Quarta-Feira, 18 de Maio de 2022

Série I, N.° 20

JORNAL da REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR - LESTE

$ 4.75

SUMÁRIO

PARLAMENTO NACIONAL:
Resolução do Parlamento Nacional N.º 12 /2022 de 18 de Maio
Ratifica o Tratado sobre a Proibição de Armas Nucleares 838

Resolução do Parlamento Nacional N.º 13 /2022 de 18 de Maio
Ratifica, para adesão, a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972 (COLREG) 849

Resolução do Parlamento Nacional N.º 14 /2022 de 18 de Maio
Ratifica, para adesão, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS) e os protocolos de 1978 e de 1988 **(VER SUPLEMENTO)**

GOVERNO:
Resolução do Governo N.º 20/2022 de 18 de Maio
Cria a Comissão Interministerial para a Coordenação da Cadeia de Valor e Estímulo à Produção Locale cria o respetivo Comité de Apoio 884

Diploma Ministerial N.º 14 /2022 de 18 de Maio
Organização Interna do Serviço de Apoio à Sociedade Civil e Auditoria Social 885

TRIBUNAL DE RECURSO :
Deliberação N.º 3/2022, de 11 de maio
(Aprovação do Relatório Anual de 2021 da Câmara de Contas) 890

CONSELHO DE IMPRENSA:
Deliberação N.º 07/2022, de 06 de Maio
Abertura da Atribuição dos Prémios de Jornalismo do Conselho de Imprensa para o ano de 2022 913

RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO NACIONAL N.º 12/2022

de 18 de Maio

RATIFICA O TRATADO SOBRE A PROIBIÇÃO DE ARMAS NUCLEARES

Considerando que a ratificação do Tratado sobre a Proibição de Armas Nucleares deve ocorrer em total coerência com a Constituição da República, que no n.º 2 do artigo 8.º preconiza o desarmamento geral, simultâneo e controlado;

Considerando os efeitos devastadores causados pela utilização de armas nucleares e os riscos colocados pela continuação da sua mera existência;

Considerando que se passaram 76 anos sobre os terríveis bombardeamentos de Hiroshima e Nagasaki;

Considerando o facto de que ainda não foi possível chegar a um consenso mundial sobre o fim do desenvolvimento, produção e armazenamento de armas nucleares;

Considerando a profunda preocupação com as catastróficas consequências que resultariam de um qualquer uso de armas nucleares no presente e reconhecendo a consequente necessidade de as eliminar por completo, como a única forma de garantir que as armas nucleares nunca mais serão usadas em nenhuma circunstância;

Considerando o esforço que tem sido feito pela Organização das Nações Unidas para colocar este assunto na agenda mediática e a pressão que tem exercido junto das poucas nações dotadas de capacidade nuclear, a qual, infelizmente, se tem provado infrutífera;

Considerando ser importante que Timor-Leste se junte ao esforço internacional para convencer as potências nucleares de que tal tipo de armamento não é compatível com o respeito pelo direito internacional;

Considerando que a adoção do tratado objeto da presente resolução constitui igualmente um importante contributo para a ampliação da consciência e da mobilização em torno da necessidade e da exigência de abolição das armas nucleares e da sua não proliferação, do desarmamento geral, simultâneo e controlado e da paz;

Considerando, por fim, a competência exclusiva do Parlamento Nacional nesta matéria constante da alínea f) do n.º 3 do artigo 95.º da Constituição da República;

O Parlamento Nacional resolve, sob proposta do Governo, nos termos da alínea f) do n.° 3 do artigo 95.º da Constituição da República, ratificar o Tratado sobre a Proibição de Armas Nucleares, adotado em Nova Iorque, em 7 de julho de 2017, cujos textos na versão autêntica em língua inglesa e tradução para língua portuguesa são publicados em anexo.

Aprovada em 25 de abril de 2022.

O Presidente do Parlamento Nacional,

Aniceto Longuinhos Guterres Lopes

Publique-se.

Em 13 de maio de 2022.

O Presidente da República,

Francisco Guterres Lú Olo

ANEXO I
Versão em língua inglesa

Treaty on the Prohibition of Nuclear Weapons

The States Parties to this Treaty,

Determined to contribute to the realization of the purposes and principles of the Charter of the United Nations,

Deeply concerned about the catastrophic humanitarian consequences that would result from any use of nuclear weapons, and recognizing the consequent need to completely eliminate such weapons, which remains the only way to guarantee that nuclear weapons are never used again under any circumstances,

Mindful of the risks posed by the continued existence of nuclear weapons, including from any nuclear-weapon detonation by accident, miscalculation or design, and emphasizing that these risks concern the security of all humanity, and that all States share the responsibility to prevent any use of nuclear weapons,

Cognizant that the catastrophic consequences of nuclear weapons cannot be adequately addressed, transcend national borders, pose grave implications for human survival, the environment, socioeconomic development, the global economy, food security and the health of current and future generations, and have a disproportionate impact on women and girls, including as a result of ionizing radiation,

Acknowledging the ethical imperatives for nuclear disarmament and the urgency of achieving and maintaining a nuclear-weapon-free world, which is a global public good of the highest order, serving both national and collective security interests,

Mindful of the unacceptable suffering of and harm caused to the victims of the use of nuclear weapons (hibakusha), as well as of those affected by the testing of nuclear weapons,

Recognizing the disproportionate impact of nuclear-weapon activities on indigenous peoples,

Reaffirming the need for all States at all times to comply with applicable international law, including international humanitarian law and international human rights law,

Basing themselves on the principles and rules of international humanitarian law, in particular the principle that the right of parties to an armed conflict to choose methods or means of warfare is not unlimited, the rule of distinction, the prohibition against indiscriminate attacks, the rules on proportionality and precautions in attack, the prohibition on the use of weapons of a nature to cause superfluous injury or unnecessary suffering, and the rules for the protection of the natural environment,

Considering that any use of nuclear weapons would be contrary to the rules of international law applicable in armed conflict, in particular the principles and rules of international humanitarian law,

Reaffirming that any use of nuclear weapons would also be abhorrent to the principles of humanity and the dictates of public conscience,

Recalling that, in accordance with the Charter of the United Nations, States must refrain in their international relations from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any State, or in any other manner inconsistent with the Purposes of the United Nations, and that the establishment and maintenance of international peace and security are to be promoted with the least diversion for armaments of the world's human and economic resources,

Recalling also the first resolution of the General Assembly of the United Nations, adopted on 24 January 1946, and subsequent resolutions which call for the elimination of nuclear weapons,

Concerned by the slow pace of nuclear disarmament, the continued reliance on nuclear weapons in military and security concepts, doctrines and policies, and the waste of economic and human resources on programmes for the production, maintenance and modernization of nuclear weapons,

Recognizing that a legally binding prohibition of nuclear weapons constitutes an important contribution towards the achievement and maintenance of a world free of nuclear weapons, including the irreversible, verifiable and transparent elimination of nuclear weapons, and determined to act towards that end,

Determined to act with a view to achieving effective progress towards general and complete disarmament under strict and effective international control,

Reaffirming that there exists an obligation to pursue in good faith and bring to a conclusion negotiations leading to nuclear disarmament in all its aspects under strict and effective international control,

Reaffirming also that the full and effective implementation of the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, which serves as the cornerstone of the nuclear disarmament and non-proliferation regime, has a vital role to play in promoting international peace and security,

Recognizing the vital importance of the Comprehensive Nuclear-Test-Ban Treaty and its verification regime as a core element of the nuclear disarmament and non-proliferation regime,

Reaffirming the conviction that the establishment of the internationally recognized nuclear-weapon-free zones on the basis of arrangements freely arrived at among the States of the region concerned enhances global and regional peace and security, strengthens the nuclear non-proliferation regime and contributes towards realizing the objective of nuclear disarmament,

Emphasizing that nothing in this Treaty shall be interpreted as affecting the inalienable right of its States Parties to develop research, production and use of nuclear energy for peaceful purposes without discrimination,

Recognizing that the equal, full and effective participation of both women and men is an essential factor for the promotion and attainment of sustainable peace and security, and committed to supporting and strengthening the effective participation of women in nuclear disarmament,

Recognizing also the importance of peace and disarmament education in all its aspects and of raising awareness of the risks and consequences of nuclear weapons for current and future generations, and committed to the dissemination of the principles and norms of this Treaty,

Stressing the role of public conscience in the furthering of the principles of humanity as evidenced by the call for the total elimination of nuclear weapons, and recognizing the efforts to that end undertaken by the United Nations, the International Red Cross and Red Crescent Movement, other international and regional organizations, non-governmental organizations, religious leaders, parliamentarians, academics and the hibakusha,

Have agreed as follows:

Article 1
Prohibitions

1. Each State Party undertakes never under any circumstances to:

   a) Develop, test, produce, manufacture, otherwise acquire, possess or stockpile nuclear weapons or other nuclear explosive devices;

   b) Transfer to any recipient whatsoever nuclear weapons or other nuclear explosive devices or control over such weapons or explosive devices directly or indirectly;

   c) Receive the transfer of or control over nuclear weapons or other nuclear explosive devices directly or indirectly;

   d) Use or threaten to use nuclear weapons or other nuclear explosive devices;

   e) Assist, encourage or induce, in any way, anyone to engage in any activity prohibited to a State Party under this Treaty;

   f) Seek or receive any assistance, in any way, from anyone to engage in any activity prohibited to a State Party under this Treaty;

   g) Allow any stationing, installation or deployment of any nuclear weapons or other nuclear explosive devices in its territory or at any place under its jurisdiction or control.

Article 2
Declarations

1. Each State Party shall submit to the Secretary-General of the United Nations, not later than 30 days after this Treaty enters into force for that State Party, a declaration in which it shall:

   a) Declare whether it owned, possessed or controlled nuclear weapons or nuclear explosive devices and eliminated its nuclear-weapon programme, including the elimination or irreversible conversion of all nuclear-weapons-related facilities, prior to the entry into force of this Treaty for that State Party;

   b) Notwithstanding Article 1 (a), declare whether it owns, possesses or controls any nuclear weapons or other nuclear explosive devices;

   c) Notwithstanding Article 1 (g), declare whether there are any nuclear weapons or other nuclear explosive devices in its territory or in any place under its jurisdiction or control that are owned, possessed or controlled by another State.

2. The Secretary-General of the United Nations shall transmit all such declarations received to the States Parties.

Article 3
Safeguards

1. Each State Party to which Article 4, paragraph 1 or 2, does not apply shall, at a minimum, maintain its International Atomic Energy Agency safeguards obligations in force at the time of entry into force of this Treaty, without prejudice to any additional relevant instruments that it may adopt in the future.

2. Each State Party to which Article 4, paragraph 1 or 2, does not apply that has not yet done so shall conclude with the International Atomic Energy Agency and bring into force a comprehensive safeguards agreement (INFCIRC/153 (Corrected)). Negotiation of such agreement shall commence within 180 days from the entry into force of this Treaty for that State Party. The agreement shall enter into force no later than 18 months from the entry into force of this Treaty for that State Party. Each State Party shall thereafter maintain such obligations, without prejudice to any additional relevant instruments that it may adopt in the future.

Article 4
Towards the total elimination of nuclear weapons

1. Each State Party that after 7 July 2017 owned, possessed or controlled nuclear weapons or other nuclear explosive devices and eliminated its nuclear-weapon programme, including the elimination or irreversible conversion of all nuclear-weapons-related facilities, prior to the entry into force of this Treaty for it, shall cooperate with the competent international authority designated pursuant to paragraph 6 of this Article for the purpose of verifying the irreversible elimination of its nuclear-weapon programme. The competent international authority shall report to the States Parties. Such a State Party shall conclude a safeguards agreement with the International Atomic Energy Agency sufficient to provide credible assurance of the non-diversion of declared nuclear material from peaceful nuclear activities and of the absence of undeclared nuclear material or activities in that State Party as a whole. Negotiation of such agreement shall commence within 180 days from the entry into force of this Treaty for that State Party. The agreement shall enter into force no later than 18 months from the entry into force of this Treaty for that State Party. That State Party shall thereafter, at a minimum, maintain these safeguards obligations, without prejudice to any additional relevant instruments that it may adopt in the future.

2. Notwithstanding Article 1 (a), each State Party that owns, possesses or controls nuclear weapons or other nuclear explosive devices shall immediately remove them from operational status, and destroy them as soon as possible but not later than a deadline to be determined by the first meeting of States Parties, in accordance with a legally binding, time-bound plan for the verified and irreversible elimination of that State Party's nuclear-weapon programme, including the elimination or irreversible conversion of all nuclear-weapons-related facilities. The State Party, no later than 60 days after the entry into force of this Treaty for that State Party, shall submit this plan to the States Parties or to a competent international authority designated by the States Parties. The plan shall then be negotiated with the competent international authority, which shall submit it to the subsequent meeting of States Parties or review conference, whichever comes first, for approval in accordance with its rules of procedure.

3. A State Party to which paragraph 2 above applies shall conclude a safeguards agreement with the International Atomic Energy Agency sufficient to provide credible assurance of the non-diversion of declared nuclear material from peaceful nuclear activities and of the absence of undeclared nuclear material or activities in the State as a whole. Negotiation of such agreement shall commence no later than the date upon which implementation of the plan referred to in paragraph 2 is completed. The agreement shall enter into force no later than 18 months after the date of initiation of negotiations. That State Party shall thereafter, at a minimum, maintain these safeguards obligations, without prejudice to any additional relevant instruments that it may adopt in the future. Following the entry into force of the agreement referred to in this paragraph, the State Party shall submit to the Secretary-General of the United Nations a final declaration that it has fulfilled its obligations under this Article.

4. Notwithstanding Article 1 (b) and (g), each State Party that has any nuclear weapons or other nuclear explosive devices in its territory or in any place under its jurisdiction or control that are owned, possessed or controlled by another State shall ensure the prompt removal of such weapons, as soon as possible but not later than a deadline to be determined by the first meeting of States Parties. Upon the removal of such weapons or other explosive devices, that State Party shall submit to the Secretary-General of the United Nations a declaration that it has fulfilled its obligations under this Article.

5. Each State Party to which this Article applies shall submit a report to each meeting of States Parties and each review conference on the progress made towards the implementation of its obligations under this Article, until such time as they are fulfilled.

6. The States Parties shall designate a competent international authority or authorities to negotiate and verify the irreversible elimination of nuclear-weapons programmes, including the elimination or irreversible conversion of all nuclear-weapons-related facilities in accordance with paragraphs 1, 2 and 3 of this Article. In the event that such a designation has not been made prior to the entry into force of this Treaty for a State Party to which paragraph 1 or 2 of this Article applies, the Secretary-General of the United Nations shall convene an extraordinary meeting of States Parties to take any decisions that may be required.

Article 5
National implementation

1. Each State Party shall adopt the necessary measures to implement its obligations under this Treaty.

2. Each State Party shall take all appropriate legal, administrative and other measures, including the imposition of penal sanctions, to prevent and suppress any activity prohibited to a State Party under this Treaty undertaken by persons or on territory under its jurisdiction or control.

Article 6
Victim assistance and environmental remediation

1. Each State Party shall, with respect to individuals under its jurisdiction who are affected by the use or testing of nuclear weapons, in accordance with applicable international humanitarian and human rights law, adequately provide age and gender-sensitive assistance, without discrimination, including medical care, rehabilitation and psychological support, as well as provide for their social and economic inclusion.

2. Each State Party, with respect to areas under its jurisdiction or control contaminated as a result of activities related to the testing or use of nuclear weapons or other nuclear explosive devices, shall take necessary and appropriate measures towards the environmental remediation of areas so contaminated.

3. The obligations under paragraphs 1 and 2 above shall be without prejudice to the duties and obligations of any other States under international law or bilateral agreements.

Article 7
International cooperation and assistance

1. Each State Party shall cooperate with other States Parties to facilitate the implementation of this Treaty.

2. In fulfilling its obligations under this Treaty, each State Party shall have the right to seek and receive assistance, where feasible, from other States Parties.

3. Each State Party in a position to do so shall provide technical, material and financial assistance to States Parties affected by nuclear-weapons use or testing, to further the implementation of this Treaty.

4. Each State Party in a position to do so shall provide assistance for the victims of the use or testing of nuclear weapons or other nuclear explosive devices.

5. Assistance under this Article may be provided, inter alia, through the United Nations system, international, regional or national organizations or institutions, non-governmental organizations or institutions, the International Committee of the Red Cross, the International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, or national Red Cross and Red Crescent Societies, or on a bilateral basis.

6. Without prejudice to any other duty or obligation that it may have under international law, a State Party that has used or tested nuclear weapons or any other nuclear explosive devices shall have a responsibility to provide adequate assistance to affected States Parties, for the purpose of victim assistance and environmental remediation.

Article 8
Meeting of States Parties

1. The States Parties shall meet regularly in order to consider and, where necessary, take decisions in respect of any matter with regard to the application or implementation of this Treaty, in accordance with its relevant provisions, and on further measures for nuclear disarmament, including:

   a) The implementation and status of this Treaty;

   b) Measures for the verified, time-bound and irreversible elimination of nuclear-weapon programmes, including additional protocols to this Treaty;

   c) Any other matters pursuant to and consistent with the provisions of this Treaty.

2. The first meeting of States Parties shall be convened by the Secretary-General of the United Nations within one year of the entry into force of this Treaty. Further meetings of States Parties shall be convened by the Secretary-General of the United Nations on a biennial basis, unless otherwise agreed by the States Parties. The meeting of States Parties shall adopt its rules of procedure at its first session. Pending their adoption, the rules of procedure of the United Nations conference to negotiate a legally binding instrument to prohibit nuclear weapons, leading towards their total elimination, shall apply.

3. Extraordinary meetings of States Parties shall be convened, as may be deemed necessary, by the Secretary-General of the United Nations, at the written request of any State Party provided that this request is supported by at least one third of the States Parties.

4. After a period of five years following the entry into force of this Treaty, the Secretary-General of the United Nations shall convene a conference to review the operation of the Treaty and the progress in achieving the purposes of the Treaty. The Secretary-General of the United Nations shall convene further review conferences at intervals of six years with the same objective, unless otherwise agreed by the States Parties.

5. States not party to this Treaty, as well as the relevant entities of the United Nations system, other relevant international organizations or institutions, regional organizations, the International Committee of the Red Cross, the International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies and relevant non-governmental organizations, shall be invited to attend the meetings of States Parties and the review conferences as observers.

