

tificativo acompanhando-o de todos os documentos comprovativos.

Art. 3.º Recebido o relatório a que alude o artigo 2.º o Ministro competente lavrará o respectivo despacho, que será intimado ao interessado e, se este não for encontrado, publicado no *Diário do Governo*.

Art. 4.º O interessado poderá recorrer para o Conselho de Ministros, no prazo de oito dias, contados da intimação do despacho, ou da sua publicação no *Diário do Governo*, juntando ao respectivo requerimento as provas da sua defesa (declarações ou testemunhos escritos devidamente autenticados ou reconhecidos e quaisquer outros que entenda).

Art. 5.º Findo o prazo indicado no artigo antecedente, o processo será presente ao Conselho de Ministros, para resolução definitiva.

Art. 6.º A manifestação de carácter oficial, por declaração escrita ou verbal, ou por qualquer outro facto de adesão ou solidariedade com aqueles que se encontrem abrangidos pelo artigo 1.º, considerar-se há para todos os efeitos equivalente a pedido de demissão.

Art. 7.º As disposições deste decreto são applicáveis à armada, aos militares em serviço na guarda nacional republicana e guarda fiscal, aos militares em serviço na policia cívica e respectivos agentes, às corporações com organização militar e aos funcionários públicos.

Art. 8.º Este decreto entra imediatamente em execução e revoga a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 9 de Março de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *José Vicente de Freitas* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *Agnelo Portela* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa* — *José Alfredo Mendes de Magalhães* — *Felisberto Alves Pedrosa*.

## MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

### Decreto n.º 15:151

Considerando o disposto no decreto n.º 12:383, de 27 de Setembro de 1926, e mais especialmente nos seus artigos 3.º e 29.º;

Considerando a vantagem de se uniformizar a nossa legislação, a respeito dos alojamentos dos navios de passageiros, com a dos principais países marítimos, com o fim de se estabelecer o reconhecimento recíproco dos respectivos certificados de navegabilidade;

Considerando a necessidade de manter essa uniformidade com a evolução das legislações nos principais países marítimos ou em consequência de acordos ou convenções internacionais;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento sobre as condições a que devem satisfazer os alojamentos dos navios de passageiros.

§ único. É autorizado o Ministério da Marinha a manter actualizadas todas as prescrições desse regulamento logo que circunstâncias de carácter técnico ou internacional tenham indicado a oportunidade de uma tal modificação.

Art. 2.º As disposições técnicas, constantes do regulamento aprovado por este decreto e relativas a navios de longo curso, devem ser verificadas por peritos da Direcção da Marinha Mercante.

Art. 3.º Os navios de passageiros, dos países que reconheçam os certificados de navegabilidade portugueses, podem ser dispensados das verificações e medições, previstas no regulamento anexo, desde que as indicações constantes dos certificados, passados pelas respectivas autoridades marítimas, sejam julgadas suficientes.

Art. 4.º Se o proprietário ou o capitão de qualquer navio tem a bordo, em qualquer lugar, um número de passageiros que, atendendo à hora, época e circunstâncias do facto, é maior do que o número permitido pelo certificado de navegabilidade o proprietário ou o capitão deve, para todos os efeitos, ser considerado como se tivesse recebido esses passageiros a bordo nesse lugar.

Art. 5.º O proprietário ou o capitão de qualquer navio de passageiros que receba a bordo, em qualquer lugar do navio, um número de passageiros que, atendendo à hora, época e circunstâncias do facto, é superior ao número permitido pelo certificado de navegabilidade incorre por cada falta numa multa não superior a 90\$ (ouro), acrescida de um adicional não excedendo o dobro da importância das passagens dos passageiros recebidos a bordo em qualquer lugar, além do número permitido pelo certificado de navegabilidade, calculado em base à passagem mais cara paga por qualquer passageiro a bordo.

§ único. As importâncias das multas devem ser distribuídas nos termos do regulamento geral das capitaniãs, de 1 de Dezembro de 1892, e mais legislação applicável.

Art. 6.º As verbas que os proprietários têm de pagar pelas medições e verificações que servem de base ao certificado de navegabilidade dos navios de passageiros são consideradas em portaria do Ministério da Marinha.

Art. 7.º Este decreto entra em vigor no dia 1 de Julho de 1928.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 15 de Fevereiro de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *José Vicente de Freitas* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *João José Sinel de Cordes* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *Agnelo Portela* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa* — *Artur Ivens Ferraz* — *José Alfredo Mendes de Magalhães* — *Felisberto Alves Pedrosa*.

