspector consignar o facto no seu diário, testemunhando o incidente, sempre que for possível, ficando obrigado a fornecer por escrito ao comandante a especificação da natureza das medidas e as razões que teve para impô-las.

Art. 155. O inspector sanitário, como oficial do navio, é obrigado a respeitar os regulamentos de bordo, e como tecnico as leis, regulamentos e instruções da Directoria Geral de Saúde Pública.

Art. 156. Os vencimentos de inspectores sanitários, quando em serviço, serão pagos mensalmente pelos proprietários das embarcações na razão de 7:00\$ annuaes, para os de 1ª classe e 4:800\$ para os de segunda.

CAPITULO XIX

CONCESSÃO DE REGALIAS DE PAQUETE E DE QUAESQUER FAVORES ESPECIAIS OU SUBVENÇÕES E SUA CONSEQUENTE FISCALIZAÇÃO

Art. 157. Os navios de passageiros ou sómente de cargas, que fazem linhas regulares de navegação entre os portos de mais de um Estado, gozarão, na qualidade de paquetes, das seguintes regalias, concedidas pelo Ministerio da Viação e Obras Públicas:

1.º faculdade de sahir a qualquer hora do dia ou da noite, observadas as disposições do presente regulamento;

2.º faculdade de serem admittidos a imediata descarga, após as visitas de entrada, independente de licença aduaneira e da presença dos respectivos guardas;

3.º isenção de impostos de pharões;

4.º isenção de contribuições para as casas de caridade, em todos os portos da República;

5.º passaporte servindo enquanto não mudar de certificado de matrícula e houver espaço para apostillas;

6.º passes ou despachos de saída gratuitos de paquetes, apenas sujeitos ao sello federal máximo de 1\$000, que continuão a ser dados pela Alfândega, Policia, Correio e Capitania do Porto;

7.º concessão de abatimento de 50 % nas contribuições de doca, atração no cais, carga e descarga, a que estão sujeitos os navios estrangeiros, respeitados os contratos vigentes, na data da promulgação deste regulamento;

8.º dispensa do pagamento nos portos de despesa dobrada, de carga, descarga e estiva de mercadorias em domingos e dias feriados, quando, por tabella approvada pelo Governo, as embarcações forem obrigadas a escalar e permanecer nos portos nesses dias, respeitados os contratos vigentes, na data da promulgação deste regulamento.

Art. 158. Essas regalias só poderão ser concedidas:

a) a navio nacional construído no Brazil;

b) a navio construído ou adquirido no estrangeiro, que tenha sido registrado no Brazil, nos termos deste regulamento;

Art. 159. Para terem direito a essas regalias deverão as empresas, companhias ou proprietários dos navios provar que os mesmos se acham registrados, de acordo com esse regulamento.

mento e que foram vistoriados em época competente, satisfazendo também ou obrigando-se a satisfazer ás condições especialmente estipuladas pelo Ministerio da Viação e Obras Públicas, nos termos ou contractos que tiverem com esse ministerio, além de se sujeitarem ás seguintes obrigações:

a) executarem com regularidade a linha ou as linhas de navegação a que se destinarem, ressalvado o caso de força maior, a juízo do Ministerio da Viação;

b) transportarem gratuitamente nos seus navios as malas do Correio, fazendo conduzil-as de terra para bordo ou vice-versa ou entregal-as aos agentes daquella repartição, devidamente autorizados e recebel-as, sendo o recebimento ou entrega feitos mediante recibo;

c) transportarem do mesmo modo, sem onus algum para a União, qualquer somma em dinheiro ou valores, pertencente ou destinada ao Thesouro Nacional. Os commandantes dos vapores ou officiaes de sua confiança receberão ou entregará, passando e exigindo quitação das respectivas repartições, os volumes de dinheiro ou valores, não sendo obrigados a verificar a respectiva importancia. A responsabilidade do commandante cessará desde que na occasião da entrega se reconhecer que os sellos appostos estão intactos e sem nenhum signal de violação dos volumes;

d) concederem transporte gratuito ás sementes, mudas de plantas e objectos de historia natural, destinados aos jardins publicos e museus da Republica;

e) ter o navio a marcha mínima horaria de 10 milhas, devidamente comprovada;

f) ter no navio á disposição dos passageiros e sob guarda do commandante um livro destinado a inscrição exclusivamente as reclamações dos mesmos;

g) entregarem á Inspectoría Geral de Navegação a estatística do movimento de cargas e passageiros dos seus vapores, relativa ao trimestre ou semestre anterior, mediante modelo adoptado pela mesma inspectoría, devendo a entrega dessa estatística ser feita dentro dos primeiros 30 dias do trimestre ou semestre seguinte;