Article 9
Costs

1. The costs of the meetings of States Parties, the review conferences and the extraordinary meetings of States Parties shall be borne by the States Parties and States not party to this Treaty participating therein as observers, in accordance with the United Nations scale of assessment adjusted appropriately.

2. The costs incurred by the Secretary-General of the United Nations in the circulation of declarations under Article 2, reports under Article 4 and proposed amendments under Article 10 of this Treaty shall be borne by the States Parties in accordance with the United Nations scale of assessment adjusted appropriately.

3. The cost related to the implementation of verification measures required under Article 4 as well as the costs related to the destruction of nuclear weapons or other nuclear explosive devices, and the elimination of nuclear-weapon programmes, including the elimination or conversion of all nuclear-weapons-related facilities, should be borne by the States Parties to which they apply.

Article 10
Amendments

1. At any time after the entry into force of this Treaty, any State Party may propose amendments to the Treaty. The text of a proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all States Parties and shall seek their views on whether to consider the proposal. If a majority of the States Parties notify the Secretary-General of the United Nations no later than 90 days after its circulation that they support further consideration of the proposal, the proposal shall be considered at the next meeting of States Parties or review conference, whichever comes first.

2. A meeting of States Parties or a review conference may agree upon amendments which shall be adopted by a positive vote of a majority of two thirds of the States Parties. The Depositary shall communicate any adopted amendment to all States Parties.

3. The amendment shall enter into force for each State Party that deposits its instrument of ratification or acceptance of the amendment 90 days following the deposit of such instruments of ratification or acceptance by a majority of the States Parties at the time of adoption. Thereafter, it shall enter into force for any other State Party 90 days following the deposit of its instrument of ratification or acceptance of the amendment.

Article 11
Settlement of disputes

1. When a dispute arises between two or more States Parties relating to the interpretation or application of this Treaty, the parties concerned shall consult together with a view to the settlement of the dispute by negotiation or by other peaceful means of the parties' choice in accordance with Article 33 of the Charter of the United Nations.

2. The meeting of States Parties may contribute to the settlement of the dispute, including by offering its good offices, calling upon the States Parties concerned to start the settlement procedure of their choice and recommending a time limit for any agreed procedure, in accordance with the relevant provisions of this Treaty and the Charter of the United Nations.

Article 12
Universality

Each State Party shall encourage States not party to this Treaty to sign, ratify, accept, approve or accede to the Treaty, with the goal of universal adherence of all States to the Treaty.

Article 13
Signature

This Treaty shall be open for signature to all States at United Nations Headquarters in New York as from 20 September 2017.

Article 14
Ratification, acceptance, approval or accession

This Treaty shall be subject to ratification, acceptance or approval by signatory States. The Treaty shall be open for accession.

Article 15
Entry into force

1. This Treaty shall enter into force 90 days after the fiftieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession has been deposited.

2. For any State that deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date of the deposit of the fiftieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Treaty shall enter into force 90 days after the date on which that State has deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

Article 16
Reservations

The Articles of this Treaty shall not be subject to reservations.

Article 17
Duration and withdrawal

1. This Treaty shall be of unlimited duration.

2. Each State Party shall, in exercising its national sovereignty, have the right to withdraw from this Treaty if it decides that extraordinary events related to the subject matter of the Treaty have jeopardized the supreme interests of its country. It shall give notice of such withdrawal to the Depositary. Such notice shall include a statement of the extraordinary events that it regards as having jeopardized its supreme interests.

3. Such withdrawal shall only take effect 12 months after the date of the receipt of the notification of withdrawal by the Depositary. If, however, on the expiry of that 12-month period, the withdrawing State Party is a party to an armed conflict, the State Party shall continue to be bound by the obligations of this Treaty and of any additional protocols until it is no longer party to an armed conflict.

Article 18
Relationship with other agreements

The implementation of this Treaty shall not prejudice obligations undertaken by States Parties with regard to existing international agreements, to which they are party, where those obligations are consistent with the Treaty.

Article 19
Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the Depositary of this Treaty.

Article 20
Authentic texts

The Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts of this Treaty shall be equally authentic.

DONE at New York, this seventh day of July, two thousand and seventeen.

ANEXO II
Tradução para língua portuguesa

Tratado sobre a Proibição de Armas Nucleares

Os Estados Partes no presente Tratado,

Determinados a contribuir para a realização dos objetivos e princípios da Carta das Nações Unidas,

Profundamente preocupados com as consequências humanitárias catastróficas que resultariam de qualquer utilização de armas nucleares, e reconhecendo a consequente necessidade de eliminar completamente essas armas, que continua a ser a única forma de garantir que as armas nucleares nunca mais sejam utilizadas em nenhuma circunstância,

Conscientes dos riscos colocados pela continuação da existência de armas nucleares, incluindo qualquer detonação de armas nucleares por acidente, erro de cálculo ou conceção, e salientando que estes riscos dizem respeito à segurança de toda a humanidade e que todos os Estados partilham da responsabilidade de impedir qualquer utilização de armas nucleares,

Cientes de que as consequências catastróficas das armas nucleares não podem ser adequadamente abordadas, transcendem as fronteiras nacionais, implicam graves repercussões na sobrevivência humana, no ambiente, no desenvolvimento socioeconómico, na economia global, na segurança alimentar e na saúde das gerações atuais e futuras, e têm um impacto desproporcionado nas mulheres e nas raparigas, incluindo em consequência da radiação ionizante,

Reconhecendo os imperativos éticos para o desarmamento nuclear e a urgência de alcançar e manter um mundo livre de armas nucleares, que é um bem público global da mais alta ordem, servindo tanto os interesses nacionais como os interesses coletivos de segurança,

Conscientes do sofrimento inaceitável e dos danos causados às vítimas do uso de armas nucleares (*hibakusha*), bem como das pessoas afetadas pelo ensaio de armas nucleares,

Reconhecendo o impacto desproporcionado das atividades de armas nucleares nos povos indígenas,

Reafirmando a necessidade de todos os Estados cumprirem sempre o direito internacional aplicável, incluindo o direito humanitário internacional e o direito internacional dos direitos humanos,

Baseando-se nos princípios e regras do direito humanitário internacional, em especial no princípio de que o direito das partes a um conflito armado de escolher métodos ou meios de guerra não é ilimitado, a regra de distinção, a proibição de ataques indiscriminados, as regras sobre a proporcionalidade e as precauções de ataque, a proibição do uso de armas que, pela sua natureza, causam danos supérfluos ou sofrimentos desnecessários, e as regras de proteção do meio ambiente,

Considerando que qualquer utilização de armas nucleares seria contrária às regras do direito internacional aplicáveis em conflitos armados, nomeadamente os princípios e as regras do direito humanitário internacional,

Reafirmando que qualquer utilização de armas nucleares seria também abominável à luz dos princípios da humanidade e aos ditames da consciência pública,

Recordando que, de acordo com a Carta das Nações Unidas, os Estados devem abster-se nas suas relações internacionais da ameaça ou uso da força contra a integridade territorial ou a independência política de qualquer Estado, ou de qualquer outra forma incompatível com os fins das Nações Unidas, e que o estabelecimento e manutenção da paz e da segurança internacionais devem ser promovidos com o menor desvio para o armamento dos recursos humanos e económicos do mundo,

Recordando também a primeira resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas, adotada em 24 de janeiro de 1946, e as resoluções subsequentes que pedem a eliminação das armas nucleares,

Preocupados com o ritmo lento do desarmamento nuclear, a dependência contínua das armas nucleares nos conceitos militares e de segurança, nas doutrinas e nas políticas, e o desperdício de recursos económicos e humanos em programas de produção, manutenção e modernização das armas nucleares,

Reconhecendo que uma proibição juridicamente vinculativa das armas nucleares constitui um importante contributo para alcançar e para a manutenção de um mundo livre de armas nucleares, incluindo a eliminação irreversível, verificável e transparente das armas nucleares, e determinados a agir nesse sentido,

Determinados a agir com vista a alcançar progressos eficazes no sentido de um desarmamento geral e completo sob controlo internacional rigoroso e eficaz,

Reafirmando que existe a obrigação de prosseguir de boa-fé e de concluir negociações que conduzam ao desarmamento nuclear em todos os seus aspetos sob um controlo internacional rigoroso e eficaz,

Reafirmando igualmente que a aplicação plena e eficaz do Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares, que serve de pedra angular do regime de desarmamento nuclear e de não proliferação, tem um papel vital a desempenhar na promoção da paz e da segurança internacionais,

Reconhecendo a importância vital do Tratado de Proibição Total de Ensaios Nucleares e o seu regime de verificação como elemento central do regime de desarmamento nuclear e de não proliferação,

Reafirmando a convicção de que o estabelecimento de zonas livres de armas nucleares reconhecidas internacionalmente com base em acordos livremente adotados entre os Estados da região em causa reforça a paz e a segurança globais e regionais, reforça o regime de não proliferação nuclear e contribui para a concretização do objetivo do desarmamento nuclear,

Salientando que nada no presente Tratado deve ser interpretado como afetando o direito inalienável dos seus Estados Partes de desenvolverem a investigação, a produção e a utilização da energia nuclear para fins pacíficos, sem discriminação,

Reconhecendo que a participação igual, plena e eficaz das mulheres e dos homens é um fator essencial para a promoção e a realização de uma paz e segurança sustentáveis e empenhados em apoiar e reforçar a participação efetiva das mulheres no desarmamento nuclear,

Reconhecendo igualmente a importância da educação para a paz e o desarmamento em todos os seus aspetos e da sensibilização para os riscos e consequências das armas nucleares para as gerações atuais e futuras, e empenhados na divulgação dos princípios e normas do presente Tratado,

Salientando o papel da consciência pública na promoção dos princípios da humanidade, como evidenciado pelo apelo à eliminação total das armas nucleares, e reconhecendo os esforços para o efeito assumidos pelas Nações Unidas, pela Cruz Vermelha Internacional e pelo Movimento do Crescente Vermelho, por outras organizações internacionais e regionais, organizações não governamentais, líderes religiosos, parlamentares, académicos e *hibakusha*,

Acordaram no seguinte:

Artigo 1.º
Proibições

Cada Estado Parte compromete-se a nunca, em caso algum:

a) Desenvolver, testar, produzir, fabricar, adquirir de qualquer outro modo, possuir ou armazenar armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares;

b) Transferir para qualquer destinatário armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares ou controlar essas armas ou engenhos explosivos direta ou indiretamente;

c) Receber a transferência ou o controlo de armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares direta ou indiretamente;

d) Utilizar ou ameaçar utilizar armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares;

e) Ajudar, incentivar ou induzir, de qualquer forma, qualquer pessoa a exercer qualquer atividade proibida a um Estado Parte ao abrigo do presente Tratado;

f) Procurar ou receber qualquer assistência, de qualquer forma, de qualquer pessoa para exercer qualquer atividade proibida a um Estado Parte ao abrigo do presente Tratado;

g) Permitir qualquer colocação, instalação ou implantação de quaisquer armas ou outros engenhos explosivos nucleares no seu território ou em qualquer local sob a sua jurisdição ou controlo.

Artigo 2.º
Declarações

1. Cada Estado Parte apresentará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, o mais tardar 30 dias após a entrada em vigor do presente Tratado para esse Estado Parte, uma declaração na qual:

   a) Declara se era proprietário, possuidor ou controlava armas nucleares ou engenhos explosivos nucleares e terminou com o seu programa de armas nucleares, incluindo a eliminação ou a conversão irreversível de todas as instalações relacionadas com armas nucleares, antes da entrada em vigor do presente Tratado para esse Estado Parte;

   b) Não obstante a alínea a) do artigo 1.º, declara se é proprietário, possui ou controla quaisquer armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares;

   c) Não obstante a alínea g) do artigo 1.º, declara se existem armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares no seu território ou em qualquer lugar sob a sua jurisdição ou controlo que sejam propriedade, possuídos ou controlados por outro Estado.

2. O Secretário-Geral das Nações Unidas transmitirá todas as declarações recebidas aos Estados Partes.

Artigo 3.º
Salvaguardas

1. O Estado Parte ao qual não se aplique o disposto nos n.os 1 ou 2 do artigo 4.º, manterá, no mínimo, as suas obrigações de salvaguarda da Agência Internacional de Energia

Atómica em vigor no momento da entrada em vigor do presente Tratado, sem prejuízo de quaisquer instrumentos adicionais relevantes que possa adotar no futuro.

2. O Estado Parte ao qual não se aplique o disposto nos n.os 1 ou 2 do artigo 4.º e que ainda não o tenha feito, celebrará com a Agência Internacional de Energia Atómica um acordo de salvaguardas generalizadas (INFCIRC/153 (Corrigido)). A negociação desse acordo terá início no prazo de 180 dias a partir da entrada em vigor do presente Tratado para esse Estado Parte. O acordo entrará em vigor o mais tardar 18 meses após a entrada em vigor do presente Tratado para esse Estado Parte. Cada Estado Parte deverá, subsequentemente, manter essas obrigações, sem prejuízo de quaisquer instrumentos adicionais relevantes que possa adotar no futuro.

Artigo 4.º
Para a eliminação total das armas nucleares

1. Cada Estado Parte que, após 7 de julho de 2017, seja proprietário, possua ou controle armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares e termine o seu programa de armas nucleares, incluindo a eliminação ou a conversão irreversível de todas as instalações relacionadas com armas nucleares, antes da entrada em vigor do presente Tratado para si, cooperará com a autoridade internacional competente designada nos termos do n.º 6 do presente artigo com o objetivo de verificar a eliminação irreversível do seu programa nuclear. A autoridade internacional competente apresentará um relatório aos Estados Partes. Cada Estado Parte celebrará um acordo de salvaguardas com a Agência Internacional de Energia Atómica suficiente para garantir de forma credível o não desvio do material nuclear declarado para atividades nucleares pacíficas e a ausência de materiais ou atividades nucleares não declaradas em todo o território desse Estado Parte. A negociação desse acordo terá início no prazo de 180 dias a partir da entrada em vigor do presente Tratado para esse Estado Parte. O acordo entrará em vigor o mais tardar 18 meses após a entrada em vigor do presente Tratado para esse Estado Parte. Esse Estado Parte manterá, no mínimo, essas obrigações de salvaguarda, sem prejuízo de quaisquer instrumentos adicionais relevantes que possa adotar no futuro.

2. Não obstante o disposto na alínea a) do artigo 1.º, cada Estado Parte proprietário, possuidor ou que controle armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares deve imediatamente removê-los do estado operacional e destruí-los o mais rapidamente possível, o mais tardar num prazo a determinar pela primeira reunião dos Estados Partes, em conformidade com um plano juridicamente vinculativo e prazos determinados para a eliminação verificada e irreversível do programa de armas nucleares desse Estado Parte, incluindo a eliminação ou a conversão irreversível de todas as instalações relacionadas com armas nucleares. O Estado Parte, o mais tardar 60 dias após a entrada em vigor do presente Tratado para esse Estado Parte, apresentará este plano aos Estados Partes ou a uma autoridade internacional competente designada pelos Estados Partes. O plano será então negociado com a autoridade internacional competente, que o submeterá à reunião subsequente dos Estados Partes ou conferência de revisão, consoante o que se realizar em primeiro lugar, para aprovação em conformidade com o seu regulamento interno.

3. Um Estado Parte ao qual se aplique o n.º 2 do presente artigo deve celebrar um acordo de salvaguardas com a Agência Internacional de Energia Atómica suficiente para garantir de forma credível o não desvio do material nuclear declarado de atividades nucleares pacíficas e a ausência de materiais ou atividades nucleares não declaradas em todo o território do Estado. A negociação desse acordo terá início o mais tardar na data em que a execução do plano referido no n.º 2 estiver concluída. O acordo entrará em vigor o mais tardar 18 meses após a data de início das negociações. Esse Estado Parte manterá, no mínimo, essas obrigações de salvaguarda, sem prejuízo de quaisquer instrumentos adicionais relevantes que possa adotar no futuro. Após a entrada em vigor do acordo referido no presente número, o Estado Parte apresentará ao Secretário-Geral das Nações Unidas uma declaração final de que cumpriu as suas obrigações nos termos do presente artigo.

4. Não obstante o disposto nas alíneas b) e g) do artigo 1.º, cada Estado Parte que tenha armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares no seu território ou em qualquer lugar sob a sua jurisdição ou controlo que sejam propriedade, possuídos ou controlados por outro Estado, assegurará a pronta remoção dessas armas, o mais rapidamente possível, mas, o mais tardar, num prazo a determinar pela primeira reunião dos Estados Partes. Após a remoção dessas armas ou de outros engenhos explosivos, esse Estado Parte apresentará ao Secretário-Geral das Nações Unidas uma declaração de que cumpriu as suas obrigações nos termos do presente artigo.

5. Cada Estado Parte a que o presente artigo se aplique apresentará um relatório a cada reunião dos Estados Partes e a cada conferência de revisão sobre os progressos realizados no sentido da execução das suas obrigações nos termos do presente artigo, até ao seu cumprimento total.

6. Os Estados Partes designarão uma autoridade ou autoridades internacionais competentes para negociar e verificar a eliminação irreversível dos programas de armas nucleares, incluindo a eliminação ou a conversão irreversível de todas as instalações relacionadas com armas nucleares, em conformidade com o disposto n.os 1, 2 e 3 do presente artigo. No caso de essa designação não ter sido feita antes da entrada em vigor do presente Tratado para um Estado Parte a que se aplique o disposto nos n.os 1 ou 2 do presente artigo, o Secretário-Geral das Nações Unidas convocará uma reunião extraordinária dos Estados Partes para tomar as decisões que possam ser necessárias.

Artigo 5.º
Implementação nacional

1. Cada Estado Parte adotará as medidas necessárias para cumprir com as suas obrigações nos termos do presente Tratado.

2. Cada Estado Parte adotará todas as medidas legais, administrativas e outras adequadas, incluindo a imposição de sanções penais, para impedir e suprimir qualquer atividade proibida a um Estado Parte ao abrigo do presente Tratado, empreendida por pessoas ou em território sob a sua jurisdição ou controlo.