Regulamento sobre as condições dos alojamentos dos navios e embarcações de passageiros

### CAPÍTULO I

#### Definições

Artigo 1.º São considerados passageiros todas as pessoas a bordo, com excepção do capitão ou mestre e sua família, da tripulação e do proprietário, sua família e criados.

Art. 2.º Os passageiros dividem-se, para efeitos deste regulamento, em duas categorias:

1.º Passageiros de camarote ou simplesmente passageiros:

Os que dispõem dum espaço, exclusivamente destinado ao seu uso, não inferior a 3<sup>m</sup>,34 (36 pés quadrados), por cada adulto;

Pagam uma passagem por um preço não inferior a 112\$50 (ouro) por viagem completa, ou 13\$50 (ouro) por cada 1:000 milhas de viagem;

E têm um bilhete para passageiros de camarote, estipulando condições não contrárias à lei;

2.º Passageiros de cobertura os que não são abrangidos pela primeira categoria.

§ único. A falta de bilhete para passageiro de camarote não implica que um determinado passageiro seja considerado passageiro de cobertura uma vez que sejam satisfeitas as outras duas condições.

Art. 3.º Nos termos da Convenção de Londres de 1914 considera-se navio ou embarcação de passageiros todo o navio ou embarcação que transporte mais de doze passageiros.

Art. 4.º Considera-se passageiro adulto, para efeitos deste regulamento, todo o individuo de idade igual ou superior a doze anos.

§ único. Dois individuos menores de idade entre um e doze anos são considerados como um adulto.

## CAPÍTULO II

### Condições gerais

Art. 5.º O número de pessoas a bordo, incluindo os passageiros de 4.ª classe, é limitado pelos meios de salvação existentes.

§ único. Contudo, sendo os passageiros de 4.ª classe transportados somente em zonas costeiras, os meios de salvação podem nesse caso ser regulados pelo exigido para os navios de passageiros de pequena cabotagem.

Art. 6.º É proibido transportar passageiros, seja qual for a sua categoria, em mais de um pavimento abaixo da linha de carga máxima definida pela marca do Bordo Livre.

§ único. A cobertura, cujo pavimento fica abaixo da linha de água, chama-se *cobertura inferior de passageiros*; as coberturas superiores, ou partes de coberturas, acima da *cobertura inferior*, adaptadas para transporte de passageiros, são designadas por *coberturas de passageiros*.

Art. 7.º Os locais destinados a passageiros devem ser convenientemente ventilados e iluminados de dia e de noite, e providos de meios de acesso apropriados.

§ 1.º Pode ser considerada como local destinado a passageiros, mediante autorização da capitania do porto, uma cobertura sem iluminação natural, desde que seja convenientemente iluminada por electricidade.

§ 2.º Não se admite em caso algum a iluminação por candeeiros de petróleo.

§ 3.º A ventilação dos locais destinados a passageiros deve ser eficaz, mesmo no caso de escotilhas ou alvéios se deverem conservar fechados por causa do mau tempo.

Art. 8.º No período compreendido entre 1 de Setembro e 30 de Abril não é permitido o transporte de passageiros, em viagens de longo curso, em alojamentos situados em pavimentos metálicos não revestidos de madeira ou de uma substância isoladora.

§ 1.º Esta exigência é limitada à parte dos pavimentos em que existem alojamentos de passageiros e aos pavimentos imediatamente superiores.

§ 2.º Todos os pavimentos de madeira, em correspondência de alojamentos de passageiros, devem ser convenientemente calafetados.

Art. 9.º As balaústradas dos pavimentos a que os passageiros possam ter acesso não devem ter altura inferior a 1 metro.

§ 1.º Com o fim de se obter alguma segurança para as crianças deve ser aplicada uma rede forte sobre os balaústres ou exigir-se que pelo menos os varões paralelos ao corrimão não distem entré si mais de que 23 centímetros (9").

§ 2.º Havendo borda falsa em vez de balaústres deve a sua altura ser igual a 1 metro pelo menos; os respectivos resbordos devem ter uma grade de protecção.

Art. 10.º Para que uma cobertura possa ser considerada apropriada ao transporte de passageiros é indispensável que a sua altura não seja inferior a 1<sup>m</sup>,80.

Art. 11.º Não são permitidas casas de luzes cuja situação possa constituir um perigo para os passageiros ou tripulação.

Art. 12.º Os tubos de descarga accidental dos tanques de água doce não devem comunicar com os porões.

§ único. Os tubos de ventilação desses tanques devem abrir acima de um pavimento exposto ao tempo.

## CAPÍTULO III

### Determinação do número máximo de passageiros nos casos em que a duração média das travessias ultrapassa quarenta e oito horas

Art. 13.º O número de passageiros alojados ou não em camarotes é determinado pelo número de beliches, quando a duração média da travessia é superior a quarenta e oito horas.