h) ter o navio camaras frigorificas ou a juízo da Inspectoría Geral de Navegação geladeiras suficientes para a conservação das vítualhas durante o tempo da viagem;

i) possuir o navio apparelhos sanitarios de rigorosa higiene e banheiros em numero suficiente para o uso separado de cada classe e cada sexo de passageiros e para a tripulação;

j) sujeitarem-se á fiscalização da Inspectoría Geral de Navegação e ás disposições regulamentares da Saúde Pública, Alfândega, Policia e Capitanias de Portos, na parte que lhes for concernente, que não hajam sido revogadas pelo presente regulamento;

k) não poderem transferir as regalias e vantagens de paquete concedidas ao navio ou navios a novo proprietário, sem autorização prévia do Ministerio da Viação e Obras Públicas;

l) transportarem gratuitamente volumes, até um metro cúbico de capacidade, ou meia tonelada de peso, de material sanitário, enviado pela Directoria Geral de Saúde Pública, destinado exclusivamente á defesa sanitaria dos Estados;

m) apresentarem a lista de sobresalentes todas as vezes que a autoridade aduaneira a julgar precisa;

n) pagarem multas entre 100\$ a 500\$, impostas pela Inspectoría Geral de Navegação, por infracção de qualquer destas obrigações, e á perda da concessão, no caso de multas repetidas ou por falta de pagamento de alguma delas, dentro do prazo estipulado pela mesma inspectoría.

Art. 158. A concessão de quaisquer outros favores especiais ou subvenções autorizadas por lei a capitães ou proprietários de navios será feita mediante termo de contrato lavrado e assignado no Ministerio da Viação e Obras Públicas entre o concessionario e o respectivo ministro, sob a condição expressa de serem cumpridas pelo contractante as disposições deste regulamento.

Art. 159. Os inspectores das alfândegas, mesas de rendas e capitaniás de portos da República, dentro das suas atribuições, só deverão permitir o goso das regalias de paquete marcadas por este regulamento, aos navios que legalmente delles estiverem em goso, ex-*vi* das disposições do mesmo regulamento.

Paragrapho único. A Inspectoría de Navegação, dentro do prazo de 90 dias da data da promulgação deste regulamento, enviará a essas autoridades federaes uma relação das embarcações no goso dessas regalias, com as datas dos actos legaes que a concederam, e renovará essa comunicação sempre que for preciso.

Art. 160. A fiscalização dos contratos e quaisquer actos celebrados entre o Governo e as companhias, empresas de navegação ou proprietários de navios que gosem de regalias de paquete, ou tenham quaisquer subvenções ou favores concedidos por lei, fica exclusivamente á cargo da Inspecto-

ria Geral de Navegação, de acordo com o seu respectivo regulamento.

Art. 163. Para os navios ou embarcações de empresas, companhias ou armadores que tenham contrato ou termo de obrigações assignados no Ministério da Viação e Obras Públicas, a Inspectoria Geral de Navegação tem competência especial para fiscalizar durante as viagens, sem prejuízo das atribuições das demais autoridades na parte que lhes compete, a observância das disposições deste regulamento que dizem respeito:

- a) ao asseio e hygiene de bordo;
- b) às condições precisas para o serviço de navegação a que se destinam tais navios;
- c) a existência a bordo dos sobresalentes, aprestos, material e objectos necessários para o serviço dos passageiros e tripulação;
- d) ao conforto das accommodações dos passageiros de 1^a e 2^a classe, a suficiente e conveniente alimentação dos passageiros e tripulação;
- e) ao acondicionamento das cargas, malas do Correio e valores públicos e ao transporte de animais;
- f) às garantias que oferecem para a extinção de incêndios, meios de salvação e mais acidentes do mar;
- g) aos exercícios e funcionamento dos apparelhos e recursos para a eficacia dessas garantias.

CAPITULO XX

CONDICÕES ESPECIAIS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

Art. 164. O commandante do navio que transportar passageiros, não poderá transportar os excedentes à lotação respetiva e é obrigado a mandar uma lista completa dos que forem embarcados em cada porto, lista essa que deverá ser exhibida às autoridades federaes ou estaduaes, afim de poder ser constatada a lotação do navio, ficando, porém, essa obrigação dispensada nas viagens de excursão, mediante permissão da Capitania do Porto, de onde proceder. Pela infracção, multa ao commandante de 50\$ a 200\$000.