Artigo 6.º
Assistência às vítimas e reparação ambiental

1. Cada Estado Parte deverá, em relação às pessoas sob a sua jurisdição afetadas pela utilização ou teste de armas nucleares, em conformidade com as normas de direito internacional humanitário e dos direitos humanos, prestar a assistência adequada à idade e ao género, sem discriminação, incluindo cuidados médicos, reabilitação e apoio psicológico, bem como garantir a sua inclusão social e económica.

2. No que respeita às zonas sob a sua jurisdição ou controlo contaminadas em consequência de atividades relacionadas com o ensaio ou utilização de armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares, cada Estado Parte tomará as medidas necessárias e adequadas para a sua reparação ambiental.

3. As obrigações previstas nos n.os 1 e 2 acima não prejudicam os deveres e obrigações de quaisquer outros Estados ao abrigo do direito internacional ou de acordos bilaterais.

Artigo 7.º
Cooperação e assistência internacional

1. Cada Estado Parte deverá colaborar com os outros Estados Partes com o objetivo de facilitar a aplicação do presente Tratado.

2. No cumprimento das suas obrigações nos termos do presente Tratado, cada Estado Parte tem o direito de procurar e receber assistência, sempre que possível, de outros Estados Partes.

3. Cada Estado Parte, em condições de o fazer, prestará assistência técnica, material e financeira aos Estados Partes afetados pela utilização ou testes de armas nucleares, para promover a aplicação do presente Tratado.

4. Cada Estado Parte, em posição de o fazer, prestará assistência às vítimas da utilização ou testes de armas nucleares ou de outros engenhos explosivos nucleares.

5. A assistência ao abrigo do presente artigo pode ser prestada, nomeadamente, através do sistema das Nações Unidas, de organizações ou instituições internacionais, regionais ou nacionais, de organizações ou instituições não governamentais, do Comité Internacional da Cruz Vermelha, da Federação Internacional das Sociedades da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho, ou das sociedades nacionais da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho, ou numa base bilateral.

6. Sem prejuízo de qualquer outro dever ou obrigação que possa ter nos termos do direito internacional, um Estado Parte que tenha utilizado ou testado armas nucleares ou quaisquer outros engenhos explosivos nucleares terá a responsabilidade de prestar assistência adequada aos Estados Partes afetados, para efeitos de assistência às vítimas e de reparação ambiental.

Artigo 8.º
Reunião dos Estados Partes

1. Os Estados Partes reunir-se-ão regularmente para analisar e, se necessário, tomar decisões relacionadas a qualquer questão relativa à aplicação ou implementação do presente Tratado, em conformidade com as suas disposições relevantes, bem como a novas medidas para o desarmamento nuclear, incluindo:

   a) A implementação e o estado do presente Tratado;

   b) Medidas para a eliminação verificada, com prazos determinados e irreversível dos programas de armas nucleares, incluindo protocolos adicionais ao presente Tratado;

   c) Quaisquer outras questões nos termos e em conformidade com as disposições do presente Tratado.

2. A primeira reunião dos Estados Partes será convocada pelo Secretário-Geral das Nações Unidas no prazo de um ano a contar da entrada em vigor do presente Tratado. As reuniões seguintes dos Estados Partes serão convocadas bienalmente pelo Secretário-Geral das Nações Unidas, salvo acordo em contrário dos Estados Partes. Os Estados Partes adotarão o regulamento interno das reuniões na primeira sessão. Até à sua adoção, aplica-se o regulamento da Conferência das Nações Unidas para negociar um instrumento juridicamente vinculativo para a proibição das armas nucleares, que conduza à sua eliminação total.

3. Reuniões extraordinárias dos Estados Partes serão convocadas, se for caso disso, pelo Secretário-Geral das Nações Unidas, com base num pedido escrito de qualquer Estado Parte, desde que esse pedido seja apoiado por pelo menos um terço dos Estados Partes.

4. Após um período de cinco anos após a entrada em vigor do presente Tratado, o Secretário-Geral das Nações Unidas convocará uma conferência para analisar o funcionamento do Tratado e os progressos na concretização dos objetivos do Tratado. O Secretário-Geral das Nações Unidas convocará conferências de revisão suplementares, com intervalos de seis anos, com o mesmo objetivo, salvo acordo em contrário dos Estados Partes.

5. Os Estados que não fazem parte do presente Tratado, bem como as entidades relevantes do sistema das Nações Unidas, outras organizações ou instituições internacionais relevantes, organizações regionais, o Comité Internacional da Cruz Vermelha, a Federação Internacional das Sociedades da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho e as organizações não governamentais relevantes, serão convidadas a participar nas reuniões dos Estados Partes e nas conferências de revisão como observadores.

Artigo 9.º
Custos

1. Os custos das reuniões dos Estados Partes, das conferências de revisão e das reuniões extraordinárias dos Estados Partes são suportados pelos Estados Partes e Estados que não fazem parte do presente Tratado que nelas participam como observadores, em conformidade com a escala de avaliação das Nações Unidas ajustada de forma adequada.

2. Os custos incorridos pelo Secretário-Geral das Nações Unidas na circulação das declarações previstas no artigo 2.º, os relatórios nos termos do artigo 4.º e propostas de alteração nos termos do artigo 10.º, todos do presente Tratado, serão suportados pelos Estados Partes em conformidade com a escala de avaliação das Nações Unidas ajustada de forma adequada.

3. Os custos relacionados com a aplicação das medidas de verificação exigidas no artigo 4.º, bem como os custos relacionados com a destruição de armas nucleares ou outros engenhos explosivos nucleares e com a eliminação de programas de armas nucleares, incluindo a eliminação ou a conversão de todas as instalações relacionadas com armas nucleares, devem ser suportados pelos Estados Partes a que respeitem.

Artigo 10.º
Alterações

1. Em qualquer momento após a entrada em vigor do presente Tratado, qualquer Estado Parte pode propor alterações ao Tratado. O texto de uma proposta de alteração será comunicado ao Secretário-Geral das Nações Unidas, que o distribuirá a todos os Estados Partes e procurará a sua opinião sobre a possibilidade de analisar a proposta. Se a maioria dos Estados Partes notificar o Secretário-Geral das Nações Unidas, o mais tardar 90 dias após a sua circulação, de que apoiam uma análise mais aprofundada da proposta, a proposta será analisada na próxima reunião dos Estados Partes ou conferência de revisão, o que ocorrer em primeiro lugar.

2. Uma reunião dos Estados Partes ou uma conferência de revisão pode acordar alterações que serão aprovadas por votação de uma maioria de dois terços dos Estados Partes. O depositário comunicará todas as alterações aprovadas a todos os Estados Partes.

3. A alteração entrará em vigor para cada Estado Parte que deposite o seu instrumento de ratificação ou aceitação da alteração no prazo de 90 dias após o depósito desses instrumentos de ratificação ou aceitação por uma maioria dos Estados Partes no momento da adoção. Posteriormente, entrará em vigor para qualquer outro Estado Parte no prazo de 90 dias após o depósito do seu instrumento de ratificação ou aceitação da alteração.

Artigo 11.º
Resolução de litígios

1. Sempre que surja um litígio entre dois ou mais Estados Partes relacionado com a interpretação ou aplicação do presente Tratado, as partes interessadas consultar-se-ão, em conjunto, com vista à resolução do diferendo por negociação ou por outros meios pacíficos de escolha das partes, em conformidade com o artigo 33.º da Carta das Nações Unidas.

2. A reunião dos Estados Partes pode contribuir para a resolução do diferendo, nomeadamente através dos seus bons ofícios, solicitando aos Estados Partes interessados que iniciem o procedimento de resolução do diferendo selecionado e recomendando um prazo para qualquer procedimento adotado, de acordo com as disposições pertinentes do presente Tratado e da Carta das Nações Unidas.

Artigo 12.º
Universalidade

Cada Estado Parte deverá encorajar os Estados que não sejam partes no presente Tratado para que o assinem, ratifiquem, aceitem, aprovem ou adiram, com o objetivo último da adesão universal de todos os Estados ao presente Tratado.

Artigo 13.º
Assinatura

Este Tratado está aberto à assinatura de todos os Estados na sede das Nações Unidas em Nova Iorque a partir de 20 de setembro de 2017.

Artigo 14.º
Ratificação, aceitação, aprovação ou adesão

O presente Tratado está sujeito a ratificação, aceitação ou aprovação pelos Estados signatários. O Tratado está aberto à adesão.

Artigo 15.º
Entrada em vigor

1. O presente Tratado entrará em vigor 90 dias após o depósito do quinquagésimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

2. Para qualquer Estado que deposite o seu instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão após a data do depósito do quinquagésimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, o presente Tratado entrará em vigor 90 dias após a data em que esse Estado tenha depositado o seu instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

Artigo 16.º
Reservas

Os artigos do presente Tratado não estão sujeitos a reservas.

Artigo 17.º
Duração e retirada

1. O presente Tratado tem uma duração ilimitada.

2. Cada Estado parte terá, no exercício da sua soberania nacional, o direito de se retirar do presente Tratado se decidir que acontecimentos extraordinários relacionados com o objeto do Tratado comprometeram os interesses supremos do seu país. Deve notificar a retirada ao depositário. Essa notificação incluirá uma declaração dos acontecimentos extraordinários que considera terem comprometido os seus interesses supremos.

3. A retirada só produzirá efeitos 12 meses após a data da receção da notificação de retirada pelo depositário. Todavia, se, no termo desse período de 12 meses, o Estado Parte que se retira for parte num conflito armado, o Estado Parte continuará vinculado às obrigações deste Tratado e a quaisquer protocolos adicionais até que deixe de ser parte num conflito armado.

Artigo 18.º
Relação com outros acordos

A aplicação do presente Tratado não prejudica as obrigações assumidas pelos Estados Partes no que respeita aos acordos internacionais existentes, nos quais sejam parte, sempre que essas obrigações sejam coerentes com o Tratado.

Artigo 19.º
Depositário

O Secretário-Geral das Nações Unidas é designado depositário deste Tratado.

Artigo 20.º
Textos autênticos

Os textos em árabe, chinês, espanhol, francês, inglês e russo do presente Tratado são igualmente autênticos.

Feito em Nova Iorque, neste sétimo dia de julho de dois mil e dezassete.

RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO NACIONAL N.º 13 /2022

de 18 de Maio

RATIFICA, PARA ADESÃO, A CONVENÇÃO SOBRE O REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972 (COLREG)

Considerando que Timor-Leste é membro de pleno direito da Organização Marítima Internacional (OMI) desde 9 de dezembro de 2004, por via da Resolução do Parlamento Nacional n.º 10/2004, de 9 de dezembro, que procedeu à ratificação da respetiva convenção instituidora, bem como signatário da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, habitualmente designada por UNCLOS, que constitui a sua sigla em inglês, à qual aderiu através da Resolução do Parlamento Nacional n.º 17/2012, de 27 de dezembro, retificada pela Declaração de Retificação n.º 2/2012, de 27 de dezembro, publicada no Jornal da República, Série I, n.º 4, de 30 de janeiro de 2013;

Considerando que a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, conhecida por COLREG, aprovada em 20 de outubro de 1972, estabelece regras de navegação a serem seguidas pelos navios e por outras embarcações no mar para evitar abalroamentos entre duas ou mais embarcações;

Considerando que na COLREG, que agrupa as disposições em secções dedicadas à direção e navegação, luzes e formas e sinais sonoros e de luz, existem orientações para determinar a velocidade segura, o risco de abalroamento e a condução de embarcações a operar em esquemas de separação de tráfego ou próximo, bem como regras que dizem respeito à navegação de embarcações em cenários diversos;

Considerando a importância de Timor-Leste se associar a este instrumento-chave, que introduz procedimentos universais para evitar abalroamentos no mar, e respeitar os compromissos assumidos pelo País relativamente ao cumprimento das normas internacionais em matéria de segurança marítima;

Considerando que a COLREG, elaborada no seio da OMI, foi aprovada para garantir a segurança da navegação e, a nível global, prevenir a colisão entre dois ou mais navios e que Timor-Leste, enquanto Estado soberano, quer cumprir as normas internacionais que regem o transporte marítimo;

Considerando, por fim, as competências constitucionais para a aprovação e ratificação de tratados e convenções internacionais;

O Parlamento Nacional resolve, sob proposta do Governo, nos termos da alínea f) do n.º 3 do artigo 95.º da Constituição da República, ratificar, para adesão, a Convenção Internacional sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972 (COLREG), adotada em Londres, em 20 de outubro de 1972, cujas versão autêntica em língua inglesa e tradução para língua portuguesa são publicadas em anexo.

Aprovada em 25 de abril de 2022.

O Presidente do Parlamento Nacional,

Aniceto Longuinhos Guterres Lopes

Publique-se.

Em 16 de maio de 2022.

O Presidente da República,

Francisco Guterres Lú Olo

ANEXO I
Versão em língua inglesa

CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

HAVING CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I
General obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

ARTICLE II
Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:

   a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

   b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

   c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

ARTICLE III
Territorial application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this article.

ARTICLE IV
Entry into force

1.

   a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.

   b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.

2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with article II after the conditions prescribed in sub-paragraph 1, (a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with article II.

4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.

5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

ARTICLE V
Revision conference

1. A conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one third of the Contracting Parties.

ARTICLE VI
Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment.

   Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.

6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this article and the date on which any amendment enters into force.

ARTICLE VII
Denunciation

1 The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

ARTICLE VIII
Deposit and registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.

2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX
Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at London this twentieth day of October one thousand nine hundred and seventy-two.

_____

* Signatures omitted.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

PART A
GENERAL

RULE 1
Application

a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.

d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signaling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound signaling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

RULE 2
Responsibility

a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

RULE 3
General definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.

c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

The following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre:

i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;

ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;

iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;

v) a vessel engaged in minesweeping operations;

vi) a vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course.

h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

i) The word "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

PART B
STEERING AND SAILING RULES

SECTION 1
CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY

RULE 4
Application

Rules in this section apply in any condition of visibility.

RULE 5
Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

RULE 6
Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions. In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

a) By all vessels

i) the state of visibility;

ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;

iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;

iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;

v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;

vi) the draught in relation to the available depth of water.

b) Additionally, by vessels with operational radar:

i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;

ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;

iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;

iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;

v) the number, location and movement of vessels detected by radar;

vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

RULE 7
Risk of collision

a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

RULE 8
Action to avoid collision

a) Any action to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

RULE 9
Narrow channels

a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

b) A vessel of less than 20 m in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34, d), if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

e)

i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34, c), i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34, c), ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34, d).

ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34, e).

g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

RULE 10
Traffic separation schemes

a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.

b) A vessel using a traffic separation scheme shall:

i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;

ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;

iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

c) A vessel shall, so far as practicable, avoid crossing traffic lanes but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.

e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:

i) in cases of emergency to avoid immediate danger;

ii) to engage in fishing within a separation zone.

f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations

h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

j) A vessel of less than 20 m in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

SECTION II
CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

RULE 11
Application

Rules in this section apply to vessels in sight of one another.

RULE 12
Sailing vessels

a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:

i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;

ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

b) For the purpose of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

RULE 13
Overtaking

a) Notwithstanding anything contained in the rules of this section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5° abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

RULE 14
Head-on situation

a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

RULE 15
Crossing situation

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

RULE 16
Action by give-way vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

RULE 17
Action by stand-on vessel

a)

i) Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.

ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these rules.

b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with subparagraph a), ii) of this rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

d) This rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

RULE 18
Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:

i) a vessel not under command;

ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

iii) a vessel engaged in fishing;

iv) a sailing vessel.

b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:

i) a vessel not under command;

ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

iii) a vessel engaged in fishing.

c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of.

i) a vessel not under command;

ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.

d)

i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in rule 28.

ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.

e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this part.

SECTION III
CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

RULE 19
Conduct of vessels in restricted visibility

a) This rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the rules of section I of this part.

d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:

i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;

ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C
LIGHTS AND SHAPES

RULE 20
Application

a) Rules in this part shall be complied with in all weathers.

b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

c) The lights prescribed by these rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

d) The rules concerning shapes shall be complied with by day.

e) The lights and shapes specified in these rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

RULE 21
Definitions

a) "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

b) "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 m in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.

c) "Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degree and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.

d) "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph c) of this rule.

e) "All-round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

f) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

RULE 22
Visibility of lights

The lights prescribed in these rules shall have an intensity as specified in section 8 of annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

a) In vessels of 50 m or more in length:

- a masthead light, 6 miles;
- a sidelight, 3 miles;
- a sternlight, 3 miles;
- a towing light, 3 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

b) In vessels of 12 m or more in length but less than 50 m in length:

- a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 m, 3 miles;
- a sidelight, 2 miles;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

c) In vessels of less than 12 m in length:

- a masthead light, 2 miles;
- a sidelight, 1 mile;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

RULE 23
Power-driven vessels underway

a) A power-driven vessel underway shall exhibit:

i) a masthead light forward;

ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 m in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;

iii) sidelights;

iv) a sternlight.

b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

c) A power-driven vessel of less than 7 m in length whose maximum speed does not exceed 7 knots may, in lieu of the lights prescribed in paragraph a) of this Rule exhibit an all-round white light. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

RULE 24
Towing and pushing

a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:

i) Instead of the light prescribed in rule 23, a), i), two masthead lights in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 m, three such lights in a vertical line;

ii) Sidelights;

iii) A sternlight;

iv) A towing light in a vertical line above the stern light;

v) When the length of the tow exceeds 200 m, a diamond shape where it can best be seen.

b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in rule 23.

c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:

i) Instead of the light prescribed in rule 23,a), i), two masthead lights in a vertical line;

ii) Sidelights;

iii) A sternlight.

d) A power-driven vessel to which paragraphs a) and c) of this rule applies shall also comply with Rule 23, a), ii).

e) A vessel or object being towedshall exhibit:

i) Sidelights;

ii) A stern light;

iii) When the length of the tow exceeds 200 m, a diamond shape where it can best be seen.

f) Provided that any number of vessels being towed or pushed in a group shall be lighted as one vessel:

i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;

ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph c) of this rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

RULE 25
Sailing vessels underway and vessels under oars

a) A sailing vessel underway shall exhibit:

i) Sidelights;

ii) A sternlight.

b) In a sailing vessel of less than 20 m in length the lights prescribed in paragraph a) of this rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph a) of this rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph b) of this Rule.

d)

i) A sailing vessel of less than 7 m in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph a) or b) of this rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

RULE 26
Fishing vessels

a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:

i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 m in length may instead of this shape exhibit a basket;

ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 m in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;

iii) When making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

c) A vessel engaged in fishing, other than trawling shall exhibit:

i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 m in length may instead of this shape exhibit a basket;

ii) when there is outlying gear extending more than 150 m horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;

iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.

e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

RULE 27
Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre

a) A vessel not under command shall exhibit:

i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;

ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;

iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit:

i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;

ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;

iii) when making way through the water, a masthead light or lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in subparagraph i);

iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraphs i) and ii), the light, lights or shape prescribed in rule 30.

c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraph b), i) and ii) of this rule, exhibit the lights or shape prescribed in rule24, a).

d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph b) of this rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:

i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;

ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;

iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;

iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs i) and ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule30.

e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit the shapes prescribed in paragraph d) of this rule, a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 m in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.

f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1,000 m astern or 500 m on either side of the minesweeper.

g) Vessels of less than 7 m in length shall not be required to exhibit the lights prescribed in this rule.

h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

RULE 28
Vessels constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

RULE 29
Pilot vessels

a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:

i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;

ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;

iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in subparagraph i), the anchor light, lights or shape.

b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

RULE 30
Anchored vessels and vessels aground

a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

i) in the fore part, an all-round white light or one ball;

ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in subparagraph i), an all-round white light.

b) A vessel of less than 50 m in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph a) of this Rule.

c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 m and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.

d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph a) or b) of this rule and in addition, where they can best be seen:

i) two all-round red lights in a vertical line;

ii) three balls in a vertical line.

e) A vessel of less than 7 m in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs a), b)or d) of this rule.