§ 1.º No caso de camarotes podendo alojar até um máximo de seis pessoas, cada passageiro deve dispor de 3<sup>m</sup>,5.

§ 2.º No caso de camarotes para mais de seis pessoas devem ser satisfeitos os seguintes mínimos:

a) Na cobertura inferior de passageiros (artigo 6.º) cada passageiro deve ter 4 metros cúbicos de ar;

b) Nas coberturas superiores sucessivas cada passageiro deve ter pelo menos 3 metros cúbicos de ar.

§ 3.º No caso em que o local é dividido em dormitório e salão:

a) Na cobertura inferior de passageiros, cada passageiro deve dispor, no dormitório, de 2<sup>m</sup>,5 de ar;

b) Nas coberturas superiores sucessivas, cada passageiro deve dispor, no dormitório, de 2 metros cúbicos de ar.

Art. 14.º Além das condições expressas no artigo anterior, cada passageiro deve ter 0<sup>m</sup>,46 sobre o pavimento descoberto, ou pavimentos destinados a passageiros.

§ único. A lotação definitiva dos passageiros é, pois, o menor dos números encontrados pela aplicação do presente artigo e do artigo precedente.

## CAPÍTULO IV

### Navios fazendo travessias de duração inferior a quarenta e oito horas, e navios de longo curso fazendo o transporte de passageiros em viagens costeiras

Art. 15.º O número máximo de passageiros que pode transportar uma embarcação fazendo travessias de menos de quarenta e oito horas é determinado pelas seguintes regras:

A) O número de passageiros a admitir nos camarotes salões e casotas guarnecidas de beliches ou de sofás é limitado pelo número de beliches ou de sofás desde que cada passageiro possa dispor de 2 metros cúbicos.

O volume de cada compartimento é calculado como está indicado no artigo 18.º, mas deve-se deduzir da superfície em planta a superfície coberta por mesas, *fauteuils*, cadeiras e objectos de mobiliário fixados ao pavimento.

Cada passageiro deve, além disso, dispor, sobre um pavimento descoberto, de uma superficie de  $0^m,30$  a considerar além da que é reservada aos passageiros de convés mencionados na alínea seguinte.

B) Os chamados *passageiros de convés* podem ser transportados sobre os pavimentos descobertos, tetos de castelos e de casotas, desde que cada passageiro disponha de 1 metro quadrado.

Um sexto da superficie livre utilizável para passageiros de convés deve ser convenientemente abrigada, isto é, coberta e protegida contra as intempéries.

As balaustradas só são permitidas nos locais destinados a passageiros de convés se ficarem a pequena altura acima da linha de água e mesmo assim devem ser protegidas nas condições indicadas no artigo 9.º

Devem pois ser preferidos os resguardos de chapa (e escoras da borda) dados por uma borda falsa.

Podem ser incluídas como superficies de convés as superficies dos salões, restaurantes, etc., e, em geral, das cobertas e casotas; no entanto não podem ser transportados passageiros de convés em mais de três pavimentos, salvo autorização da Direcção da Marinha Mercante.

Se um dos pavimentos é um pavimento ligeiro (pavimento de abrigo ou com fim análogo) não pode ser empregado para transporte de passageiros senão sobre um quarto do comprimento da embarcação.

São sempre excluídos da superficie de pavimento destinada a passageiros o pavimento acima do castelo proa ou a parte do pavimento superior adentro de um oitavo do comprimento da embarcação a contar da roda de proa.

Art. 16.º Os passageiros de convés ou de 4.ª classe só podem ser admitidos nos navios de longo curso em viagens costeiras entre portos da África, da Ásia e da América Central.

§ 1.º Os capitães dos portos podem admitir o transporte destes passageiros em viagens de duração superior a quarenta e oito horas.

§ 2.º Se os passageiros de 4.ª classe são transportados em cobertas, devem então ter um espaço, em pavimento descoberto, não inferior a  $0^m,30$ , considerado além do que é reservado aos restantes passageiros.

#### CAPÍTULO V

**Embarcações fazendo travessias de menos de dez horas, exclusivamente durante o dia, e embarcações que não deixam os rios, rias e canais**

Art. 17.º São applicáveis a estas embarcações as regras consideradas no artigo precedente, atenuadas do seguinte modo:

a) Não deve ser reservada superficie de pavimento descoberto para aqueles passageiros que têm beliche ou sofá;

b) Um pavimento ligeiro (pavimento de abrigo, etc.) pode ser utilizado para os passageiros de convés em todo o seu comprimento desde que não seja comprometida a estabilidade da embarcação;

c) Para as embarcações que navegam apenas nos rios, canais, lagos, etc., o número máximo de passageiros, por cada categoria, é fixado do seguinte modo:

(I) Embarcações providas de convés:

Número de passageiros em ocasiões de mau tempo . . . { Área da superficie livre, expressa em decímetros, dividida por 90.