Art. 165. É proibido a qualquer tripulante, nos navios que transportarem passageiros de 3^a classe, penetrar ou permanecer nos compartimentos reservados a estes, a não ser em objecto de serviço e por ordem do commandante; pela infração, multa de 20\$000.

Art. 166. Nenhum navio de passageiro de navegação marítima poderá receber a bordo explosivos ou inflamáveis, exceptuando-se as quantidades precisas para uso próprio, e aos de navegação interior, quando não haja serviço especial de carga, na mesma linha. Pela infracção em que fique provada a scienzia do commandante, pelos dizeres do conhecimento, será elle multado de 50\$ a 500\$000.

Art. 167. Não poderá também nenhum navio de passageiros construído um anno depois de expedido o presente regulamento, carregar animais (muares, gado vacum, caprino, suino, etc.) senão alojados em convezes reservados e adequados, abaixo dos reservados aos passageiros de 3^a classe ou completamente separados desses por compartimentos estanques. Fazem exceções a essa regra os animais que forem transportados em jaulas apropriadas e inteiramente separadas dos passageiros. Pela infracção, será o commandante multado de 50\$ a 500\$000.

Art. 168. Todo o navio que transportar passageiros de 3^a classe e que fôr adquirido ou mandado construir a partir de um anno após haver entrado em vigor este regulamento, para ser registrado, deverá ter os seus camarotes de 1^a e 2^a classes bem arejados e illuminados com luz solar e munidos de todo conforto moderno; os alojamentos de 3^a classe serão construídos de modo que cada passageiro tenha no minimo tres metros cubicos de espaço. Quando esses alojamentos tiverem beliches, esses não poderão ser collocados em mais de duas ordens, devendo a distancia do beliche inferior ao convez ser de 30 centímetros pelo menos; a entre os beliches, de 75 centímetros e a do beliche superior nunca menos de 75 centímetros.

Os beliches não poderão medir menos de 1m,80 de comprimento, por 0,60 de largura, podendo existir os de dupla largura, destinados a casas ou a um adulto e duas crianças menores de nove annos. Deverão ainda ter os alojamentos separação para homens e mulheres, e para as crianças maiores de nove annos, separação com anteparos e portas de comunicação. Nesses alojamentos não poderão ser transportadas malas, caixotes e outros objectos, que não possam ser collocados debaixo dos beliches. Pela infracção deste artigo, será o commandante do navio punido com a multa de 200\$ a 1:000\$000.

Paragrapho unico. Nas embarcações de linhas fluviais essas accommodações poderão ser substituídas por cobertas

convenientemente dispostas e preparadas para outras redes, separadas as diversas classes de passageiros, devendo no entanto existir compartimentos suficientes para lavatorio e vestuário para cada sexo e para cada classe.

Art. 169. Todo o compartimento de passageiros de 3^a classe de navios construídos e registrados, decorrido um anno da promulgação deste regulamento, terá pelo menos dous tubos ventiladores de 12" de diâmetro, um na parte de vante e outro na de ré do compartimento e, para cada 50 passageiros ou fração desse numero, terá, além disso, os necessários alboes moveadiços, de modo a estabelecer a sua perfeita iluminação, devendo estes alboes serem abertos todas as vezes que o tempo permitir, afim de melhorar a ventilação do compartimento.

Todos esses navios serão providos de uma latrina e um banheiro para cada sexo e grupo de 50 passageiros, devendo ser as destinadas ás mulheres e creanças completamente separadas das destinadas aos homens. Todas essas latrinas e banheiros serão munidos de agua abundante, sufficiente claridade e ventilação de modo a ser mantida a mais rigorosa hygiene.

Pela infracção de qualquer das disposições deste artigo, será o commandante passível da multa de 50\$ a 200\$000.

Art. 170. Em todo o navio que transportar passageiros de 3^a classe, cada um desses terá direito a uma quantidade de alimento igual a uma ração dos marinheiros dos navios de guerra nacionaes e quatro litros de agua potável, por dia, e as creanças menores de nove annos a meia ração apenas.

Em todos elles deverá haver suprimento sufficiente do leite fresco, condensado ou em pó para a alimentação das creanças menores de dois annos, que viajarem.

Pela infracção deste artigo será o commandante multado em 500\$ a 1:000\$000, sem prejuízo da responsabilidade civil em que incorrer.

Art. 171. Em todo o navio que transportar passageiros, serão obligatorios exercícios completos de incêndio e salvamento, uma vez por mez, devendo esses exercícios constarem do livro de quartos de bordo. A infracção deste artigo será punida com a multa de 100\$ a 200\$, imposta ao commandante do navio.