RULE 31
Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the rules of this part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

PART D
SOUND AND LIGHT SIGNALS

RULE 32
Definitions

a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.

c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

RULE 33
Equipment for sound signals

a) A vessel of 12 m or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 m or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the prescribed signals shall always be possible.

b) A vessel of less than 12 min length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph a) of this rule, but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

RULE 34
Manoeuvring and warning signals

a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

- one short blast to mean "I am altering my course to starboard".

- two short blasts to mean "I am altering my course to port".

- three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".

b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph a) of this rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

i) these light signals shall have the following significance:

- one flash to mean "I am altering my course to starboard"

- two flashes to mean "I am altering my course to port".

- three flashes to mean "I am operating astern propulsion".

ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;

iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.

c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway.

i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9, e), i) indicate her intention by the following signals on her whistle:

- two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side".

- two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side".

ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9, e), i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:

- one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 m, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

RULE 35
Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.

b) A power-driven vessel underway but stopped and making

no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.

c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs a) or b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.

d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs a) or b) of this Rule.

f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 m or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph f) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.

h) A vessel of less than 12 m in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs a), b) or f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

RULE 36
Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel.

RULE 37
Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals described in Annex IV to these Regulations.

PART E
EXEMPTIONS

RULE 38
Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

d)

i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 min length, resulting from the prescriptions of section 3, a) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 m or more in length, resulting from the prescriptions of section 3, a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2, b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of section 3, b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

ANNEX I
POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES

1. **Definition**

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck.

2. **Vertical positioning and spacing of lights**

a) On a power-driven vessel of 20 m or more in length the masthead lights shall be placed as follows:

i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 m, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 m, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 m;

ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 m vertically higher than the forward one.

b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1.000 m from the stem when viewed from sea-level.

c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 m but less than 20 m in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 m.

d) A power-driven vessel of less than 12 m in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 m above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 m higher than the sidelights.

e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.

f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.

g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 m in length, shall be placed not less than 1 m below the masthead light.

i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:

i) on a vessel of 20 m in length or more such lights shall be spaced not less than 2 m apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 m above the hull;

ii) on a vessel of less than 20 m in length such lights shall be spaced not less than 1 m apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 2 m above the gunwale;

iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4.5 m above the after one. On a vessel of 50 m or more in length this forward anchor light shall not be less than 6 m above the hull.

3. **Horizontal positioning and spacing of lights**

a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 m. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.

b) On a vessel of 20 m or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

4. **Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations**

a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26, c), ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 m and not more than 6 m away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26, c), i) and not lower than the sidelights.

b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27, d), i) and ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 m, from the lights or shapes prescribed in Rule 27, b), i) and ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27, b), i) and ii).

5. **Screens for sidelights**

The sidelights shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of section 9 of this

Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. **Shapes**

a) Shapes shall be black and of the following sizes:

i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 m;

ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;

iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;

iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in ii) above having a common base.

b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metres.

c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. **Colour specification of lights**

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE). The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

i) *White*

x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382

ii) *Green*

x	0.028	0.009	0.300	0.203
y	0.385	0.723	0.511	0.356

iii) *Red*

x	0.680	0.660	0.735	0.721
y	0.320	0.320	0.265	0.259

iv) *Yellow*

x	0.612	0.618	0.575	0.575
y	0.382	0.382	0.425	0.406

8. **Intensity of lights**

a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

where
- I is luminous intensity in candelas under service conditions,
- T is threshold factor 2×10^{-7} lux,
- D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,
- K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 miles
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare.

9. **Horizontal sectors**

a)

i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.

ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed sectors.

b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lightswhich need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. **Vertical sectors**

a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that:

i) at least required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that:

i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11. **Intensity of non-electric lights**

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the table given in section 8 of this Annex.

12. **Manoeuvring light**

Notwithstanding the provisions of paragraph 2, f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34, b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 m vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 m vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 m vertically apart from the masthead light.

13. **Approval**

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

ANNEX II
ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. **General**

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26, d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26, b), i) and c), i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. **Signals for trawlers**

a) Vessels when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may exhibit:

i) when shooting their nets: two white lights in a vertical line;

ii) when hauling their nets: one white light over one red light in a vertical line;

iii) when the net has come fast upon an obstruction: two red lights in a vertical line.

b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit:

i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;

ii) when shooting or hauling their nets or when the nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2, a) above.

3. **Signals for purse seiners**

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

ANNEX III
TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

1. **Whistles**

a) *Frequencies and range of audibility*

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70 - 700 Hz. The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180 - 700 Hz (+/- 1 per cent) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1, c) below.

b) *Limits of fundamental frequencies*

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

i) 70 - 200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;

ii) 130 - 350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;

iii) 250 - 700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

c) *Sound signal intensity and range of audibility*

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180 - 700 Hz (+/- 1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band Audibility in metres level at 1 metre range in in dB referred to 2×10^{-5} N/m^2	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

d) *Directional properties*

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within +/- 45 degrees of the axis.

The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

e) *Positioning of whistles*

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead. A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

f) *Fitting of more than one whistle*

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

g) *Combined whistle systems*

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or one of the whistles referred to in paragraph 1, f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. **Bell or gong**

a) *Intensity of signal*

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at 1 metre.

b) *Construction*

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. **Approval**

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is registered.

ANNEX IV
DISTRESS SIGNALS

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:

   a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;

   b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;

   c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;

   d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group . . . - - - . . . (SOS) in the Morse Code;

   e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";

   f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;

   g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;

   h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);

   i) a rocket parachute flare or a hand-flare showing a red light;

   j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;

   k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;

   l) the radiotelegraph alarm signal;

m) the radiotelephone alarm signal;

n) signals transmitted by emergency positioning-indicating radio beacons;

o) approved signals transmitted by radiocommunication systems, including survival craft radar transponders.

2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.

3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:

a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);

b) a dye marker.

ANEXO II
Versão em língua portuguesa

CONVENÇÃO SOBRE O REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972

As partes da presente Convenção

Desejando manter um elevado nível de segurança no mar,

Conscientes da necessidade de rever e atualizar as Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar anexas à Ata Final da Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - 1960,

Tendo examinado aquelas Regras à luz de novos fatores surgidos desde a sua aprovação,

concordaram no seguinte:

ARTIGO I
Obrigações gerais

As Partes da presente Convenção comprometem-se a pôr em execução as regras e outros anexos que constituem o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - 1972 (daqui em diante designado por «o Regulamento»), juntos à presente Convenção.

ARTIGO II
Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. A presente Convenção está aberta para assinatura até 1 de junho de 1973 e em seguida manter-se-á aberta à adesão.

2. Os Estados Membros das Nações Unidas, de qualquer das suas agências especializadas ou da Agência Internacional de Energia Atómica, ou Partes do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, podem tornar-se Partes da presente Convenção por:

a) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação;

b) assinatura sobre reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação;

c) adesão.

3. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão efetuam-se pelo depósito de um instrumento junto da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (daqui em diante designada por «a Organização»), que informará os Governos dos Estados que assinaram a presente Convenção ou que a ela aderiram do depósito de cada instrumento e da data do respetivo depósito.

ARTIGO III
Aplicação territorial

1. A Organização das Nações Unidas, quando for responsável pela administração de um território, ou qualquer Parte Contratante encarregada de assegurar as relações internacionais de um território podem, em qualquer altura, tornar a aplicação da presente Convenção extensiva a esse território, por uma notificação escrita, dirigida ao Secretário-Geral da Organização (daqui em diante designado por «o Secretário-Geral»).

2. A aplicação da presente Convenção tornar-se-á extensiva ao território designado na notificação a partir da data da sua receção ou de outra nela indicada.

3. Qualquer notificação feita com base no parágrafo 1 do presente artigo pode ser retirada em relação a qualquer dos territórios mencionados naquela notificação e a extensão da presente Convenção a esse território cessará no prazo de um ano ou de outro superior que seja especificado no momento da retirada da notificação.

4. O Secretário-Geral informará todas as Partes Contratantes da notificação de qualquer extensão ou retirada de qualquer extensão, comunicada em virtude do presente artigo.

ARTIGO IV
Entrada em vigor

1.

a) A presente Convenção entrará em vigor doze meses depois da data em que se tenham tornado Partes desta Convenção, pelo menos, quinze Estados cujas frotas mercantes representem no total, pelo menos, 65% do número de navios ou da tonelagem da frota mundial de navios de 100 t, ou superior, de arqueação bruta, considerando aquela destas duas condições que primeiro for atingida;

b) Não obstante as disposições da alínea a) deste parágrafo, a presente Convenção não entrará em vigor antes de 1 de Janeiro de 1976.

2. A data de entrada em vigor para os Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem a Convenção ou a ela adiram, em conformidade com o artigo II, depois de terem sido reunidas as condições prescritas na alínea a) do parágrafo 1, mas antes de a Convenção entrar em vigor, será a da entrada em vigor da Convenção.

3. A entrada em vigor para os Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem a Convenção ou a ela adiram depois da data da sua entrada em vigor será a data do depósito de um instrumento, como previsto no artigo II.

4. Depois da data de entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção, em conformidade com o parágrafo 4 do artigo VI, qualquer ratificação, aceitação, aprovação ou adesão aplicar-se-á ao texto modificado da Convenção.

5. À data da entrada em vigor da presente Convenção, o Regulamento substitui e revoga as Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar - 1960.

6. O Secretário-Geral informará os Governos dos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela tenham aderido da data da sua entrada em vigor.

ARTIGO V
Conferência de revisão

1. A Organização pode convocar uma conferência para rever a presente Convenção ou Regulamento ou ambos.

2. A Organização convocará uma conferência das Partes Contratantes para rever a presente Convenção ou Regulamento, ou ambos, a pedido de, pelo menos, um terço das Partes Contratantes.

ARTIGO VI
Emendas ao Regulamento

1. Qualquer emenda ao Regulamento proposta por uma Parte Contratante será examinada na Organização, a pedido desta Parte.

2. Se for adotada por uma maioria de dois terços dos Membros presentes e votantes do Comité de Segurança Marítima da Organização, a emenda será comunicada a todas as Partes Contratantes e a todos os Membros da Organização, pelo menos, seis meses antes de ser examinada pela assembleia da Organização. Toda a Parte Contratante que não seja Membro da Organização tem direito a participar no exame da emenda pela Assembleia.

3. Se for adotada por maioria de dois terços dos Membros presentes e votantes da assembleia, a emenda será comunicada pelo secretário-geral a todas as Partes Contratantes, para aprovação.

4. Esta emenda entrará em vigor em data a fixar pela assembleia no momento da sua adoção, salvo se, em data anterior, também fixada pela assembleia no momento da adoção, mais de um terço das Partes Contratantes tenha notificado a Organização da sua objeção à emenda. A decisão da assembleia relativa às datas mencionadas no presente parágrafo será tomada por maioria de dois terços dos Membros presentes e votantes.

5. Logo que entre em vigor, qualquer emenda substitui e revoga a disposição anterior à qual se aplica, para todas as Partes Contratantes que não tenham levantado objeções a essa emenda.

6. O Secretário-Geral informará todas as Partes Contratantes e todos os Membros da Organização de qualquer pedido e de qualquer comunicação recebida como resultado da aplicação do presente artigo, bem como da data de entrada em vigor de qualquer emenda.

ARTIGO VII
Denúncia

1. A presente Convenção pode ser denunciada por uma Parte Contratante em qualquer altura depois de decorrido um período de cinco anos a contar da data em que a Convenção entrou em vigor para essa Parte.

2. A denúncia efetuar-se-á pelo depósito de um instrumento na Organização. O Secretário-Geral informará todas as outras Partes Contratantes da receção do instrumento de denúncia e da data do seu depósito.

3. Uma denúncia produzirá efeito um ano após a data do depósito do instrumento, a não ser que nele se especifique outro prazo mais longo.

ARTIGO VIII
Depósito e registo

1. A presente Convenção e o Regulamento são depositados na Organização e o Secretário-Geral enviará cópias autenticadas a todos os Governos dos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela tenham aderido.

2. Aquando da entrada em vigor da presente Convenção, o Secretário-Geral enviará o seu texto ao Secretariado da Organização das Nações Unidas para registo e publicação, de acordo com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO IX
Línguas

A presente Convenção e o Regulamento são elaborados num só exemplar em línguas inglesa e francesa, fazendo igualmente fé os dois textos. Serão elaboradas traduções oficiais em línguas russa e espanhola que serão depositadas com o exemplar original assinado.

Em testemunho do que os abaixo-assinados *, devidamente autorizados para este efeito pelos seus Governos, firmaram a presente Convenção.

Feito em Londres aos 20 dias de outubro de 1972.

_____

* A lista de assinaturas não é reproduzida.

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972

PARTE A
Generalidades

REGRA 1
Campo de aplicação

a) As presentes regras aplicam-se a todos os navios no alto mar e em todas as águas que com ele tenham comunicação e sejam praticáveis pela navegação marítima.

b) Nenhuma disposição das presentes regras prejudicará a aplicação de normas especiais estabelecidas pela autoridade competente sobre a navegação nas radas, portos, rios, lagos ou vias de navegação interior em comunicação com o alto mar e praticáveis pela navegação marítima. Estas normas especiais deverão ser, tanto quanto possível, concordantes com as presentes regras.

c) Nenhuma disposição das presentes regras prejudicará a aplicação de normas especiais elaboradas pelo Governo de um Estado relativas a faróis, sinais luminosos ou sonoros adicionais, a utilizar pelos navios de guerra e navios em comboio, ou faróis ou sinais luminosos adicionais para navios em faina de pesca e constituindo um grupo de pesca. Estes faróis, sinais luminosos ou sonoros adicionais devem, na medida do possível, ser tais que não possam confundir-se com qualquer outra luz ou sinal autorizado em qualquer parte destas regras.

d) A Organização pode adotar esquemas de separação de tráfego adequados aos objetivos das presentes regras.

e) Sempre que um Governo interessado considere que um navio de construção especial ou destinado a atividades especiais não pode cumprir todas as disposições estabelecidas por qualquer das presentes regras respeitantes ao número, localização, alcance ou sector de visibilidade de faróis ou balões, bem como à implantação e características dos dispositivos de sinalização sonora, sem prejudicar as funções especiais do navio, este deverá satisfazer a todas as outras disposições relativas ao número, localização, alcance ou sector de visibilidade de faróis ou balões, bem como à implantação e características dos dispositivos de sinalização sonora, que o Governo interessado julgar suscetíveis de, tanto quanto possível, permitir a aplicação das presentes regras, relativamente a esse navio.

REGRA 2
Responsabilidade

a) Nenhuma disposição das presentes regras servirá para ilibar qualquer navio ou o seu proprietário, comandante ou tripulação das consequências de qualquer negligência quanto à aplicação das presentes regras, ou quanto a qualquer precaução que a experiência normal de marinheiro ou as circunstâncias especiais do caso aconselhem a tomar.

b) Ao interpretar e aplicar as presentes regras, devem ter-se em devida conta todos os perigos da navegação e os riscos de abalroamento, bem como todas as circunstâncias particulares, nomeadamente as limitações de utilização dos navios em causa, que podem tornar necessário o não cumprimento exato das presentes regras, para evitar um perigo imediato.

REGRA 3
Definições gerais

Para os fins das presentes regras, exceto quando o contexto obriga a outro significado:

a) A palavra «navio» designa todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água;

b) A expressão «navio de propulsão mecânica» designa todo o navio movido por máquina;

c) A expressão «navio à vela» designa todo o navio navegando à vela, desde que a máquina propulsora, se existir, não esteja a ser utilizada;

d) A expressão «navio em faina de pesca» designa todo o navio que esteja a pescar com redes, linhas, arrasto ou outras artes de pesca que reduzam a sua capacidade de manobra. Esta expressão não inclui os navios pescando com linhas a reboque (corripo) ou outras artes de pesca, que não lhe reduzam a sua capacidade de manobra;

e) A palavra «hidroavião» designa toda a aeronave concebida para manobrar sobre a água;

f) A expressão «navio desgovernado» designa todo o navio que, por circunstâncias excecionais, não está em condições de poder manobrar de acordo com as presentes regras e não pode, portanto, afastar-se do caminho de outro navio;

g) A expressão «navio com capacidade de manobra reduzida» designa todo o navio cuja capacidade de manobrar em conformidade com as presentes regras está limitada pela natureza dos seus trabalhos e que não pode, por conseguinte, afastar-se do caminho de outro navio.