Número de passageiros em ocasiões de bom tempo . . . { Área da superficie livre, expressa em decímetros, dividida por 50.

(II) Embarcações não providas de convés:

Número de passageiros . . . . . { Comprimento útil das bancadas longitudinais e transversais, expresso em metros, dividida por  $0^m,46$ .

(III) Embarcações sem convés, destinadas normalmente ao transporte de carga:}

Número de passageiros . . . . . { Área livre dos paneiros, expressa em decímetros quadrados, dividida por 90.

§ 1.º Quando as embarcações (I) sejam autorizadas a fazer excursões fora da barra e em ocasiões de bom tempo e em viagens feitas completamente durante o dia, o número de passageiros a embarcar não deve ir além do que se deduz para a navegação dentro do rio em ocasiões de mau tempo.

§ 2.º O emprêgo accidental das embarcações (III) no transporte de passageiros obriga à colocação de bancadas de largura mínima igual a  $0^m,30$ .

§ 3.º Só se medem os espaços, entre a amurada e o motor, que tenham pelo menos  $0^m,90$ .

§ 4.º O perito deve limitar o número de passageiros atendendo também à estabilidade da embarcação, bordo livre mínimo e robustez da estrutura que deve suportar o peso dos passageiros.

§ 5.º O número de passageiros deve ainda ser reduzido em consequência do transporte de bagagem, carros, gado e, em geral, de tudo o que tire espaço que tenha sido medido para passageiros.

#### CAPÍTULO VI

**Determinação do volume dum compartimento ou duma coberta e da superficie livre a considerar nos cálculos do número máximo de passageiros.**

Art. 18.º O volume de qualquer local, ou coberta, destinado a passageiros, determina-se fazendo o produto da superficie horizontal, livre, pela altura medida entre as faces visíveis dos dois pavimentos.

§ 1.º Só se consideram locais de altura igual ou superior a  $1^m,80$ .

§ 2.º A altura máxima com que se entra no cálculo nunca deve ser superior a  $2^m,50$ , ainda que o local tenha maior altura.

§ 3.º A largura a considerar em cada secção transversal é a menor das larguras entre os canais dos tricanis ou de maior amassamento, caso exista.

§ 4.º A superficie livre obtém-se depois da dedução dos espaços ocupados por escotilhas, escadas, *trunks*, mastros, ventiladores, etc.

§ 5.º Quando a coberta, em estudo, tem mercadorias ou bagagens muito volumosas, deve ser deduzido um volume de  $2^m,50$  por cada metro quadrado assim ocupado.

Art. 19.º A superficie livre a considerar na determinação do número de passageiros de convés é obtida depois de se deduzirem os espaços ocupados por escotilhas, gaiutas, alboios, mastros, ventiladores, embarcações miúdas, máquinas de convés, objectos diversos do armamento, locais ocupados por bagagens, superestruturas temporárias, espaços necessários à manobra e ao comando e todos os espaços de pavimento compreendidos

entre duas casotas ou entre a borda e uma casota, ou escotilha, cuja largura não atinge a 0<sup>m</sup>,75.

§ 1.º Em cada secção transversal, a largura com que se entra no cálculo corresponde ao menor dos valores da largura entre trinçanis ou entre corrimãos, medidos internamente.

§ 2.º Nas embarcações de rodas, nem os embonos nem as partes dos pavimentos superiores sobre esses embonos entram no cálculo da superfície livre.

Art. 20.º Os pavimentos dos castelos de proa não são, em geral, incluídos nas medições.

§ 1.º Se o pavimento de castelo de proa está ligado ao do castelo central, o comprimento para o cálculo da superfície livre de convés é medido até um oitavo de comprimento da embarcação, considerado desde a roda de proa.

§ 2.º O porão não deve ser considerado conveniente para a acomodação de passageiros e assim também não devem ser considerados os espaços que constituem acomodação temporária sobre a carga, nem os espaços iluminados e ventilados só por escotilhas.

§ 3.º Nenhuma porção de pavimento sobre uma casota que pode servir ocasionalmente, ou sempre, para a navegação deve ser incluída nos espaços para passageiros.