Paragrapho unico. Ficam dispensados do exercicio de salvamento os que navegarem em rios ou lagões, cujo regimen de profundidade seja inferior a dous metros e a juizo da Inspectoria Geral de Navegação.

Art. 172. Os navios de linhas de navegação marítima que transportam passageiros deverão possuir extintores de incêndio aperfeiçoados, convenientemente collocados, em numero sufficiente e promptos a funcionar com efficiencia, devendo ser negada a licença para navegar a todo aquelle que no prazo de seis meses, contado da data da promulgação deste regulamento, não satisfizer a essa obrigação.

Art. 173. Deverão possuir, sem excepção, apparelhos de telegraphia sem fio approvadas pela Repartição Geral dos Telegraphos, com a polícia necessaria para se comunicarem com as estações radiotelegraphicas de suas respectivas zonas de navegação:

a) os navios que, transportando passageiros e fazendo a grande ou pequena cabotagem marítima, tiverem mais de 300 toneladas de porte e os que, executando a cabotagem fluvial, tiverem mais de 500 toneladas;

b) os navios exclusivamente de cargas que, fazendo a grande ou pequena cabotagem marítima, tiverem a bordo mais de 30 pessoas.

Art. 174. Após á promulgação deste regulamento não poderá ser registrado nas Capitanias de Portos o navio que não satisfizer as disposições do artigo precedente, devendo ser negada a licença para navegar a todo aquelle que, no prazo de um anno, contado da data da promulgação deste regulamento, não satisfizer ás mesmas disposições.

CAPITULO XXI

DAS ISENÇÕES E FAVORES A EMBARCAÇÕES DE CABOTAGEM

Art. 175. As embarcações nacionaes empregadas na navegação de cabotagem não são applicaveis penas por diferenças encontradas entre os volumes despachados e os officiamente descarregados, salvo tralhando-se de mercadorias ainda sujeitas ao pagamento de direitos, incorrendo neste caso, segundo as circunstancias e a juizo do chefe de respectiva repartição fiscal, no pagamento dos respectivos direitos ou em quaisquer outras penalidades applicaveis ao caso, de acordo com as leis e regulamentos vigentes.

Art. 176. São livres de quaisquer direitos de importação, inclusive os de expediente, as embarcações de qualquer género destinadas á navegação fluvial no valle do Amazonas.

§ 1º A isenção será concedida pelas Alfandegas de Belém e Manaus mediante requerimento do importador, que deverá solicitar-a declarando o numero, a especie, a tonelagem, o calado, o custo e os fins a que se destina cada uma das embarcações.

§ 2º A embarcação importada nestas condições que for vendida para fóra do valle do Amazonas ou para paiz estrangeiro pagará os impostos devidos pela lei do orçamento em vigor no anno em que foi importada.

§ 3º As deimais embarcações destinadas á navegação fluvial da Republica cujos proprietarios não gosarem, por lei especial ou contrato, de isenção de direitos aduaneiros só pagará 8% desses direitos.

Art. 177. Também gosarão dessa mesma isenção os sobresalentes dos navios assim importados.

Art. 178. Serão considerados como sobresalentes os generos e provisões trazidos ou embarcados para suprirrem durante a viagem a falta dos necessarios á navegação e cesteio dos navios, ou sustento das tripulações e passageiros, e dos animaes que conduzirem.

Art. 179. O chefe da Repartição Fiscal, á vista da lista dos sobresalentes que lhe fôr apresentada, designará os objectos que por sua natureza e destino não podem ser classificados como tales e os fará logo descarregar como mercadoria importada para consumo, ou permitirá o seu despacho, si assim o requerer o capitão ou consignatário do navio, impondo áquelle a multa de direitos de consumo em dobro.

Art. 180. A lista de sobresalentes e víveres, quando não fôr apresentada na occasião da entrada da embarcação, o será dentro do prazo de 48 horas e se deverão nela preporcionar as provisões e objectos do cesteio da embarcação ou destinadas ao sustento de seus officiaes, equipagem e passageiros e especificar sua qualidade, quantidade, numero, peso ou medida, marcas, contramarcas, denominações e numeros dos volumes em que estiverem acondicionados.

Art. 181. As embarcações que tiverem á bordo pratico da costa, porto ou barra, ficam isentas do pagamento das taxas de praticagem da localidade e dispensadas do serviço della, desde que o pratico faça parte da tripulação e esteja deviamente matriculado. A mesma isenção se fará quando o capitão ou qualquer um dos pilotos tiver capta á praticagem da localidade e assuma a responsabilidade da praticagem, nos termos do parágrafo unico do art. 83.