Os seguintes navios devem ser considerados como navios com capacidade de manobra reduzida:

i) Os navios ocupados na execução de operações de lançamento, remoção ou manutenção de marcas de navegação, cabos ou condutas submarinas;

ii) Os navios ocupados na execução de operações de dragagem, levantamentos hidrográficos ou oceanográficos ou trabalhos submarinos;

iii) Os navios ocupados na execução de reabastecimento, transbordo de pessoas, provisões ou carga, a navegar;

iv) Os navios ocupados na execução de operações de descolagem ou recolha de aeronaves;

v) Os navios ocupados na execução de operações de dragagem de minas;

vi) Os navios ocupados na execução de operações de reboque que, pela sua natureza, limitem severamente a sua capacidade e a do rebocado, de alterar o rumo;

h) A expressão «navio condicionado pelo seu calado» designa todo o navio de propulsão mecânica que, devido à relação calado-profundidade de água disponível, tem severamente limitada a sua capacidade de alterar o rumo a que navega;

i) A expressão «a navegar» aplica-se a todo o navio que não está nem fundeado, nem atracado ou amarrado para terra, nem encalhado;

j) As palavras «comprimento» e «boca» de um navio designam o seu comprimento de fora a fora e a sua boca máxima;

k) Considera-se que dois navios estão à vista um do outro, unicamente quando um deles possa ser observado visualmente pelo outro;

l) A expressão «visibilidade reduzida» designa toda a situação em que a visibilidade é diminuída em consequência de nevoeiro, neblina, queda de neve, aguaceiros fortes, tempestades de areia ou por quaisquer outras causas análogas.

PARTE B
REGRAS DE MANOBRA E NAVEGAÇÃO

SECÇÃO I
CONDUÇÃO DOS NAVIOS COM QUAISQUER CONDIÇÕES DE VISIBILIDADE

REGRA 4
Campo de aplicação

As regras desta secção aplicam-se com quaisquer condições de visibilidade.

REGRA 5
Vigia

Todo o navio deve assegurar permanentemente uma vigilância visual e auditiva apropriada, utilizando igualmente todos os meios disponíveis adequados às circunstâncias e condições existentes, de modo a permitir uma apreciação completa da situação e do risco de abalroamento.

REGRA 6
Velocidade de segurança

Todo o navio deve manter sempre uma velocidade de segurança tal que lhe permita tomar as medidas apropriadas e eficazes para evitar um abalroamento e para parar numa distância adequada às circunstâncias e condições existentes.

Para determinação da velocidade de segurança, devem, entre outros, ser tomados em consideração os seguintes fatores:

a) Para todos os navios:

i) A visibilidade;

ii) A densidade de tráfego marítimo, incluindo concentrações de navios de pesca ou de quaisquer outros navios;

iii) A capacidade de manobra do navio, sobretudo no que respeita à distância de paragem e qualidades de giração nas condições existentes;

iv) De noite, a presença de um fundo luminoso, tal como o criado por luzes da costa ou pela difusão das luzes de iluminação do próprio navio;

v) As condições de vento, mar e corrente e a proximidade de perigos para a navegação;

vi) O calado em relação à profundidade de água disponível;

b) Para além do referido, os navios que utilizem radar:

i) As características, eficiência e limites de utilização do equipamento de radar;

ii) As limitações que resultam da escala do radar que está sendo utilizada;

iii) O efeito do estado do mar, condições meteorológicas e outras fontes de interferência na deteção radar;

iv) A possibilidade de não serem detetadas a distância conveniente pequenas embarcações, gelos ou outros objetos flutuantes;

v) O número, posição e movimento dos navios detetados pelo radar;

vi) A possibilidade de se avaliar mais exatamente a visibilidade, quando o radar é utilizado para determinar a distância a navios e a outros objetos situados nas imediações.

REGRA 7
Risco de abalroamento

a) Todo o navio deve utilizar todos os meios disponíveis adequados às circunstâncias e condições existentes, para determinar se existe risco de abalroamento. Na dúvida, deve considerar-se que esse risco existe.

b) Se existir a bordo um equipamento radar operativo, deve ser corretamente utilizado, recorrendo às escalas de maior alcance a fim de avaliar, tão cedo quanto possível, um risco de abalroamento, bem como ao registo radar (plotting) ou a qualquer outra observação sistemática equivalente dos objetos detetados.

c) Não devem tirar-se conclusões a partir de informações insuficientes, especialmente se obtidas por radar.

d) Para avaliar se existe risco de abalroamento deve, de entre outras, ter-se em conta as seguintes considerações:

i) Há risco de abalroamento se a marcação de um navio que se aproxima, observada na agulha, não varia de modo apreciável;

ii) Este risco pode por vezes existir mesmo quando se verifica uma variação apreciável da marcação, particularmente se se trata da aproximação a um navio muito grande, a um conjunto rebocador-rebocado ou a um navio que está a uma distância muito pequena.

REGRA 8
Manobras para evitar abalroamentos

a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias o permitirem, ser executada de uma forma clara, com larga antecedência e de acordo com os usos e costumes marítimos.

b) Qualquer alteração de rumo e/ou de velocidade, visando evitar um abalroamento, deve, se as circunstâncias o permitirem, ser suficientemente ampla para ser imediatamente apercebida por outro navio que a esteja a observar visualmente ou no radar. Uma sucessão de pequenas alterações de rumo e/ou de velocidade deve ser evitada.

c) Se houver espaço suficiente, a alteração de rumo, por si só, pode ser a manobra mais eficaz para se evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta manobra seja feita com bastante antecedência, seja substancial e dela não resulte outra situação de aproximação excessiva.

d) As manobras executadas para evitar o abalroamento com outro navio devem ser tais que permitam passar a uma distância segura. A eficácia das manobras deve ser atentamente controlada até que o outro navio esteja definitivamente passado e safo.

e) Se for necessário, para evitar um abalroamento ou para dispor de mais tempo para apreciar a situação, o navio deve diminuir a velocidade ou anular o seguimento, parando ou invertendo o seu aparelho propulsor.

REGRA 9
Canais estreitos

a) Um navio navegando num canal estreito ou numa via de acesso deve, quando o puder fazer sem perigo, navegar tão perto quanto possível do limite exterior do canal ou da via de acesso que lhe ficar por estibordo.

b) Um navio de comprimento inferior a 20 m ou um navio à vela não devem dificultar a passagem dos navios que só podem navegar com segurança num canal estreito ou numa via de acesso.

c) Um navio em faina de pesca não deve dificultar a passagem de outros navios navegando num canal estreito ou numa via de acesso.

d) Um navio não deve atravessar um canal estreito ou uma via de acesso se, ao fazê-lo, dificultar a passagem de navios que só podem navegar com segurança nesse canal ou via de acesso; estes últimos podem utilizar o sinal sonoro prescrito na regra 34, d), se tiverem dúvidas sobre as intenções de um navio que atravessa o canal ou a via de acesso.

e)

i) Num canal estreito ou numa via de acesso, quando uma ultrapassagem não possa ser executada sem que o navio alcançado tenha de manobrar para permitir ao outro navio ultrapassá-lo com segurança, o navio que pretende ultrapassar deve dar a conhecer a sua intenção emitindo o sinal sonoro prescrito na regra 34, c), i). O navio alcançado deve, se estiver de acordo, fazer soar o sinal apropriado prescrito na regra 34, c), ii), e manobrar de modo a permitir a ultrapassagem com segurança. Se tiver dúvidas, pode emitir os sinais sonoros prescritos na regra 34, d);

ii) Esta regra não dispensará o navio que alcança do cumprimento das disposições da regra 13.

f) Um navio que se aproxima de uma curva ou de uma zona situada num canal estreito ou numa via de acesso, onde existem obstáculos que podem encobrir outros navios, deve navegar nessa zona com especial prudência e vigilância e fazer soar o sinal apropriado prescrito na regra 34, e).

g) Qualquer navio deve, se as circunstâncias o permitirem, evitar fundear num canal estreito.

REGRA 10
Esquemas de separação de tráfego

a) Esta regra aplica-se aos esquemas de separação de tráfego adotados pela Organização.

b) Um navio que utilize um esquema de separação de tráfego deve:

i) Seguir no corredor de tráfego apropriado, na direção geral do tráfego para este corredor;

ii) Afastar-se, na medida do possível, da linha ou da zona de separação de tráfego;

iii) Como regra geral, entrar ou sair de um corredor de tráfego por um dos seus extremos, mas quando entrar ou sair lateralmente, deve efetuar esta manobra segundo um ângulo tão pequeno quanto possível, em relação à direção geral do tráfego.

c) Um navio deve evitar, tanto quanto possível, cruzar os corredores de tráfego, mas, se a isso for obrigado, deve fazê-lo, na medida do possível, perpendicularmente à direção geral do tráfego.

d) As zonas de tráfego costeiro não devem ser normalmente utilizadas pelo tráfego direto, que pode utilizar com segurança o corredor de tráfego apropriado ao esquema de separação de tráfego adjacente.

e) Um navio que não esteja a cruzar um esquema de separação de tráfego, normalmente não deve penetrar na zona de separação ou cruzar a linha de separação, exceto:

i) Em caso de emergência, para evitar um perigo imediato;

ii) Para pescar na zona de separação.

f) Um navio que navegue nas zonas próximas dos extremos de um esquema de separação de tráfego deve fazê-lo com particular cuidado.

g) Um navio deve evitar, na medida do possível, fundear no interior de um esquema de separação de tráfego ou em zonas próximas dos seus extremos.

h) Um navio que não utiliza um esquema de separação de tráfego deve evitar aproximar-se dele, tanto quanto possível.

i) Um navio em faina de pesca não deve dificultar a passagem dos navios que seguem num corredor de tráfego.

j) Um navio de comprimento inferior a 20 m ou um navio à vela não devem dificultar a passagem dos navios de propulsão mecânica que naveguem num corredor de tráfego.

SECÇÃO II
PROCEDIMENTO DOS NAVIOS À VISTA UNS DOS OUTROS

REGRA 11
Campo de aplicação

As regras desta secção aplicam-se aos navios que estão à vista uns dos outros.

REGRA 12
Navios à vela

a) Quando dois navios à vela se aproximam um do outro, com risco de abalroamento, um deles deve afastar-se do caminho do outro, da forma seguinte:

i) Quando os navios recebem o vento por bordos diferentes, aquele que o receber por bombordo deve desviar-se do caminho do outro;

ii) Quando os dois navios recebem o vento pelo mesmo bordo, aquele que estiver a barlavento deve desviar-se do caminho daquele que estiver a sotavento;

iii) Se um navio que recebe o vento por bombordo avista um outro navio a barlavento e não pode determinar com segurança se este outro navio recebe o vento por bombordo ou por estibordo, o primeiro deve desviar-se do caminho do outro.

b) Para a aplicação desta regra, o bordo donde sopra o vento deve ser considerado como sendo o bordo oposto àquele em que a vela grande é caçada, ou no caso de um navio de pano redondo, o bordo oposto àquele onde a maior vela latina é caçada.

REGRA 13
Navio que alcança

a) Não obstante o disposto nas regras desta secção, qualquer navio que alcance outro deve desviar-se do caminho deste último.

b) Deve considerar-se como navio que alcança o navio que se aproxima de um outro vindo de uma direção que fique mais de 22,5º para ré do través desse outro, isto é, que se encontra numa posição tal em relação ao navio alcançado que, de noite, só poderá ver o farol de popa desse navio, sem ver qualquer dos seus faróis de borda.

c) Quando um navio não puder determinar com segurança se está a alcançar outro, deve considerar que é esse o caso e manobrar de acordo.

d) Nenhuma alteração posterior na marcação entre os dois navios transformará o navio que alcança em navio que cruza, com o significado atribuído por estas regras, ou o dispensará do dever de se desviar do caminho do navio alcançado enquanto não o tiver definitivamente ultrapassado e dele se achar safo.

REGRA 14
Navios que se aproximam de roda a roda

a) Quando dois navios de propulsão mecânica se aproximam um do outro de roda a roda, ou quase de roda a roda, de modo a haver risco de abalroamento, deverão guinar ambos para estibordo de forma a passarem por bombordo um do outro.

b) Deve considerar-se que essa situação existe quando um navio vê outro na sua proa, ou praticamente na sua proa, de modo que, de noite, veria os faróis de mastro do outro navio enfiados ou quase enfiados e/ou ambos os faróis de borda e que, de dia, veria o outro navio segundo um ângulo correspondente.

c) Quando um navio não pode determinar com segurança se essa situação existe, deve considerar que ela existe efetivamente e manobrar de acordo.

REGRA 15
Navios em rumos cruzados

Quando dois navios de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam, de tal forma que exista risco de abalroamento, o navio que vê o outro por estibordo deve afastar-se do caminho deste e, se as circunstâncias o permitirem, evitar cortar-lhe a proa.

REGRA 16
Manobra do navio sem prioridade

Todo o navio obrigado a deixar livre o caminho de outro deverá, tanto quanto possível, manobrar com a antecedência necessária e francamente, de modo a manter-se suficientemente afastado.

REGRA 17
Manobra do navio com prioridade

a)

i) Quando um navio, de acordo com qualquer das presentes regras, deva desviar-se do caminho de outro, este último deve manter o rumo e a velocidade;

ii) Contudo, este último pode manobrar a fim de evitar o abalroamento unicamente com a sua manobra, logo que lhe pareça evidente que o navio que tem a obrigação de se desviar do seu caminho não efetua a manobra apropriada prescrita nestas regras.

b) Quando, por qualquer motivo, o navio que deve manter o rumo e a velocidade se achar tão próximo do outro que o abalroamento não possa ser evitado unicamente pela manobra do navio a que pertence deixar o caminho livre, deve ele também manobrar da forma que julgue mais conveniente para ajudar a evitar o abalroamento.

c) Um navio de propulsão mecânica que manobre para evitar um abalroamento com outro navio de propulsão mecânica, cujo caminho cruza o seu, nas condições previstas na alínea a), ii), desta regra, não deve, se as circunstâncias o permitirem, guinar para bombordo enquanto o outro navio lhe estiver por bombordo.

d) Esta regra não dispensará o navio que deve deixar o caminho livre da obrigação de se manter afastado do caminho do outro navio.

REGRA 18
Responsabilidades recíprocas dos navios

Salvo disposições contrárias contidas nas regras 9, 10 e 13:

a) Um navio de propulsão mecânica a navegar deve desviar-se do caminho de:

i) Um navio desgovernado;

ii) Um navio com capacidade de manobra reduzida;

iii) Um navio em faina de pesca;

iv) Um navio à vela;

b) Um navio à vela a navegar deve desviar-se do caminho de:

i) Um navio desgovernado;

ii) Um navio com capacidade de manobra reduzida;

iii) Um navio em faina de pesca;

c) Um navio em faina de pesca e a navegar deve, na medida do possível, desviar-se do caminho de:

i) Um navio desgovernado;

ii) Um navio com capacidade de manobra reduzida;

d)

i) Qualquer navio que não esteja desgovernado ou com capacidade de manobra reduzida deve, se as circunstâncias o permitirem, evitar dificultar a passagem segura de um navio condicionado pelo seu calado, que mostre os sinais previstos na regra 28;

ii) Um navio condicionado pelo seu calado deve navegar com particular prudência, tendo em devida conta a sua condição especial;

e) Um hidroavião amarado deve, regra geral, manter-se suficientemente afastado de todos os navios e evitar dificultar a sua navegação. No entanto, quando haja risco de abalroamento, deve cumprir as regras desta parte.

SECÇÃO III
PROCEDIMENTO DOS NAVIOS EM CONDIÇÕES DE VISIBILIDADE REDUZIDA

REGRA 19
Procedimento dos navios em condições de visibilidade reduzida

a) Esta regra aplica-se aos navios que não estão à vista uns dos outros e que navegam perto ou dentro de zonas de visibilidade reduzida.

b) Todo o navio deve navegar a uma velocidade de segurança adaptada às circunstâncias e às condições de visibilidade reduzida. Os navios de propulsão mecânica devem ter as máquinas prontas a manobrar imediatamente.

c) Todo o navio, quando aplica as regras da secção I desta parte, deve ter em devida conta as circunstâncias existentes e as condições de visibilidade reduzida.

d) Um navio que detete unicamente com o radar a presença de outro navio deve avaliar se se está a criar uma situação de aproximação excessiva e/ou existe risco de abalroamento. Em caso afirmativo, deve tomar, com franca antecedência, as medidas necessárias para evitar que esta situação se concretize. Contudo, se essas medidas consistirem numa alteração de rumo, deve-se, na medida do possível, evitar:

i) Uma alteração de rumo para bombordo, no caso de um navio que se encontra para vante do través, exceto se esse navio está a ser alcançado;

ii) Uma alteração de rumo na direção de um navio que se encontra pelo través ou para ré do través.

e) Com exceção dos casos em que se tenha constatado não existir risco de abalroamento, todo o navio que ouça, numa direção que lhe pareça ser para vante do través, o sinal de

nevoeiro de outro navio, ou que não possa evitar uma situação de aproximação excessiva de outro navio situado para vante do través, deve reduzir a velocidade ao mínimo necessário para governar; deve, se necessário, anular o seguimento e, em qualquer caso, navegar com extrema precaução até que o risco de abalroamento tenha passado.

PARTE C
FARÓIS E BALÕES

REGRA 20
Campo de aplicação

a) As regras desta parte devem ser cumpridas em todas as condições de tempo.

b) As regras relativas a faróis devem ser cumpridas do pôr ao nascer do Sol. Durante este intervalo de tempo não se deverá mostrar nenhuma outra luz que possa ser confundida com os faróis prescritos por estas regras, prejudicar a visibilidade e o carácter distinto destes, ou impedir de exercer uma vigilância eficaz.

c) Os faróis prescritos nestas regras, quando existam, devem também ser mostrados do nascer ao pôr do Sol em condições de visibilidade reduzida e podem ser mostrados em quaisquer outras condições em que esta medida seja considerada necessária.

d) As regras relativas a balões devem ser cumpridas de dia.

e) Os faróis e os balões prescritos nestas regras devem estar de acordo com as disposições do anexo I deste Regulamento.