Art. 21.º Quanto às embarcações de tráfego local, a medição da superfície livre deve começar a partir da secção transversal onde termina ou onde se supõe que deve terminar o espaço indispensável ao ferro, à amarra e sua manobra; e a ré essa superfície, no caso de embarcação com motor de combustão interna, termina na antepara de vante que limita o local do motor.

§ 1.º Se porém o motor está a meio da embarcação, a superfície a considerar, embora deva ser desfalcada da que é ocupada pelo motor, pode ser prolongada até onde o perito julgar razoável.

§ 2.º Os espaços entre o motor e as amuradas só devem ser incluídos se são de largura igual ou maior do que 0<sup>m</sup>,90.

## CAPÍTULO VII

### Condições especiais para o transporte dos passageiros de coberta

Art. 22.º Os navios transportando mais de cinquenta passageiros de coberta são especialmente considerados no presente capítulo.

Art. 23.º O transporte de mercadorias ou bagagens pesadas em cobertas de passageiros só pode ser autorizado a título excepcional, quando se verifique que não incomoda os passageiros, nem prejudica a iluminação e ventilação dos locais, devendo em tal caso reduzir-se o número de passageiros embarcados, proporcionalmente ao espaço ocupado.

Art. 24.º Os pavimentos destinados ao transporte de passageiros de coberta devem fazer parte da estrutura do navio, não se admitindo o transporte em bailéus.

Art. 25.º Os pavimentos devem ser convenientemente calafetados em correspondência dos alojamentos e no caso de pavimentos metálicos devem ser revestidos de madeira ou duma substância isoladora.

Art. 26.º Os pavimentos abertos onde os passageiros têm acesso devem ser protegidos por uma balaustrada de altura não inferior a 1 metro e devem oferecer a necessária segurança, para evitar a queda de crianças ao mar, por meio duma rede forte ou outro meio considerado equivalente.

Art. 27.º Cada passageiro de coberta tem o seu beliche; os beliches devem satisfazer às seguintes condições:

1.º Cada beliche é numerado;

2.º Não é permitida dispor mais de dois beliches so-

brepostos. A distância do pavimento ao fundo do beliche inferior não deve ser menor do que 30 centímetros e o intervalo entre os dois beliches e entre o beliche superior e o pavimento que constitui o teto não deve ser inferior a 75 centímetros;

3.º Os beliches devem ser de sólida construção e de dimensões não inferiores a 1<sup>m</sup>,80 de comprimento por 55 centímetros de largura para passageiros adultos;

4.º Os beliches não devem ficar encostados a uma antepara de separação de retretes e urinóis, a não ser que essa antepara seja estanque aos gases;

5.º Cada passageiro adulto tem o seu beliche, excepto no caso de passageiros de menos de 12 anos, para os quais é dado um beliche para dois passageiros;

6.º Os alojamentos em comum para passageiros adultos do sexo masculino são separados dos outros passageiros por uma antepara convenientemente fixada; se o navio tem beliches dispostos em dormitórios ou camarotes as anteparas de separação devem ser completas de pavimento a pavimento e providas de portas;

7.º Os alojamentos destinados a mulheres só devem ser convenientemente separados dos homens e ter fácil acesso à respectiva retrete; o serviço destes alojamentos deve ser feito por criadas alojadas em beliches próximos;

8.º O transporte de indigentes deve ser feito em condições idênticas às dos passageiros de coberta, mas cumprindo-lhes fazer a limpeza dos seus alojamentos.

§ único. A superfície livre, nas cobertas ou compartimentos, por passageiro, não é fixada neste regulamento, mas deve ser julgada suficiente pelos peritos.

Art. 28.º Os alojamentos dos passageiros de coberta devem ter meios de acesso suficientes e, de um modo geral, devem ser observadas as seguintes regras:

1.º As portas devem ser da mesma largura das escadas de acesso;

2.º As entradas devem ser cobertas de gaiutas que dêem ar e luz ao mesmo tempo que protejam do tempo;

3.º Os corredores devem ser proporcionados ao número de pessoas que os utilizam; as coxias entre beliches não devem ter nunca largura inferior à dos beliches;

4.º Compartimento ou coberta deve ter escada de acesso.

Nos compartimentos destinados a grande número de passageiros, o número de escadas e a sua posição são tais que evitem a aglomeração de pessoas.

A largura total das escadas de acesso a um alojamento deve corresponder a 1 centímetro por passageiro.

No caso em que uma escada deva servir vários dormitórios em duas cobertas sobrepostas, mantém-se a mesma regra para o proporcionamento da largura.

Se há três ou mais cobertas sobrepostas, a largura da parte das escadas que servem todas as cobertas é calculada na proporção de 1 centímetro por passageiro alojado nas duas cobertas inferiores e mais 0<sup>m</sup>,5 por passageiro das restantes cobertas.