§ 1º Os vapores das companhias, empresas ou particulares que tiverem contrato com o Governo Federal para gosar de subvenções, pagará sómente metade das taxas devidas ás praticagens, quando se utilizarem dos serviços delas.

§ 2º Só poderá ser permitido o serviço de praticagem obrigatorio, establecido pelo regulamento que hajá com o decreto 6.846, de 6 de fevereiro de 1903, para quaisquer localidades, cujos regulamentos especiais qu tabellas para a cobrança de taxas, estejam em vigor na data da promulgação do presente regulamento.

§ 3º A taxa de praticagem só é devida pela embarcação, quando utilize o serviço das respectivas associações de praticagem ou de praticos matriculados na Capitania do Porto e só serão pagas de acordo com as tabellas appropriadass e em vigor na data da promulgação deste regulamento.

Art. 182. As certidões precisas para o goso de isenção de direitos e quaisquer outros favores concedidos por lei, serão passadas gratuitamente pela Inspectoria Geral de Navegação.

CAPITULO XXII

SERVIÇO DE EXPORTAÇÃO DE MERCADORIAS NACIONAIS OU NACIONALIZADAS

Art. 183. As alfandegas e mesas de rendas remetterão pela propria embarcação que conduzir mercadorias de origem estrangeira já nacionalizadas, reexportadas ou importadas nas letras a e b. do art. 190, as respectivas cartas de guia, notas ou despachos necessarios para o seu proprio desembarço no porto do destino, evitando-se desta arte que o commercio ou a embarcação seja, pela falta de tales documentos, prejudicado por qualquer forma.

Art. 184. Para boa execução do estatuido no artigo antecedente, os consignatarios, agentes ou capitães das embarcações deverão comunicar previamente ás alfandegas o dia e hora marcados para a saída das embarcações, affixando avisos nos escriptorios e postos fiscaes de embarque e os publicando na imprensa diaria, de modo que se possa realizar a expedição das mercadorias e fazer as diligencias fiscaes com a precisa regularidade.

Art. 185. O inspector da alfandega qui o administrador da mesa de rendas, logo que tiver sciecia da hora da partida do navio, fará, com a necessaria antecedencia, recolher a repartição, de conformidade com o disposto na legislação em vigor, todos os despachos e papeis que se referirem nos

generos embarcados, assim de serem, por occasião do desembarço do navio, encaminhadas com officio as respectivas segundas vias ao ponto do destino.

Art. 186. Si a partida da embarcação for em dia feriado, ou quando, por interesse do commercio, os embarques se prolongarem até depois da hora do expediente, mediante licença prævia da alfandega, conforme o regimen do ancoradouro, os respectivos chefes providenciarão para que o serviço se execute por intermedio da guarda-moria ou estação do expediente exterior nas mesas de rendas, de modo que a remessa dos papeis indispensaveis á carga do navio e a organização dos seus rôes ou inanifestos, sejam expedidas pela propria embarcação, nos termos do artigo antecedente.

As primeiras vias desses documentos serão no dia seguinte, ou após a partida da embarcação, recolhidas á primeira secção da alfandega, para os devidos efeitos.

Art. 187. Nos casos em que, á hora da partida da embarcação, préviamente anunciada, conforme o art. 184, não estiverem satisfeitas as exigencias fiscaes, é lícito ao capitão do navio enviar á guarda-moria da alfandega ou à barca do registro do ancoradouro respectivo sua declaração ou aviso, correndo neste caso sob a responsabilidade dos empregados aduaneiros as consequencias da demora havida no desembarço das embarcações.

Art. 188. No caso de infracção do disposto no art. 184, os consignatarios e agentes ou capitães dos navios ficam sujeitos á multa de 100\$ a 500\$, a juizo do inspector da alfandega ou administrador da mesa de rendas, podendo esta autoridade demorar por mais umas horas a saída da embarcação para concluir-se o serviço de que tratam os artigos antecedentes, de modo que todo o carregamento seja acompanhado dos respectivos documentos.

Art. 189. Por occasião do despacho ou desembarço da embarcação, as repartições fiscaes terão o cuidado de verificar si a embarcação satisfaz todos os requisitos do presente regulamento e mais disposições vigentes.

Parágrafo unico. No caso negativo, cumpre-lhes obstar a saída da embarcação pelos meios que a legislacao aduaneira faculta, dando parte ás autoridades da marinha de guerra do porto, para que se torne efectivo o impedimento do navio, até que sejam satisfeitas as exigencias do presente regulamento.