REGRA 21
Definições

a) A expressão «farol de mastro» designa um farol de luz branca colocado sobre o eixo longitudinal do navio, projetando uma luz sem interrupção num arco de horizonte de 225º e colocado de forma a mostrar essa luz desde a proa até 22,5º para ré do través de cada bordo.

b) A expressão «faróis de borda» designa um farol de luz verde colocado a estibordo e um farol de luz vermelha colocado a bombordo, projetando cada um deles uma luz sem interrupção num arco de horizonte de 112,5º e colocados de forma a mostrar essa luz desde a proa até 22,5º para ré do través do bordo respetivo. Num navio de comprimento inferior a 20 m os faróis de borda podem ser combinados num só farol colocado sobre o eixo longitudinal do navio.

c) A expressão «farol de popa» designa um farol de luz branca colocado tão próximo quanto possível da popa, projetando uma luz sem interrupção num arco de horizonte de 135º e colocado de forma a mostrar essa luz num sector de 67,5º para cada bordo a partir da popa.

d) A expressão «farol de reboque» designa um farol de luz amarela com as mesmas características do farol de popa definido no parágrafo c) desta regra.

e) A expressão «farol visível em todo o horizonte» designa um farol cuja luz é visível sem interrupção num arco de horizonte de 360º.

f) A expressão «farol de relâmpagos» designa um farol de relâmpagos regulares cujo ritmo é de 120, ou mais, relâmpagos por minuto.

REGRA 22
Alcance luminoso dos faróis

Os faróis prescritos por estas regras devem ter a intensidade especificada na secção 8 do anexo I deste Regulamento, de modo a serem visíveis às seguintes distâncias mínimas:
a) Para os navios de comprimento igual ou superior a 50 m:

Farol de mastro: 6 milhas;
Farol de borda: 3 milhas;
Farol de popa: 3 milhas;
Farol de reboque: 3 milhas;
Faróis visíveis em todo o horizonte, de luz branca, vermelha, verde ou amarela: 3 milhas;

b) Para os navios de comprimento igual ou superior a 12 m, mas inferior a 50 m:

Farol de mastro: 5 milhas. Se o comprimento do navio for inferior a 20 m: 3 milhas;
Farol de borda: 2 milhas;
Farol de popa: 2 milhas;
Farol de reboque: 2 milhas;
Faróis visíveis em todo o horizonte, de luz branca, vermelha, verde ou amarela: 2 milhas;

c) Para os navios de comprimento inferior a 12 m:

Farol de mastro: 2 milhas;
Farol de borda: 1 milha;
Farol de popa: 2 milhas;
Farol de reboque: 2 milhas;
Faróis visíveis em todo o horizonte, de luz branca, vermelha, verde ou amarela: 2 milhas.

REGRA 23
Navios da propulsão mecânica a navegar

a) Um navio de propulsão mecânica a navegar deve mostrar:

i) Um farol de mastro a vante;

ii) Um segundo farol de mastro, por ante a ré do primeiro e mais alto que este; os navios de comprimento inferior a 50 m não são contudo obrigados a mostrá-lo, mas podem fazê-lo;

iii) Faróis de borda;

iv) Um farol de popa.

b) Um navio sobre colchão de ar (aerobarco), quando navegue sem mergulhar o casco na água, deve, além dos faróis prescritos no parágrafo a) desta regra, mostrar uma luz amarela de relâmpagos visível em todo o horizonte.

c) Um navio de propulsão mecânica de comprimento inferior a 7 m e cuja velocidade máxima não ultrapassa 7 nós pode, em vez dos faróis prescritos no parágrafo a) desta regra, mostrar um farol de luz branca visível em todo o horizonte. Além disso, deve, se possível, mostrar faróis de borda.

REGRA 24
Rebocar e empurrar

a) Um navio de propulsão mecânica a rebocar deve mostrar:

i) Em vez do farol prescrito na regra 23, a), i), dois faróis de mastro dispostos na mesma linha vertical a vante. Quando o comprimento de reboque, medido entre a popa do navio rebocador e o extremo posterior do último navio ou objeto rebocado, ultrapasse 200 m, deve mostrar três destes faróis na mesma linha vertical;

ii) Faróis de borda;

iii) Um farol de popa;

iv) Um farol de reboque colocado na vertical e por cima do farol de popa;

v) Um balão bicónico onde melhor possa ser visto, se o comprimento do reboque ultrapassar 200 m.

b) Um navio a empurrar e outro empurrado, ligados por um sistema rígido de modo a formarem uma unidade composta, devem ser considerados como um navio de propulsão mecânica e mostrar os faróis prescritos na regra 23.

c) Um navio de propulsão mecânica a empurrar para vante ou rebocar de braço dado, exceto se se trata de uma unidade composta, deve mostrar:

i) Em vez do farol prescrito na regra 23, a), i), dois faróis de mastro dispostos na mesma linha vertical, a vante;

ii) Faróis de borda;

iii) Um farol de popa.

d) Um navio de propulsão mecânica a que se apliquem as disposições dos parágrafos a) e c) desta regra deve também cumprir as disposições da regra 23, a), ii).

e) Um navio ou objeto rebocado deve mostrar:

i) Faróis de borda;

ii) Um farol de popa;

iii) Um balão bicónico onde melhor possa ser visto, se o comprimento do reboque ultrapassar 200 m.

f) Dado que os faróis de um número qualquer de navios rebocados de braço dado ou empurrados em grupo devem corresponder aos de um só navio:

i) Um navio empurrado para vante, que não faça parte de uma unidade composta, deve mostrar faróis de borda na sua extremidade a vante;

ii) Um navio rebocado de braço dado deve mostrar um farol de popa e os faróis de borda na sua extremidade a vante.

g) Se, por uma razão justificada, um navio ou objeto rebocado está impossibilitado de mostrar os faróis prescritos no parágrafo e) desta regra, devem ser tomadas todas as medidas possíveis para iluminar o navio ou o objeto rebocado ou, pelo menos, para indicar a sua presença.

REGRA 25
Navios à vela ou a remos a navegar

a) Um navio à vela a navegar deve mostrar:

i) Faróis de borda;

ii) Um farol de popa.

b) Num navio à vela de comprimento inferior a 12 m os faróis prescritos no parágrafo a) desta regra podem ser reunidos numa só lanterna colocada no tope ou na parte superior do mastro, onde melhor possa ser vista.

c) Além dos faróis prescritos no parágrafo a) desta regra, um navio à vela a navegar pode mostrar, no tope ou na parte superior do mastro, onde melhor possam ser vistos, dois faróis dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, sendo o superior de luz vermelha e o inferior de luz verde. Estes faróis não devem, contudo, ser utilizados simultaneamente com a lanterna autorizada pelo parágrafo b) desta regra.

d)

i) Um navio à vela de comprimento inferior a 7 m deve, se possível, mostrar os faróis prescritos nos parágrafos a) ou b) desta regra, mas, se não o fizer, deve ter pronta a mostrar imediatamente, para evitar um abalroamento, uma lâmpada elétrica ou lanterna, de luz branca;

ii) Um navio a remos pode mostrar os faróis prescritos nesta regra para os navios à vela, mas, se não o fizer, deve ter pronta a mostrar imediatamente, para evitar um abalroamento, uma lâmpada elétrica ou lanterna, de luz branca.

e) Um navio a navegar à vela, quando seja também propulsionado mecanicamente, deve mostrar a vante, onde melhor possa ser visto, um balão cónico, com o vértice para baixo.

REGRA 26
Navios de pesca

a) Um navio em faina de pesca, quer esteja a navegar ou fundeado, só deve mostrar os faróis e balões prescritos na presente regra.

b) Um navio a arrastar, isto é, a rebocar dentro de água um arrasto ou outra arte de pesca, deve mostrar:

i) Dois faróis dispostos na mesma linha vertical, visíveis

em todo o horizonte, sendo o superior de luz verde e o inferior de luz branca, ou dois balões cónicos unidos pelos vértices, também dispostos na mesma linha vertical. Um navio de comprimento inferior a 20 m, em vez destes balões, pode mostrar um cesto;

ii) Um farol de mastro, colocado por ante a ré e mais alto que o farol de luz verde visível em todo o horizonte. Os navios de comprimento inferior a 50 m não são obrigados a mostrar este farol, mas podem fazê-lo;

iii) Faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos neste parágrafo.

c) Um navio em faina de pesca, à exceção dos que estejam a arrastar, deve mostrar:

i) Dois faróis dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, sendo o superior de luz vermelha e o inferior de luz branca, ou dois balões cónicos unidos pelos vértices, também dispostos na mesma linha vertical. Um navio de comprimento inferior a 20 m pode, em vez destes balões, mostrar um cesto;

ii) Um farol de luz branca visível em todo o horizonte, ou um cone com o vértice para cima, na direção da arte de pesca, se esta se estender numa distância horizontal superior a 150 m a partir do navio;

iii) Os faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos neste parágrafo.

d) Um navio em faina de pesca na proximidade de outros navios, também em faina de pesca, pode mostrar os balões adicionais descritos no anexo II deste Regulamento.

e) Um navio que não está em faina de pesca não deve mostrar os faróis e balões prescritos por esta regra, mas somente os prescritos para um navio do seu comprimento.

REGRA 27
Navios desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida

a) Um navio desgovernado deve mostrar:

i) Dois faróis de luz vermelha, dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, onde melhor possam ser vistos;

ii) Dois balões esféricos ou marcas análogas, também dispostos na mesma linha vertical, onde melhor possam ser vistos;

iii) Faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos neste parágrafo.

b) Um navio com capacidade de manobra reduzida, que não seja um navio ocupado em operações de rocega de minas, deve mostrar:

i) Três faróis visíveis em todo o horizonte, dispostos na mesma linha vertical, onde melhor possam ser vistos. O superior e o inferior devem ser de luz vermelha e o do meio de luz branca;

ii) Três balões dispostos segundo uma linha vertical, onde melhor possam ser vistos. O superior e o inferior devem ser esféricos e o do meio bicónico;

iii) Faróis de mastro, faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos na alínea i);

iv) Os faróis ou balões prescritos pela regra 30, quando fundeado, além dos indicados nas alíneas i) e ii).

c) Um navio ocupado numa operação de reboque que o impeça de alterar o rumo, além dos faróis prescritos na alínea b), i), e dos balões indicados na alínea b), ii), desta regra, deve mostrar os faróis ou balões prescritos pela regra 24, a).

d) Um navio com capacidade de manobra reduzida, a dragar ou a executar operações submarinas, deve mostrar os faróis e balões prescritos no parágrafo b) desta regra e, quando exista uma obstrução, deve também mostrar:

i) Dois faróis de luz vermelha, visíveis em todo o horizonte, ou dois balões esféricos, dispostos na mesma linha vertical para indicar o bordo onde se encontra a obstrução;

ii) Dois faróis de luz verde, visíveis em todo o horizonte, ou dois balões bicónicos, dispostos na mesma linha vertical para indicar o bordo pelo qual outro navio pode passar;

iii) Faróis de mastro, faróis de borda e farol de popa, quando tem seguimento, além dos prescritos neste parágrafo;

iv) Um navio a que se apliquem as disposições deste parágrafo, quando está fundeado, deve mostrar, em vez dos faróis ou balões prescritos pela regra 30, os faróis ou balões indicados nas alíneas i) e ii).

e) Um navio a participar em operações de mergulhadores que, por motivo das suas dimensões, não possa mostrar balões prescritos no parágrafo d) desta regra deve mostrar uma réplica rígida, de altura não inferior a 1 m, da bandeira A do Código Internacional de Sinais. Deve tomar medidas para que esta réplica seja visível em todo o horizonte.

f) Um navio a executar operações de rocega de minas, além dos faróis prescritos na regra 23 para os navios de propulsão mecânica, deve mostrar três faróis de luz verde, visíveis em todo o horizonte ou três balões esféricos. Deve mostrar um destes faróis ou balões na parte superior do mastro de vante ou próximo deste e os outros dois faróis ou balões um em cada lais da verga do mesmo mastro. Estes faróis ou balões indicam que é perigoso para outro navio aproximar-se a menos de 1000 m da popa ou a menos de 500 m de cada bordo do draga-minas.

g) Os navios de comprimento inferior a 7 m não são obrigados a mostrar os faróis prescritos nesta regra.

h) Os sinais indicados nesta regra não são de navios em perigo e que necessitem de ajuda. Os sinais desta última categoria figuram no anexo IV a este Regulamento.

REGRA 28
Navios condicionados pelo seu calado

Um navio condicionado pelo seu calado, além dos faróis prescritos para os navios de propulsão mecânica pela regra 23, pode mostrar, onde melhor possam ser vistos, três faróis de luz vermelha dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, ou um balão cilíndrico.

REGRA 29
Barcos de pilotos

a) Um barco de pilotos em serviço de pilotagem deve mostrar:

i) Dois faróis, dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte, sendo o superior de luz branca e o inferior de luz vermelha, na parte superior do mastro ou na proximidade desta;

ii) Faróis de borda e farol de popa, para além dos mencionados na alínea i), quando a navegar;

iii) O farol, faróis ou o balão, de fundeado, para além dos mencionados na alínea i), quando fundeado.

b) Um barco de pilotos que não esteja em serviço de pilotagem deve mostrar os faróis ou balões prescritos para um navio do seu comprimento.

REGRA 30
Navios fundeados e navios encalhados

a) Um navio fundeado deve mostrar, onde melhor possa ser visto:

i) Um farol de luz branca visível em todo o horizonte ou um balão esférico, a vante;

ii) Um farol de luz branca visível em todo o horizonte, mais baixo que o farol prescrito na alínea i), à popa ou próximo.

b) Um navio fundeado, de comprimento inferior a 50 m, pode mostrar, onde melhor possa ser visto, um farol de luz branca visível em todo o horizonte, em vez dos faróis prescritos no parágrafo a) desta regra.

c) Um navio fundeado pode ainda utilizar as suas luzes de trabalho disponíveis, ou luzes equivalentes, para produzir a iluminação geral do navio. Esta disposição é obrigatória para navios de comprimento igual ou superior a 100 m.

d) Um navio encalhado deve mostrar, além dos faróis prescritos nos parágrafos a) ou b) desta regra e no local onde melhor possam ser vistos:

i) Dois faróis de luz vermelha, dispostos na mesma linha vertical, visíveis em todo o horizonte;

ii) Três balões esféricos, dispostos segundo uma linha vertical.

e) Um navio de comprimento inferior a 7 m, quando está fundeado ou encalhado, não é obrigado a mostrar os faróis ou balões prescritos nos parágrafos a), b) ou d) desta regra, exceto se fundeado ou encalhado num canal estreito, via de acesso ou zona de fundeadouro, na proximidade destes locais, ou numa zona habitualmente frequentada por outros navios.

REGRA 31
Hidroaviões

Um hidroavião que não possa mostrar os faróis e balões com as características e localização prescritas pelas regras desta parte deve mostrar faróis e balões aproximando-se o mais possível, em características e localizações, das prescritas por estas regras.

PARTE D
SINAIS SONOROS E LUMINOSOS

REGRA 32
Definições

a) A palavra «apito» designa todo o dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons prescritos e que esteja conforme com as especificações do anexo III deste Regulamento.

b) A expressão «som curto» designa um som de apito com uma duração de cerca de um segundo.

c) A expressão «som prolongado» designa um som de apito com uma duração de quatro a seis segundos.

REGRA 33
Material de sinalização sonora

a) Um navio de comprimento igual ou superior a 12 m deve dispor de um apito e de um sino e um navio de comprimento igual ou superior a 100 m deve dispor também de um tantã cujo som e timbre não possam ser confundidos com os do sino. O apito, o sino e o tantã devem satisfazer às especificações do anexo III deste Regulamento. O sino ou o tantã, ou ambos, podem ser substituídos por outro equipamento, tendo respetivamente as mesmas características sonoras, desde que seja sempre possível acionar manualmente os sinais prescritos.

b) Um navio de comprimento inferior a 12 m não é obrigado a ter a bordo os dispositivos de sinalização sonora prescritos no parágrafo a) desta regra, mas, na sua falta, deve estar dotado de outros que lhe permitam produzir sinais sonoros eficazes.

REGRA 34
Sinais de manobra e de aviso

a) Quando vários navios estão à vista uns dos outros, um navio de propulsão mecânica a navegar deve, quando execute manobras autorizadas ou prescritas por estas regras, indicar essas manobras pelos seguintes sinais emitidos por apito:

Um som curto para indicar: «Estou a guinar para estibordo»;

Dois sons curtos para indicar: «Estou a guinar para bombordo»;

Três sons curtos para indicar: «As minhas máquinas estão a trabalhar a ré».

b) Qualquer navio pode completar os sinais de apito prescritos no parágrafo a) desta regra com sinais luminosos repetidos, segundo as necessidades, durante toda a manobra:

i) Estes sinais luminosos tem o seguinte significado:

Um relâmpago para indicar: «Estou a guinar para estibordo»;

Dois relâmpagos para indicar: «Estou a guinar para bombordo»;

Três relâmpagos para indicar: «As minhas máquinas estão a trabalhar a ré»;

ii) Cada relâmpago deve durar cerca de um segundo, o intervalo entre os relâmpagos deve ser de cerca de um segundo e o intervalo entre os sinais sucessivos deve ser de, pelo menos, dez segundos;

iii) O farol utilizado para este sinal deverá, caso exista, ser de luz branca, visível em todo o horizonte, com alcance mínimo de cinco milhas e satisfazendo às disposições do anexo I.

c) Quando estão à vista um do outro num canal estreito ou via de acesso:

i) Um navio que tenciona ultrapassar outro deve, de acordo com as disposições da regra 9, e), i), indicar a sua intenção, emitindo os seguintes sinais de apito:

Dois sons prolongados seguidos de um som curto para indicar: «Tenciono ultrapassar por seu estibordo»;

Dois sons prolongados seguidos de dois sons curtos para indicar: «Tenciono ultrapassar por seu bombordo»;

ii) O navio que está a ser alcançado deve, manobrar de acordo com as disposições da regra 9, e), i), indicar a sua concordância emitindo o seguinte sinal de apito:

Um som prolongado, um som curto, um som prolongado e um som curto, emitidos por esta ordem.

d) Quando dois navios à vista um do outro se aproximam e, por uma razão qualquer, um deles não compreende as intenções ou as manobras do outro, ou tem dúvidas sobre se o outro navio está a efetuar a manobra adequada para evitar o abalroamento, o navio que tem dúvidas deve indicá-las imediatamente, emitindo uma série rápida de, pelo menos, cinco sons curtos de apito. Este sinal pode ser complementado por um sinal luminoso de, pelo menos, cinco relâmpagos curtos e em sucessão rápida.

e) Um navio que se aproxima de uma curva ou de uma zona de um canal ou de uma via de acesso onde existem obstáculos que podem encobrir outros navios deve fazer emitir um som prolongado. Qualquer navio que se aproxime e que ouça o sinal do outro lado da curva, ou por detrás do obstáculo, deve responder emitindo um som prolongado.

f) Quando existirem apitos instalados a bordo de um navio a uma distância superior a 100 m uns dos outros, não se deve utilizar senão um deles para emitir sinais de manobra ou de aviso.