Quando as escadas terminem numa superestrutura fechada, a largura total das portas que dão para o convés e das escadas de acesso ao pavimento cobrindo a superestrutura deve corresponder à regra dada.

5.º Caso estas regras sejam dificilmente aplicáveis, pode ser permitida uma redução de 25 por cento, pensando essa redução por um aumento de largura das escadas de um compartimento contíguo (por exemplo: um compartimento reservado para mulheres) com portas de comunicação. Em todo o caso, a redução não deve ser tal que o compartimento seja servido por menos de duas escadas, de largura não inferior a 75 centímetros.

6.º As escadas dos alojamentos de passageiros de coberta devem conduzir ao convés a que estes têm livre acesso. Não é aconselhável o recurso das escadas desti-

nadas a servir só em caso de sinistro e que comunicam com locais a que os passageiros não têm acesso. Em caso algum é aceitável que as portas das escadas sejam fechadas pela parte exterior aos alojamentos dos passageiros de coberta.

As escadas não devem ter largura inferior a 75 centímetros nem superior a 1<sup>m</sup>,25, salvo quando existe um corrimão central.

A largura é medida sobre os degraus.

A distância vertical livre sobre os degraus não deve ser inferior a 1<sup>m</sup>,80.

As escadas devem ser providas de corrimões fixos, não constituídos por cabos.

Recomenda-se que, sempre que seja possível, a inclinação da escada não forme um ângulo superior a 37°

As escadas que atravessam dormitórios devem ser revestidas por uma antepara.

Art. 29.º Os alojamentos dos passageiros de coberta devem ser bem iluminados por luz natural durante o dia e de noite por luz artificial.

§ único. Pode aceitar-se excepcionalmente que um alojamento seja permanentemente iluminado por luz artificial, mediante autorização da Direcção da Marinha Mercante, devendo o grupo electrogénico, no caso de iluminação eléctrica, estar situado acima da flutuação.

Art. 30.º As vigias empregadas na iluminação dos alojamentos terão diâmetro não inferior a 23 centímetros (9 polegadas) e devem ter aro de latão e portas de tempo.

Art. 31.º A ventilação dos alojamentos dos passageiros de coberta é considerada no regulamento da ventilação a bordo, publicado separadamente.

Art. 32.º O número de retretes existentes nos navios transportando passageiros de coberta não deve ser inferior a quatro por cada 100 passageiros até 300 e mais duas por cada 100 passageiros além desse número.

§ único. O número de urinóis deve ser igual (no mínimo) a metade do número das retretes.

Art. 33.º As retretes destinadas a mulheres devem ser separadas das destinadas a homens e devidamente marcadas.

Art. 34.º Todas as retretes e urinóis devem ter disposições para a lavagem com água corrente, e o tubo de esgôto deve ser construído em três partes, de modo que a secção intermédia seja facilmente desmontável.

§ 1.º As retretes devem ser de sólida construção, convenientemente ventiladas e iluminadas.

§ 2.º As anteparas que separam as retretes e urinóis dos alojamentos dos passageiros devem ser estanques e providas de portas que fechem bem; essas anteparas são de aço sempre que as retretes e urinóis sejam permanentemente montadas a bordo.

Art. 35.º Nos navios transportando passageiros de coberta devem existir casas de lavagem, separadas para homens e mulheres, com lavatórios em número não inferior a 5 por cada 100 passageiros.

§ 1.º Deve haver também, nas casas de lavagem, calhas para lavagem na proporção de uma por cada 100 mulheres e uma por cada 200 homens.

§ 2.º Os lavatórios e calhas devem ser convenientemente providos de água e instalados de modo a permitir o seu uso com comodidade.

§ 3.º Quando existam lavatórios nos compartimentos, o número de lavatórios a instalar nas casas de lavagem pode ser reduzido a 3 por cada 100 passageiros.

Art. 36.º Além destas casas de lavagem deve haver casas de banho contendo pelo menos uma tina por cada 100 passageiros, podendo contudo ser substituído metade do número de tinas por outros tantos chuveiros (*douches*) em *cabines* separadas.

Art. 37.º Deve haver uma enfermaria ou enfermarias

exclusivamente destinada aos passageiros de coberta transportados.

§ 1.º A superfície de uma enfermaria não deve em caso algum ser inferior a 4,45 metros quadrados e a superfície total destinada a enfermarias não deve ser inferior a 8,90 metros quadrados.

§ 2.º Deve existir uma enfermaria para homens e outra para mulheres, quando se transportem passageiros dos dois sexos.