Art. 190. As mercadorias navegadas por cabotagem devem ser acompanhadas de guia de exportação ou certificado autenticado pela competente repartição fiscal do porto de sua procedencia.

Exceptuam-se:

a) os generos de produçao e manufatura nacional desde que possam ser á primeira vista distinguidos dos similares estrangeiros;

b) as mercadorias que forem transportadas por «navegação interior» e quando as embarcações conductoras não procedam ás zonas limitrophes com territorio estrangeiro.

Art. 191. Os artigos de produçao nacional ou quaisquer outras mercadorias já nacionalizadas pelos pagamentos dos direitos devidos, destinados aos portos brasileiros em transito por territorio estrangeiro, deverão ser acompanhados de guia de exportação ou certificado expedido pela competente repartição fiscal no logar da procedencia da mercadoria.

Art. 192. A falta de guia ou certificado de procedencia dará lugar á percepção dos direitos devidos, como si a mercadoria fosse directamente importada de porto estrangeiro, ou sujeitas a quaisquer outras penalidades estabelecidas em lei ou applicaveis ao caso em apreço.

Art. 193. Os generos nacionaes navegados por cabotagem serão descarregados onde convier ao commandante da embarcação que os transportar e se concederá a saída independente de certificado ou guia.

Parágrafo unico. Os chefes das repartições fiscaes poderão, entretanto, ordenar que a descarga e a conferencia dos generos nacionaes se effectue na forma ordinaria, quando assim julgarem conveniente por suspeita de fraude ou outro juzgo motivo.

Art. 194. Continuam em vigor todas as disposições concernentes aos artigos de produçao nacional, oriundos do Territorio Federal do Acre.

CAPITULO XXIII

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 195. As embarcações utilizadas no serviço de portos e na pesca, embora de propriedade estrangeira, serão sempre consideradas brasileiras, nos termos deste regulamento.

Art. 196. Todas as taxas e emolumentos que presentemente se arrecadarem nas capitâncias dos portos, serão co-

brados em sello adhesivo e exclusivamente pela tabella anexa, devidamente inutilizado o sello pela autoridade competente.

Art. 197. Ninguem poderá trabalhar nas embarcações mercantes, de pesca ou de simples recreio, sem estar matriculado na repartição competente.

Art. 198. A licença anual das embarcações nacionais será dada pelas capitâncias dos portos ou repartições devidentes, onde residirem os seus proprietários, ou fizerem estadia ou parada as mesmas embarcações, desde que estejam em condições de navegar com segurança, nos termos do capítulo VII. deste regulamento.

Art. 199. As embarcações ou navios que fizerem exclusivamente o serviço de cabotagem de «navegação interior», quando precedentes de zonas não limitrophes com território estrangeiro, ficarão dispensados das visitas de entrada da Alfândega, salvo caso de força maior a juízo da autoridade competente.

Art. 200. A visita da Alfândega começará às 7 horas da manhã e terminará às 9 horas da noite, podendo ser prorrogada esta hora, a juízo do Governo e quando o exigir o interesse público.

Nos casos em que as companhias ou proprietários de navios o solicitem, será a visita feita depois dessa hora, a requerimento do proprietário, agentes ou consignatários, correndo neste caso a despesa por conta dos mesmos de acordo com as tabellas approvadas pelo Ministério da Fazenda.

Art. 201. As malas postaes, nos portos de saída, deverão ser entregues a bordo das embarcações nacionais ou estrangeiras, em cada porto, até uma hora antes da anunciada para a partida, podendo o commandante, no caso contrário, mandar levantar ferro, fazendo, antes, a necessaria comunicação ao director do Correio do Estado em que se achar.

Paragrapho unico. Os donos, agentes ou consignatários, capitães ou mestres de navios mercantes á vela ou á machina são obrigados a participar á repartição postal a hora da partida e a indicação dos portos de destino e os de escala, com a precisa antecedência nos termos dos regulamentos dos Correios da República.

Art. 202. Todo tripolante é obrigado a executar o serviço inherenté à sua classe, e, em casos de necessidade urgente, qualquer outro relativo ao navio, devendo para isso notadamente fazer exercícios de incêndio e salvamento em casos de naufrágio, desde que lhe seja ordenado pelo commandante do navio, sob pena de multa de 10\$ a 50\$.

Art. 203. Nenhum emolumento ou taxa poderá ser cobrado nos despachos das embarcações que não esteja determinado no presente regulamento. Os capitães dos portos são os únicos competentes para dar o passe de saída às embarcações desembarcadas pelas repartições aduaneiras, de Polícia Marítima Federal e dos Correios.