REGRA 35
Sinais sonoros em condições de visibilidade reduzida

Tanto de dia como de noite, numa zona de visibilidade reduzida ou nas suas proximidades, os sinais prescritos nesta regra devem ser utilizados como se segue:

a) Um navio de propulsão mecânica com seguimento deve emitir um som prolongado com intervalos que não ultrapassem dois minutos;

b) Um navio de propulsão mecânica pairando (com as máquinas paradas e sem seguimento) deve emitir, com intervalos não superiores a dois minutos, dois sons prolongados separados por um intervalo de cerca de dois segundos;

c) Um navio desgovernado, um navio com capacidade de manobra reduzida, um navio condicionado pelo seu calado, um navio à vela, um navio em faina de pesca e um navio que reboca ou empurra outro devem emitir, em vez dos sinais prescritos nos parágrafos a) ou b) desta regra, três sons consecutivos, sendo um som prolongado seguido de dois sons curtos, com intervalos não superiores a dois minutos;

d) Um navio rebocado ou o último de um comboio, no caso de haver mais do que um rebocado, se tiver tripulação a bordo, deve emitir, a intervalos não superiores a dois minutos, quatro sons consecutivos, sendo um som prolongado seguido de três sons curtos. Quando possível, este sinal deve ser emitido imediatamente depois do sinal do navio rebocador;

e) O navio a empurrar e o navio empurrado para vante, ligados por uma estrutura rígida de modo a formar uma unidade composta, devem ser considerados como um navio de propulsão mecânica e devem emitir os sinais prescritos nos parágrafos a) ou b) desta regra;

f) Um navio fundeado deve tocar o sino em cadência rápida durante cerca de cinco segundos, a intervalos não superiores a um minuto. A bordo de um navio de comprimento igual ou superior a 100 m, deve-se tocar o sino a vante e, imediatamente depois, tocar rapidamente o tantã, durante cerca de cinco segundos, a ré. Um navio fundeado pode, além disso, emitir três sons consecutivos, sendo um som curto seguido de um som prolongado e de um som curto, para assinalar a um navio que se aproxima a sua posição e a possibilidade de abalroamento;

g) Um navio encalhado deve tocar o sino e, se for o caso, tocar o tantã, como prescrito no parágrafo f) desta regra. Deve ainda dar três toques de sino separados e distintos, imediatamente antes e depois dos toques rápidos do sino. Pode ainda adicionalmente emitir um sinal apropriado de apito;

h) Um navio de comprimento inferior a 12 m não é obrigado a fazer os sinais acima mencionados, mas, quando o não fizer, deve emitir um outro sinal sonoro eficaz, com intervalos não superiores a dois minutos;

i) Um barco de pilotos em serviço de pilotagem, além dos sinais prescritos nos parágrafos a), b) ou f) desta regra, pode emitir um sinal de identificação, consistindo em quatro sons curtos.

REGRA 36
Sinais destinados a chamar a atenção

Qualquer navio pode, se julgar necessário, para chamar a atenção de outro navio, emitir sinais luminosos ou sonoros que não possam ser confundidos com qualquer dos sinais prescritos por qualquer destas regras, ou então orientar o feixe do seu projetor na direção do perigo que ameaça um navio e por forma que o feixe não perturbe outros navios.

REGRA 37
Sinais de perigo

Um navio que está em perigo e pede assistência deve utilizar ou mostrar os sinais prescritos no anexo IV deste Regulamento.

PARTE E
ISENÇÕES

REGRA 38
Isenções

Qualquer navio (ou categoria de navios) que satisfaça as prescrições das Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar - 1960 e cuja quilha tenha sido assente, ou que se encontre em estado equivalente de construção antes de o presente Regulamento entrar em vigor, pode beneficiar das isenções seguintes, que se aplicam ao dito Regulamento;

a) Instalação de faróis cujo alcance luminoso é prescrito pela regra 22: até quatro anos depois da data da entrada em vigor deste Regulamento;

b) Instalação de faróis cujas cores são prescritas na secção 7 do anexo I deste Regulamento: até quatro anos depois da data da entrada em vigor deste Regulamento;

c) Alteração da localização de faróis resultante da passagem do sistema inglês ao sistema métrico e do arredondamento dos números das medidas: isenção permanente;

d)

i) Alteração da localização de faróis de mastro a bordo de navios de comprimento inferior a 150 m, resultante das prescrições da secção 3, a), do anexo I: isenção permanente;

ii) Alteração da localização de faróis de mastro a bordo de navios de comprimento igual ou superior a 150 m, resultante das prescrições da secção 3, a), do anexo I deste Regulamento: até nove anos depois da data da entrada em vigor deste Regulamento;

e) Alteração da localização de faróis de mastro resultantes das prescrições da secção 2, b), do anexo I: até nove anos depois da data de entrada em vigor deste Regulamento;

f) Alteração da localização de faróis de borda resultante das prescrições da secção 3, b), do anexo I: até nove anos depois da data de entrada em vigor deste Regulamento;

g) Especificações do material de sinalização sonora prescritas pelo anexo III: até nove anos depois da data de entrada em vigor deste Regulamento.

ANEXO I
LOCALIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DOS FARÓIS E BALÕES

1 - Definição.

A expressão «altura acima da borda» designa a altura acima do pavimento contínuo mais elevado.

2 - Localização e espaçamento dos faróis no plano vertical.

a) A bordo de um navio de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 20 m, os faróis de mastro devem estar dispostos como se segue:

i) O farol de mastro de vante ou, quando for caso disso, o único farol de mastro deve ficar a uma altura acima da borda não inferior a 6 m. No entanto, se a boca do navio exceder 6 m, o farol de mastro deve ficar a uma altura acima da borda não inferior à boca do navio, sem que seja, contudo, necessário que essa altura exceda 12 m;

ii) Quando existem dois faróis de mastro, o farol mais a ré deve ficar, pelo menos, 4,5 m mais alto que o farol mais a vante.

b) A distância vertical entre os faróis de mastro de navios de propulsão mecânica deve ser tal que, em condições normais de caimento, o farol mais a ré possa ser sempre

visto distintamente acima do farol mais a vante, quando observados do nível do mar e a uma distância de 1000 m da proa do navio.

c) O farol de mastro de um navio de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 12 m, mas inferior a 20 m, deve ficar a uma altura não inferior a 2,5 m acima da borda.

d) Um navio de propulsão mecânica de comprimento inferior a 12 m pode ter o seu farol de mastro mais elevado a uma altura inferior a 2,5 m acima da borda. Contudo, quando tem um farol de mastro, além dos faróis de borda e do farol de popa, o farol de mastro deve estar, pelo menos, 1 m acima dos faróis de borda.

e) Um dos dois, ou três, faróis de mastro prescritos para um navio de propulsão mecânica que reboca ou empurra outro deve estar colocado no mesmo local do farol de mastro de vante de um navio de propulsão mecânica.

f) Em todas as circunstâncias, o farol ou os faróis de mastro devem estar colocados acima e desimpedidos, em relação a todos os outros faróis e obstruções.

g) Os faróis de borda de um navio de propulsão mecânica devem estar colocados a uma altura acima da borda que não exceda três quartos da altura do farol de mastro de vante. Não devem ficar colocados demasiadamente baixos, para não serem afetados pelas luzes de iluminação dos pavimentos.

h) Os faróis de borda reunidos numa lanterna combinada, num navio de propulsão mecânica de comprimento inferior a 20 m, devem ficar a uma distância não inferior a 1 m abaixo do farol de mastro.

i) Quando as regras prescreverem dois ou três faróis dispostos na mesma linha vertical, devem ficar instalados como a seguir se indica:

i) A bordo de um navio de comprimento igual ou superior a 20 m, estes faróis devem estar espaçados de, pelo menos, 2 m; o farol mais baixo não deve ficar a uma altura inferior a 4 m acima da borda, exceto quando o navio deva utilizar um farol de reboque;

ii) A bordo de um navio de comprimento inferior a 20 m, os faróis devem estar espaçados de, pelo menos, 1 m; o farol mais baixo não deve ficar a uma altura inferior a 2 m acima da borda, exceto quando o navio deva utilizar um farol de reboque;

iii) Quando forem utilizados três faróis, estes devem estar colocados a intervalos iguais.

j) O farol mais baixo dos dois faróis visíveis em todo o horizonte, prescritos para um navio de pesca em faina de pesca, deve ficar a uma altura acima dos faróis de borda não inferior ao dobro da distância que separa os dois faróis verticais.

k) Quando o navio tem dois faróis de fundeado, o farol de fundeado mais a vante deve ficar, pelo menos, 4,5 m mais alto do que o farol mais a ré. A bordo de um navio de comprimento igual ou superior a 50 m, o farol de fundeado mais a vante não deve ficar a menos de 6 m acima da borda.

3 - Localização e espaçamento dos faróis no plano horizontal.

a) Quando estejam previstos dois faróis de mastro, para um navio de propulsão mecânica, a distância horizontal que os separa não deve ser inferior a metade do comprimento do navio, sem que, contudo, seja necessário que esta distância ultrapasse 100 m. O farol mais a vante não deve ficar, em relação à proa do navio, a uma distância superior a um quarto do seu comprimento.

b) A bordo de um navio de comprimento igual ou superior a 20 m, os faróis de borda não devem ficar por ante a vante dos faróis de mastro de vante. Além disso, devem estar colocados na borda do navio ou na sua proximidade.

4 - Detalhes relativos à localização dos faróis indicadores de direção para os navios de pesca, dragas e navios executando trabalhos submarinos.

a) O farol indicador da direção da arte lançada de um navio em faina de pesca, tal como prescreve a regra 26, c), ii), deve ficar a uma distância horizontal, não inferior a 2 m, nem superior a 6 m, dos dois faróis de luz vermelha e de luz branca, visíveis em todo o horizonte. Este farol deve ficar a uma altura tal que não seja nem superior à do farol de luz branca, visível em todo o horizonte, prescrito pela regra 26, c), i), nem inferior à dos faróis de borda.

b) A distância horizontal entre os faróis e balões a indicar, a bordo de um navio a dragar ou a executar trabalhos submarinos, o bordo obstruído e/ou o bordo pelo qual se pode passar sem perigo, tal como prescritos na regra 27, d), i) e ii), e os faróis e balões prescritos na regra 27, b), i) e ii), deve ser tão grande quanto possível e, em qualquer caso, não inferior a 2 m. O mais elevado destes faróis ou balões não deve, em caso algum, ser colocado mais alto que o farol ou o balão inferior do grupo de três faróis ou balões prescritos pela regra 27, b), i) e ii).

5 - Esbarros dos faróis de borda.

Os faróis de borda devem estar munidos, pelo lado de dentro do navio, de esbarros pintados de preto, com uma tinta sem brilho e conformes com as prescrições da secção 9 deste anexo. No caso de uma lanterna combinada, que utilize um filamento vertical único e uma divisão muito fina entre o sector verde e o sector vermelho, não é necessário instalar esbarros exteriores.

6 - Balões.

a) Os balões devem ser pretos e ter as seguintes dimensões:

i) O balão esférico deve ter um diâmetro não inferior a 0,6 m;

ii) O balão cónico deve ter um diâmetro de base não inferior a 0,6 m e uma altura igual ao seu diâmetro;

iii) O balão cilíndrico deve ter um diâmetro não inferior a 0,6 m e uma altura dupla do seu diâmetro;

iv) O balão bicónico é formado por dois balões cónicos, definidos na alínea ii), unidos pela base.

b) A distância vertical entre os balões não deve ser inferior a 1,5 m.

c) A bordo de um navio de comprimento inferior a 20 m, os balões podem ter dimensões menores mas em proporção com o tamanho do navio, pode a distância que os separa ser correspondentemente reduzida.

7 - Especificações para as cores dos faróis.

A cromaticidade das luzes de todos os faróis de navegação deve estar de acordo com os padrões que a seguir se indicam, os quais se encontram dentro dos limites da área do diagrama especificado para cada cor pela Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

Os limites da área para cada cor são dados pelas coordenadas dos vértices, que a seguir se indicam:

i) Branco:

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443;

y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382;

ii) Verde:

x 0,028 0,009 0,300 0,203;

y 0,385 0,723 0,511 0,356;

iii) Vermelho:

x 0,680 0,660 0,735 0,721;

y 0,320 0,320 0,265 0,259;

iv) Amarelo:

x 0,612 0,618 0,575 0,575;

y 0,382 0,382 0,425 0,406.

8 - intensidade dos faróis.

a) A intensidade luminosa mínima dos faróis deve ser calculada pela fórmula:

$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$

onde:

I = Intensidade luminosa, em candelas, nas condições de serviço;

T = Fator de limiar, 2×10^{-7} lux;

D = Distância de visibilidade (alcance luminoso) do farol, em milhas marítimas;

K = Coeficiente de transmissão atmosférica.

Para os faróis prescritos, K é igual a 0,8, o que corresponde a uma visibilidade meteorológica de cerca de 13 milhas marítimas.

b) A tabela seguinte apresenta alguns valores obtidos com esta fórmula:

Distância de visibilidade (alcance luminoso) do farol expressa em milhas D	Intensidade luminosa do farol expressa em candelas paraK= 0,8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Nota. - A intensidade luminosa máxima dos faróis de navegação deverá ser limitada de modo a evitar ofuscamento.

9 - Sectores horizontais.

a)

i) Os faróis de borda instalados nos navios devem apresentar, para vante, as intensidades mínimas requeridas. Estas intensidades devem diminuir, até se tornarem praticamente nulas entre 1º a 3º para fora dos sectores prescritos;

ii) Para os faróis de popa e faróis de mastro, bem como para os faróis de borda, no limite do sector de visibilidade situado 22,5º para ré do través, as intensidades mínimas requeridas devem ser mantidas no arco de horizonte dos sectores prescritos pela regra 21, até 5º para dentro desses sectores. A partir de 5º para o interior dos sectores prescritos, a intensidade poderá diminuir de 50% até aos limites dos sectores prescritos; depois deverá diminuir de forma contínua até se tornar praticamente nula a 5º, no máximo, para fora dos sectores prescritos.

b) Com exceção dos faróis de navio fundeado, para os quais não é necessária uma colocação muito alta acima da borda, os faróis visíveis em todo o horizonte devem ser colocados por forma a não serem encobertos pelos mastros, mastaréus ou quaisquer outras estruturas, em sectores angulares superiores a 6º.

10 - Sectores verticais.

a) Os sectores verticais dos faróis elétricos, à exceção dos faróis instalados a bordo de navios à vela, devem garantir que se mantenha, pelo menos:

i) A intensidade mínima prescrita desde 5º acima do plano horizontal até 5º abaixo desse plano;

ii) 60% da intensidade mínima prescrita desde 7,5º acima do plano horizontal até 7,5º abaixo desse plano.

b) No caso de navios à vela, os sectores verticais de faróis elétricos devem garantir que se mantenha, pelo menos:

i) A intensidade mínima prescrita desde 5º acima do plano horizontal até 5º abaixo desse plano;

ii) 50% da intensidade mínima prescrita desde 25º acima do plano horizontal até 25º abaixo desse plano.

c) Para os faróis não elétricos, estas especificações devem ser respeitadas tanto quanto possível.

11 - Intensidade dos faróis não elétricos.

Os faróis não elétricos devem ter, tanto quanto possível, as intensidades mínimas especificadas na tabela da secção 8 deste anexo.

12 - Farol de manobra.

Não obstante as disposições da secção 2, f), deste anexo, o farol de manobra, descrito na regra 34, b), deve ficar situado no mesmo plano longitudinal do farol ou faróis de mastro e, quando possível, a uma distância vertical não inferior a 2 m acima do farol de mastro de vante, desde que esteja colocado a uma distância vertical de, pelo menos, 2 m acima ou abaixo do farol do mastro de ré.

Se só houver um farol de mastro, o farol de manobra, se existir, deve ficar onde melhor possa ser visto e a uma distância vertical não inferior a 2 m do farol de mastro.

13 - Aprovação.

A construção de lanternas e de balões e a instalação de lanternas a bordo devem ser consideradas satisfatórias pela autoridade competente do Estado onde o navio está registado.

ANEXO II
SINAIS ADICIONAIS PARA NAVIOS DE PESCA PESCANDO NA PROXIMIDADE UNS DOS OUTROS

1 - Generalidades.

Os faróis mencionados neste anexo que sejam mostrados em conformidade com as disposições da regra 26, b), devem ficar onde melhor possam ser vistos, pelo menos separados 0,9 m uns dos outros, mas a um nível mais baixo do que os faróis prescritos pela regra 26, b), i), e c), i). Devem ainda ser visíveis em todo o horizonte, a uma distância não inferior a uma milha, mas com um alcance menor que o dos faróis prescritos pelas presentes regras para os navios de pesca.

2 - Sinais para arrastões.

a) Os navios da pesca do arrasto, utilizando aparelho de fundo ou outro imerso, podem mostrar:

i) Dois faróis de luz branca dispostos na mesma linha vertical, quando lançam as suas redes;

ii) Dois faróis dispostos na mesma linha vertical, sendo o superior de luz branca e o inferior de luz vermelha, quando alam as suas redes;

iii) Dois faróis de luz vermelha dispostos na mesma linha vertical, quando as suas redes estão presas num obstáculo.

b) Os navios arrastando em parelha podem mostrar:

i) De noite, um projetor dirigido para vante e na direção do outro navio que emparelha com ele;

ii) Os faróis acima prescritos no parágrafo 2. a), quando lançam ou alam as redes ou quando estas ficam presas num obstáculo.

3 - Sinais para navios pescando ao cerco.

Os navios em faina de pesca ao cerco podem mostrar dois faróis de luz amarela dispostos na mesma linha vertical. Estes devem acender alternadamente todos os segundos, com durações de luz e de obscuridade iguais. Só podem ser mostrados quando o navio está condicionado na sua capacidade de manobra pelas suas artes de pesca.

ANEXO III
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE MATERIAL DE SINALIZAÇÃO SONORA

1 - Apitos.

a) Frequência e alcance sonoro.

A frequência fundamental do sinal deve estar compreendida entre 70 Hz e 700 Hz.