§ 3.º As enfermarias devem ficar situadas no pavimento mais elevado (ou acima deste) destinado a alojamento de passageiros e ser convenientemente isoladas dos alojamentos.

§ 4.º As enfermarias devem ser providas de leitos, ventiladas e aquecidas.

§ 5.º Cada enfermaria, ou grupo de enfermarias, deve ter uma retrete privativa.

§ 6.º No caso de enfermaria de doenças inficiosas, deve haver uma casa de banho com tina, com água quente e fria; a respectiva retrete pode ser instalada na casa de banho.

Art. 38.º Deve existir sempre uma enfermaria para doenças inficiosas, convenientemente isolada.

§ único. Nos navios com quatro ou mais enfermarias, destinam-se duas para doenças inficiosas, uma para homens e outra para mulheres.

Art. 39.º Além das enfermarias a que se referem os artigos anteriores, deve haver uma farmácia com armários, para remédios e pensos, e com uma marquesa para exame dos doentes.

Art. 40.º Os navios de passageiros devem ter aguada suficiente para garantir água em quantidade suficiente para os passageiros de camarote e tripulantes, e pelo menos 4,5 litros de água por passageiro de coberta e por dia, e mais 45 litros por cada 100 pessoas a bordo, para a cozinha.

§ único. A aguada pode ser reduzida a metade, desde que haja a bordo um destilador de tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante, capaz de produzir 4,5 litros de água doce por pessoa embarcada e por vinte e quatro horas.

Art. 41.º Os tanques, ou duplos fundos, destinados a aguada devem ser sempre conservados em conveniente estado de limpeza.

§ 1.º O emprêgo dos duplos fundos só é permitido quando a água seja transportada em, pelo menos, quatro compartimentos independentes e o destilador possa produzir água necessária para o consumo diário total de bordo.

§ 2.º As válvulas dos encanamentos de cada duplo fundo de aguada devem ser fechadas por cadeados, cuja chave deve estar na mão do primeiro maquinista.

Art. 42.º Os mantimentos e medicamentos existentes a bordo devem satisfazer ao estabelecido nos regulamentos respectivos, tendo em atenção a duração da viagem.

Art. 43.º A carga e lastro devem ser tais que da sua natureza e disposição a bordo não possa resultar qualquer perigo para os passageiros. Entre outras regras, devem ser respeitadas as seguintes:

1.ª Quando o navio tenha carregamento de carris, ou carga equivalente, não pode o seu peso ultrapassar um terço do *deadweight*;

2.ª Salvo determinação especial do Governo nenhum navio de passageiros pode transportar mercadorias consideradas perigosas;

3.ª Os carregamentos de líquidos alcoólicos devem ser feitos em cascos suficientemente fortes e convenientemente estivados num porão que não seja aberto durante a viagem;

4.ª Navios que tenham transportado gado ou qualquer outra carga produzindo mau cheiro, não podem



receber passageiros senão depois de convenientemente lavados os locais onde foi feito esse transporte;

5.<sup>a</sup> Os carregamentos de travessas de caminho de ferro já creosotadas só se podem fazer em porões bem separados dos locais dos passageiros de cobertura;

6.<sup>a</sup> Os coiros curtidos não são permitidos, a não ser que venham em embalagem estanque ou com enxôfre em pó ou fechados num compartimento distante do local dos passageiros de cobertura;

7.<sup>a</sup> O carregamento de trapos ou de desperdícios só é permitido nas seguintes condições:

a) O local para essa carga deve ser limitado por anteparas de ferro e por um pavimento também de ferro ou, pelo menos, estanque à água;

b) A escotilha correspondente a esse local deve ser calafetada e breada e coberta com encerado;

c) A bagagem dos passageiros de cobertura não deve ser carregada nesse local;

d) As escotilhas correspondentes a esses carregamentos não devem ser abertas durante a viagem;

e) Os trapos e desperdícios devem ter sido desinfectados.

8.<sup>o</sup> O transporte de gado em navios de passageiros deve obedecer aos seguintes preceitos:

a) Para o efeito destas regras a palavra «gado» inclui os bois, vacas, veados, cavalos e burros; e quatro carneiros, ou ovelhas, ou cabras são julgados equivalentes a uma cabeça de gado;

b) Num navio de emigrantes não é permitido o carregamento de mais de uma cabeça de gado por cada 200 toneladas brutas de arqueação. Num veleiro, transportando emigrantes, não são permitidas mais de 10 cabeças de gado;

c) Em regra não é permitido o carregamento de gado em qualquer pavimento em que estejam alojados passageiros de cobertura, nem em pavimento situado imediatamente abaixo ou acima dos alojamentos desses passageiros.