Art. 204. Todos os documentos relativos a despachos de embarcações brasileiras, movidas á machina ou á vela, que forem adquiridas no estrangeiro para o serviço de navegação de cabotagem ou longo curso, continuam isentas de todo e qualquer emolumento nos consulados brasileiros, obrigados, entretanto, ao sello federal, na forma da lei vigente.

Art. 205. As embarcações empregadas no serviço de cabotagem são obrigadas a ter a bordo todos os documentos referentes ao seu registro e matrícula do pessoal, á qualidade e quantidade de seu carregamento por procedência e destino, o roteiro da equipagem e os manifestos ou relações de carga por qualidades, números marcas e contramarcas, recebidos no porto inicial ou nos intermedios de escala, nos termos dos arts. 311 e 369 da *Consolidação das Leis das Alfândegas*.

Art. 206. São competentes para fiscalizar a execução do presente regulamento e impôr as multas por infração das suas disposições, nos casos em que essa atribuição não esteja já especificada:

a) o director geral de Saúde Pública na parte que se refere ao serviço sanitário;

b) o delegado fiscal, inspector da Alfândega ou administrador da Mesa de Rendas, na parte que se refere ao comércio de cabotagem e em geral no serviço aduaneiro;

c) o inspector geral de Navegação na parte que se refere às obrigações dos navios que gosem de regalias de paquete e ao transporte de passageiros e cargas, quando se refira a navios por ella fiscalizados;

d) os capitães dos portos nos demais casos e especialmente na parte que se refere ao regulamento das Capitanias, que não tenha sido revogado pelo presente.

Art. 207. Toda a multa poderá ser objecto de recurso com efeito devolutivo para a autoridade imediatamente superior, quem ultima instância para o Ministro respectivo,

Art. 208. As multas devem ser pagas no Tesouro Federal, Delegacias Fiscaes, Alfândegas e Mesas de Rendas, conforme a repartição arrecadadora do local em que as mesmas forem impostas, no prazo de 10 dias, da expedição do auto-guia de pagamento, ficando a embarcação apenada e não podendo ser desembarcada pela Capitania do Porto enquanto não provar ter pago ou depositado a importância da multa.

Paragrapho unico. A autoridade que impuser qualquer multa em virtude de disposição deste regulamento, por si ou seu representante legal e local, para os efeitos do artigo antecedente, comunicará por officio esse facto à Capitania do Porto ou sua delegacia, que passará recibo desse officio.

Art. 209. Nos navios que gosem de regalias de paquete fica suprimida a visita da polícia nos diversos portos da República, excepto da do Distrito Federal, salvo os casos especiais em que ella tenha necessidade de ser feita a juízo da suprema autoridade local.

Art. 210. Nestes casos, ao entrar o navio será o commandante notificado por signaes que deve aguardar a visita da polícia, não podendo franquear o navio antes desta dar a preciosa licença. Em todos os casos, porém, desde que essa visita não esteja a bordo dentro de uma hora após a entrada do navio, poderá o commandante franqueá-lo, testemunhando o facto.

Paragrapho unico. A visita da polícia do Distrito Federal será feita a qualquer hora do dia ou da noite.

Art. 211. O capitão do navio não visitado pela polícia deverá, dentro de 12 horas após a sua entrada no porto, enviar á autoridade policial do local que a exigir, em virtude de disposição regulamentar, a relação dos passageiros que transporta, com o nome, profissão, nacionalidade e procedência dos mesmos.

Art. 212. Os agentes ou representantes das companhias de navegação nas mesmas condições remeterão á polícia uma hora antes da saída do navio a relação nominal dos passageiros embarcados, não podendo depois de enviada essa lista vender mais passageiros ou receber passageiros que della não constem.

Art. 213. Pelas infrações do art. 211 será o capitão punido com uma multa de 200\$ a 500\$ e no caso do art. 212 em 200\$ por pessoa recebida a bordo.

CAPITULO XXIV

DISPOSIÇÕES TRÂNSITORIAS

Art. 214. As companhias de navegação e os particulares, proprietários de embarcações nacionais, deverão habilitar-se para o cumprimento das disposições do capítulo XVIII. deste regulamento dentro do prazo de seis meses, a contar da data da sua promulgação, sob pena de multa de 1:000\$ imposta pela autoridade competente.

Paragrapho unico. As demais disposições que não tiverem prazo determinado entrarão em vigor dentro do prazo de três meses da data da sua promulgação.