Pode porém ser autorizado o transporte de gado:

1.<sup>o</sup> No mesmo pavimento em que estejam alojados os passageiros, desde que exista uma antepara de separação feita em ferro, completamente estanque e forrada de feltro e madeira;

2.<sup>o</sup> Num pavimento imediatamente acima daquele em que estejam os beliches dos passageiros de cobertura se as respectivas anteparas limites distarem entre si de, pelo menos, 0<sup>m</sup>,60, devendo sempre um local succeder-se longitudinalmente ao outro com esse intervalo mínimo;

3.<sup>o</sup> Se o gado for carregado em pavimento ao ar livre, nenhuma parte desse pavimento, situada no sentido transversal do local onde esteja o gado, pode ser utilizada como espaço para ar ou para passeio dos passageiros de cobertura a não ser que exista interposta uma casota ou uma antepara convenientemente construída; o espaço adjacente ao local para o gado, quando considerado para passeio dos passageiros de cobertura, deve ser contado, adentro dum comprimento de 15 metros desse local, à razão de 0<sup>m</sup>2,74 quadrados por pessoa;

4.<sup>o</sup> Se, porém, o navio tem o local das máquinas e caldeiras separando os porões e cobertas de vante dos porões e cobertas de ré, e uma superestrutura central separa o pavimento de passeio dos passageiros e se os passageiros são alojados numa parte do navio, isto é, a vante ou a ré do local das máquinas e caldeiras, então, não obstante o que está disposto nas regras anteriores, pode ser feito o transporte de gado na outra parte do navio (a ré ou a vante do local das máquinas e caldeiras) desde que o pavimento do passeio seja situado completamente na parte destinada aos passageiros de cobertura e contenha uma área igual ou superior a 0<sup>m</sup>2,46 quadrados por cada adulto;

5.<sup>o</sup> O transporte de gado deve ainda satisfazer a con-

dições de limpeza e de abrigo e arrumação das forragens, conforme as exigências dos peritos da capitania;

6.<sup>o</sup> Não podem ser transportados mais de doze cães;

7.<sup>o</sup> Não podem ser transportados porcos, nem cabritos, em qualquer navio de passageiros, salvo licença especial da capitania do porto.

Art. 44.<sup>o</sup> As condições expressas no presente capítulo, para os passageiros de cobertura, podem ser generalizadas aos outros navios de passageiros, sob proposta do perito nomeado pela Direcção da Marinha Mercante.

Paços do Governo da República, 15 de Fevereiro de 1928.—O Ministro da Marinha, *Agnelo Portela*.

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

### Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos

#### 1.<sup>a</sup> Repartição

Por ordem superior se faz público que, segundo informa a Legação da Bélgica, o Governo Egípcio notificou em 8 de Fevereiro último a sua adesão às Convenções assinadas em Bruxelas em 15 de Março de 1886, para a permuta internacional de documentos oficiais, publicações científicas e literárias, jornal oficial, anais e documentos parlamentares.

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos, 6 de Março de 1928.—O Director Geral, *José Duarte Pedroso Júnior*.

Por ordem superior se faz público que em 8 de Fevereiro último foi notificada ao Governo da República Francesa a adesão da Venezuela ao Tratado assinado em Paris em 9 de Fevereiro de 1920, entre os Estados Unidos da América, a Grã-Bretanha, a Dinamarca, a França, a Itália, o Japão, a Noruega, os Países-Baixos e a Suécia, pelo qual foi reconhecida a soberania da Noruega no Arquipélago de Spitzberg compreendendo a Ilha dos Ursos.

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos, 7 de Março de 1928.—O Director Geral, *José Duarte Pedroso Júnior*.

### Direcção Geral dos Negócios Comerciais e Consulares

#### 1.<sup>a</sup> Repartição

Por ordem superior se faz público que o Governo da República Francesa informou que, segundo comunicação do Embaixador da Alemanha em Paris, datada de 16 de Fevereiro findo, o Governo Alemão ratificou a adesão da Alemanha ao Acôrdo Internacional para a criação em Paris de uma Repartição Internacional das Epizootias, assinado em Paris a 23 de Janeiro de 1924.

Direcção Geral dos Negócios Comerciais e Consulares, 5 de Março de 1928.—O Director Geral, *A. de Oliveira Soares*.

#### 2.<sup>a</sup> Repartição

### Decreto n.º 15:152

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.<sup>o</sup> do artigo 2.<sup>o</sup> do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, e tendo em vista o que determina o artigo 11.<sup>o</sup> do regulamento consular português, sob proposta do Mi-