Art. 215. O Ministério da Marinha, em caso de greve e se se tratar de máquinas novas, ainda não conhecidas na República, poderá autorizar, pelo prazo mínimo de seis meses, que marinistas estrangeiros possam trabalhar nos navios nacionais.

Art. 216. Poderão gozar das regalias de paquetes deste regulamento os navios a vapor que tiverem pelo menos a marcha horária de oito milhas, desde que se obriguem ás demais disposições exigidas no capítulo XIX e o requeiram dentro de tres meses após a sua promulgação, tenham ou não regalias anteriores.

Art. 217. Até 4 de Janeiro de 1917 é permitido aos báracos a machina ou a vela empregados no serviço de pesca o exercício por estrangeiros de cargos de capitão, mestre, contra-mestre e até metade da equipagem, desde que esses estrangeiros se obriguem, por contrato escrito, a submeter-se á legislação brasileira e a recorrer tão-somente ao fórum brasileiro, nos casos de litígio que porventura possa surgir no exercício de sua profissão.

Art. 218. Ficam revogados o regulamento que baixou com o decreto n.º 2.304, de 2 de julho de 1896, e quaisquer disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1913. — José Barbosa Gonçalves. — Alexandrino Faria de Alencar. — Riadania da Cunha Corrêa. — Herculano de Freitas. — Pedro de Toledo.

TABELLA DAS TAXAS QUE DEVEM SER COBRADAS EM SELLO ADHESIVO PELAS CAPITANIAS DOS PORTOS DA REPUBLICA

Por matrícula pessoal (caderneta da gente empregada na vida do mar)	\$500
A inclusão da matrícula no rol de equipagem será gratuita.	
Arrolamento permanente de qualquer embarcação, movida por qualquer meio, não sujeito a registro, ou corpos flutuantes fixos ou não.....	2\$000
Por licença anual de embarcação arrolada, movida por qualquer meio, não sujeita a registro, ou corpos flutuantes fixos ou não, até 10 toneladas de arqueação.....	5\$000
De 10 até 25 toneladas.....	10\$000
De 25 até 50 toneladas.....	15\$000
De 50 até 75 toneladas.....	20\$000
De 75 até 100 toneladas.....	25\$000
Acima de 100 toneladas cobrar-se-há á razão de \$050 por tonelada.	
Por licença anual de embarcação sujeita a registro:	
Até 30 toneladas líquidas.....	10\$000
De 30 até 50 toneladas líquidas.....	15\$000
De 50 até 75 toneladas líquidas.....	20\$000
De 75 até 100 toneladas líquidas.....	25\$000
Pelo que excede de 100 toneladas, pagará mais \$050 por tonelada.	
São isentas de taxas as licenças das emba- cações arroladas na pesca, praticagem e regatas.	
Por licença de qualquer natureza, não especificada na presente tabella	1\$200
Por averbação nos títulos de registro ou arrola- mento de embarcação.....	1\$200
São isentas de taxa os «vistos annuaes» nas matrículas da gente empregada na vida do mar.	
Por termo de abertura de livro da marinha mercante	1 \$100
Pelo registro de título ou carta de machinista e mestre	2\$200
Por termo de encerramento de livro da ma- rinha mercante, a importância correspondente ao numero de folhas rubricadas á razão de \$050 por folha.	
Por portaria de exame de mestres de 1 ^a e 2 ^a classes.	10\$000
Por portaria de exame de machinista e pilotagem ..	15\$000
Por «passe» para saída de navio nacional.....	\$300
São isentos de «passes» as embarcações nacio- naes empregadas na pequena cabotagem ou nave- gação fluvial e interior, ás quaes se devem dar entrada e saída gratuitas.	
Por termo de entrada ou saída nos livros de de- pósito de dinheiros feitos na Capitania do Porto	1\$100
Revalidação de cartas ou títulos passados por es- colas estrangeiras.....	20\$000
<i>Observação.</i> — Entender-se-há por «termo», em geral, toda a declaração escrita, datada e assinada por empregado publico em livro ou documento para interesse da parte, não se compre- hendendo por termo as notas relativas a empre- gados publicos.	
Por busca, por anno, de qualquer documento.....	\$550
<i>Observação.</i> — O sello de verba será cobrado pela Recebedoria do Rio de Janeiro, pelas Dele- gacias Fiscaes, Alfandegas, Mesas de Rendas e Collec- torias Federaes nos Estados. As Capitanias dos Portos não receberão nem registrarão papeis, sem que delles conste o pagamento do sello de verba.	
Por termo de vistoria em embarcação.....	10\$000
Por título de registro de embarcação nacional....	20\$000