O alcance sonoro do sinal de um apito é determinado pelas frequências, que podem compreender a frequência fundamental e ou uma ou mais frequências mais elevadas, situadas entre 180 Hz e 700 Hz (+/- 1%) e que proporcionam os níveis de pressão acústica especificados na secção 1, c), abaixo.

b) Limites das frequências fundamentais.

A fim de garantir uma grande variedade nas características dos apitos, a frequência fundamental de um apito deve estar compreendida entre os seguintes limites:

i) Entre 70 Hz e 200 Hz, para navios de comprimento igual ou superior a 200 m;

ii) Entre 130 Hz e 350 Hz, para navios de comprimento igual ou superior a 75 m, mas inferior a 200 m;

iii) Entre 250 Hz e 700 Hz, para navios de comprimento inferior a 75 m.

c) Intensidade do sinal e alcance sonoro.

Um apito instalado a bordo de um navio deve assegurar, na direção de máxima intensidade e a uma distância de 1 m, um nível de pressão acústica não inferior ao valor estabelecido na tabela seguinte, pelo menos, numa faixa de um terço de oitava situada na gama de frequência de 180 Hz a 700 Hz (+/- 1%):

Comprimento do navio em metros	Nível de pressão acústica a i m, em Decibéis, referido a referido a 2 x 10^{-5} N/m^2(faixas de um terço de oitava)	Alcance sonoro (em milhas marítimas)
200 ou mais	143	2
75 a 200, exclusive	138	1,5
20 a 75, exclusive	130	1
Inferior a 20	120	0,5

O alcance sonoro indicado nesta tabela deve ser considerado apenas como informação. Corresponde aproximadamente à distância a que um apito pode ser ouvido, segundo o seu eixo no sentido de emissão, com uma probabilidade de 90%, em condições de ar calmo, a bordo de um navio onde o nível de ruído de fundo nos postos de escuta seja médio (considerando 68 dB, na faixa de oitava centrada em 250 Hz e 63 dB na faixa de oitava centrada em 500 Hz). Na prática, a distância a que um apito pode ser ouvido é extremamente variável e depende muito das condições meteorológicas.

Os valores indicados podem ser considerados como típicos, mas, em caso de vento forte ou nível de ruído ambiente elevado nos locais de escuta, o alcance sonoro pode ser muito reduzido.

d) Características direcionais.

O nível de pressão acústica de um apito direcional não deve ser inferior, em mais de 4 dB, ao nível de pressão acústica segundo eixo para vante para todas as direções do plano horizontal compreendidas num sector de +/- 45º em relação ao mesmo eixo.

Em qualquer outra direção, no plano horizontal, o nível de pressão acústica não deve ser inferior, em mais de 10 dB, ao nível da pressão acústica no eixo, de modo que o alcance em qualquer direção seja, pelo menos, igual a metade do alcance segundo o eixo para vante. O nível de pressão acústica deve ser medido na faixa de um terço de oitava que determina o alcance sonoro.

e) Localização dos apitos.

Quando um apito direcional é utilizado como único apito a bordo de um navio, deve ser instalado de modo a produzir a sua intensidade máxima na direção da proa do navio. Os apitos devem estar instalados no navio tão alto quanto possível, a fim de reduzir a interceção, por obstáculos, dos sons emitidos e, também, minimizar os riscos de efeitos nocivos no sistema auditivo do pessoal de bordo. O nível de pressão acústica nos locais de escuta do sinal do próprio navio não deve ultrapassar 110 dB(A) e, tanto quanto possível, não deve exceder 100 dB(A).

f) Instalação de vários apitos.

Quando forem instalados vários apitos a mais de 100 m uns dos outros, eles devem ser montados de modo a não serem acionados simultaneamente.

g) Sistema de apitos combinados.

Quando, pela existência de obstáculos, o campo acústico de

um só apito, ou de um dos apitos mencionados no parágrafo 1, f), corre o risco de apresentar uma zona onde o nível acústico do sinal é sensivelmente reduzido, recomenda-se a instalação de um sistema de apitos combinados, de modo a obviar aquela redução.

Para efeitos destas regras, o sistema de apitos combinados é considerado como um único apito. Os apitos de um tal sistema não devem estar situados a mais de 100 m uns dos outros e devem estar montados de modo a soarem simultaneamente. A frequência de cada apito deve diferir das outras de, pelo menos, 10 Hz.

2 - Sino ou tantã.

a) Intensidade do sinal.

Os sinos, os tantãs ou quaisquer outros dispositivos com características acústicas semelhantes devem produzir um nível de pressão acústica de, pelo menos, 110 dB à distância de 1 m.

b) Construção.

Os sinos e os tantãs devem ser construídos num material resistente à corrosão e concebidos de modo a emitir um som claro. O diâmetro da boca do sino não deve ser inferior a 300 mm em navios de comprimento superior a 20 m e a 200 mm em navios de comprimento compreendido entre 12 m e 20 m.

Sempre que possível, recomenda-se instalar no sino um badalo com comando mecânico, de modo a garantir uma força de impacte constante, mas com possibilidade de acionamento manual.

A massa do badalo não deve ser inferior a 3% da massa do sino.

3 - Aprovação.

A construção e características técnicas do material de sinalização sonora, bem como da sua instalação a bordo, devem ser consideradas satisfatórias pela autoridade competente do Estado onde o navio estiver registado.

ANEXO IV
SINAIS DE PERIGO

1. Os seguintes sinais, utilizados ou mostrados em conjunto ou separadamente, significam perigo e a necessidade de assistência:

   a) Tiro de peça, ou outros sinais explosivos, com intervalos de cerca de um minuto;

   b) Som contínuo, produzido por qualquer aparelho de sinais de nevoeiro;

   c) Foguetes ou bombas, projetando estrelas de cor vermelha, lançados um de cada vez, a intervalos curtos;

   d) Sinal emitido por radiotelegrafia, ou por qualquer outro sistema de sinalização, formado pelo grupo ... - - - ... (S. O. S.) do código Morse;

   e) Sinal radiotelefónico, formado pela palavra «Mayday»;

   f) Sinal de perigo N. C., do Código Internacional de Sinais;

   g) Sinal formado por uma bandeira quadrada, tendo, acima ou abaixo dela, um balão esférico ou objeto semelhante;

   h) Fogueiras a bordo (tais como as produzidas pela combustão de uma barrica de alcatrão, de óleo, etc.);

   i) Foguete com paraquedas, ou um facho de mão, que produzam uma luz vermelha;

   j) Sinal fumígeno, que produza fumo cor de laranja;

   k) Movimentos lentos e repetidos, de cima para baixo, dos braços estendidos de cada lado do corpo;

   l) Sinal de alarme radiotelegráfico;

   m) Sinal de alarme radiotelefónico;

   n) Sinais transmitidos por radiobalizas de localização de sinistros.

2. É interdito o emprego de qualquer dos sinais acima mencionados, exceto para indicar um caso de perigo ou uma necessidade de assistência, bem como o uso de outros sinais suscetíveis de com eles serem confundidos.

3. Chama-se a atenção para os capítulos pertinentes do Código Internacional de Sinais, para o Manual de Busca e Salvamento para uso dos navios de comércio e para os seguintes sinais:

   a) Lona cor de laranja, com um quadrado ou um círculo preto, ou ainda com um outro símbolo apropriado (para identificação aérea);

   b) Colorante.

RESOLUÇÃO DO GOVERNO N.º 20/2022

de 18 de Maio

CRIA A COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA A COORDENAÇÃO DA CADEIA DE VALOR E ESTÍMULO À PRODUÇÃO LOCALE CRIA O RESPETIVO COMITÉ DE APOIO

Considerando que no Plano Estratégico de Desenvolvimento 2011-2030 se afirmou ser necessário um sector agrícola pujante para reduzir a pobreza, garantir a segurança alimentar e promover o crescimento económico nas zonas rurais e na Nação em geral;

Considerando que naquele Plano também se afirmou que as metas para o sector agrícola, consistem em melhorar a segurança alimentar nacional, reduzir a pobreza rural, apoiar a transição da agricultura de subsistência para a produção empresarial de produtos agrícolas, gado e pescas, promovendo a sustentabilidade ambiental e a conservação dos recursos naturais de Timor-Leste;

Considerando que no Programa do Governo se assumiu a criação de todas as condições possíveis para fazer alavancar a diversificação económica, nas áreas produtivas, tais como agricultura, pecuária, pescas e turismo, para além do setor industrial, como uma prioridade da ação governativa;

Considerando que a concretização das metas e objetivos previstos no Plano Estratégico de Desenvolvimento e no Programa do Governo dependem da progressiva melhoria e de uma maior coerência das políticas públicas, dos sistemas e procedimentos administrativos e do quadro jurídico que incidem sobre a cadeia de valor e o estímulo à produção nacional;

Considerando o impacto que a pandemia teve nas cadeias de distribuição internacional e as consequências que podem resultar do prolongamento do conflito armado no continente europeu, nomeadamente no que concerne ao acesso a alguns tipos de bens alimentares;

Considerando a determinação do Governo em promover o crescimento da produção agrícola nacional, não apenas para assegurara diversificação da economia, mas também para garantir uma maior segurança alimentar e nutrição no nosso país;

Considerando que, de acordo com o n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 14/2018, de 17 de agosto, republicado pelos Decretos-Leis n.os 20/2020, de 28 de maio, e 27/2020, de 19 de junho, compete ao "Conselho de Ministros decidir relativamente à criação de comissões, permanentes ou eventuais, para a análise de projetos de atos legislativos ou políticos ou para a apresentação de recomendações ao Conselho";

OGoverno resolve, ao abrigo do n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 14/2018, de 17 de agosto, republicado pelos Decretos-Leis n.os 20/2020, de 28 de maio, e 27/2020, de 19 de junho, o seguinte:

1. É criada a Comissão Interministerial para a Coordenação da Cadeia de Valor e Estímulo à Produção Local, abreviadamente referida por comissão interministerial.

2. Incumbe à comissão interministerial apresentar ao Conselho de Ministros recomendações que visem a melhoria e a coerência das políticas públicas, dos sistemas e procedimentos administrativos e do quadro jurídico, de coordenação da cadeia de valor e o estímulo ao crescimento da produção nacional.

3. A comissão interministerial é composta pelo:

   a) Primeiro-Ministro;

   b) Ministro Coordenador dos Assuntos Económicos;

   c) Ministro do Turismo, Comércio e Indústria;

   d) Ministro da Agricultura e Pescas;

   e) Ministro das Finanças;

   f) Ministro das Obras Públicas.

4. A comissão interministerial é presidida pelo Primeiro-Ministro que, nas suas ausências e impedimentos, é substituído pelo Ministro Coordenador dos Assuntos Económicos.

5. A comissão interministerial reúne ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente sempre que for convocada pelo Primeiro-Ministro, poriniciativa própriaou a requerimento de qualquer outro membro.

6. As reuniões da comissão interministerial são convocadas pelo Primeiro-Ministro, por escrito e com a antecedência de, pelo menos, três dias, salvo em caso de urgência, devidamente fundamentado, em que é permitida a convocação com recurso ao meio mais expedito e sem necessidade de observar aquela antecedência.

7. Podem participar nas reuniões da comissão interministerial outras personalidades, cuja participação ou contributo possam considerar-se relevantes em razão dos assuntos a serem discutidos naquelas.

8. Das reuniões da comissão interministerial são lavradas atas das quais consta o resumo de tudo quanto de mais relevante haja ocorrido no decurso das mesmas.

9. É criado o Comité de Apoio da Comissão Interministerial para a Coordenação da Cadeia de Valor e Estímulo à Produção Local, abreviadamente referido por comité.

10. Incumbe ao comité:

    a) Prestar apoio técnico à comissão interministerial;

    b) Coordenar a execução das recomendações da comissão interministerial, depois de aprovadas pelo Conselho de Ministros;

c) Apresentar à comissão interministerial as informações técnicas necessárias para a formulação das recomendações que visem a melhoria e a coerência das políticas públicas, dos sistemas e procedimentos administrativos e do quadro jurídico, de coordenação da cadeia de valor e o estímulo ao crescimento da produção nacional;

d) Promover a realização dos estudos, dos projetos ou dos relatórios que lhe sejam solicitados pela comissão interministerial;

e) Propor à Comissão Interministerial o estabelecimento de uma Unidade de Acompanhamento da Cadeia de Valor, com funções meramente de coordenação;

f) Realizar as demais tarefas que lhe sejam determinadas pela comissão interministerial.

11. O comité é composto pelo:

a) Chefe do Gabinete do Primeiro-Ministro;

b) Diretor-Geraldo Comércio;

c) Diretor-Geral da Indústria;

d) Diretor-Geraldo Turismo;

e) Diretor-Geral da Agricultura;

f) Diretor-Geral das Pescas, Aquicultura e Recursos Marinhos;

g) Comissário da Autoridade Aduaneira;

h) Comissário da Autoridade Tributária;

i) Diretor-Geral das Obras Públicas;

j) Coordenador Geral do Gabinete do Ministro Coordenador dos Assuntos Económicos;

k) Representante das micro-empresas;

l) Representante das empresas de pequena dimensão;

m) Representante das empresas de média dimensão;

n) Representante das empresas de grande dimensão;

o) Representante das instituições bancárias.

12. Os membros do comité previstos nas alíneas k) a o) são nomeados pelo Primeiro-Ministro, após auscultação das organizações representativas das empresas e das instituições bancárias.

13. O Chefe do Gabinete do Primeiro-Ministro exerce as funções de coordenador do comité e é substituído, nas suas ausências ou impedimentos, pelo Diretor-Geral que para o efeito designar.

14. O comité reúne ordinariamente uma vez por quinzena e extraordinariamente sempre que para o efeito seja convocado pelo seu coordenador, por iniciativa própria ou a requerimento da maioria dos seus membros.

15. As reuniões do comité são convocadas por escrito e com a antecedência de, pelo menos, dois dias, salvo em caso de urgência, devidamente fundamentado, em que é permitida a convocação das mesmas com recurso ao meio mais expedito e sem necessidade de observar aquela antecedência.

16. Podem participar nas reuniões do comité outras personalidades, cuja participação ou contributo possam considerar-se relevantes em razão dos assuntos a serem discutidos nas mesmas.

17. Dasreuniõesdocomitésãolavradasatasdasquais consta o resumo de tudo quanto de mais relevante haja ocorrido no decurso das mesmas, as quais são arquivadas, depois de assinadas por todos os presentes, no Gabinete do Primeiro-Ministro.

18. O apoio técnico e administrativo ao comité é prestado pelo Gabinete do Primeiro-Ministro.

19. Os órgãos e serviços da administração pública devem colaborar com o comité, prestando-lhe as informações e fornecendo-lheos documentos que por estelhes forem solicitados para a elaboração do relatório.

20. O presente despacho produzefeitos no dia seguinteao da sua publicação em Jornal da República.

Aprovada em Conselho de Ministros em 6de maio de 2022.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro,

_____

Taur Matan Ruak

DIPLOMA MINISTERIAL N.º 14/2022

de 18 de Maio

ORGANIZAÇÃO INTERNA DO SERVIÇO DE APOIO À SOCIEDADE CIVIL E AUDITORIA SOCIAL

O Decreto-Lei n.º 25/2021, de 17 de novembro, criou o Serviço de Apoio à Sociedade Civil e Auditoria Social com a missão de "prestar apoio técnico e administrativo ao Primeiro-Ministro

no exercício das suas competências em matéria de fortalecimento institucional e apoio às organizações da sociedade civil".

De acordo com o artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 25/2021, de 17 de novembro, o Serviço de Apoio à Sociedade Civil e Auditoria Social organiza-se internamente em direções nacionais, departamentos e secções que são criados por diploma ministerial do Primeiro-Ministro, não podendo o número de direções nacionais superar o número de adjuntos do diretor executivo e devendo o número de departamentos e secções conformar-se com o volume, a complexidade e a especificidade dos atos materiais de administração que pelos mesmos devam ser executados.

Através do presente diploma ministerial procede-se à criação da Direção Nacional de Administração e Finanças e à criação da Direção Nacional de Subvenções Públicas.

A Direção Nacional de Administração e Finanças compreende três departamentos: o Departamento de Administração, Finanças e Recursos Humanos, o Departamento de Aprovisionamento e Logística e o Departamento Jurídico. A Direção Nacional de Subvenções Públicas compreende três departamentos: o Departamento de Programação e Seleção de Projetos, o Departamento de Gestão e Avaliação dos Contratos-Programa e o Departamento de Auditoria Social.

Incumbirá aos diretores adjuntos dirigir cada uma das direções nacionais criadas através do presente diploma. Os departamentos serão chefiados por chefes de departamento, cargos também criados pelo presente diploma e que serão providos nos termos do regime dos cargos de direção e chefia da administração pública, ficando subordinados aos diretores adjuntos.

A criação dos departamentos previstos no presente diploma tomou em consideração o volume, a complexidade e especificidade do trabalho que será desenvolvido por cada um daqueles, a necessidade de segregar a execução de algumas funções de forma a mitigar riscos de corrupção ou de má-administração, bem como a proposta formulada pelo Diretor Executivo do Serviço de Apoio à Sociedade Civil e Auditoria Social através do ofício com a referência n.º 92/SASCAS-PM/III/2022, de 23 de março.

Assim,

O Governo, pelo Primeiro-Ministro, manda, ao abrigo do previsto no n.º 2 do artigo 14.º e do n.º 1 do artigo 15.º Decreto-Lei n.º 25/2021, de 17 de novembro, publicar o seguinte diploma:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º
Objeto

O presente diploma cria as direções nacionais e os departamentos do Serviço de Apoio à Sociedade Civil e Auditoria Social, abreviadamente referido por SASCAS, bem como os correspondentes cargos de chefia.

Artigo 2.º
Direções Nacionais

O SASCAS integra as seguintes direções nacionais:

a) Direção Nacional de Administração e Finanças;

b) Direção Nacional de Subvenções Públicas.

Artigo 3.º
Direção Nacional de Administração e Finanças

1. A Direção Nacional de Administração e Finanças é o serviço do SASCAS responsável pela prestação de apoio ao Diretor Executivo em matéria de administração, finanças, recursos humanos, aprovisionamento, logística e assuntos jurídicos.

2. Incumbe à Direção Nacional de Administração e Finanças:

   a) Assegurar a gestão documental dos processos que tramitem pelos serviços do SASCAS;

   b) Assegurar a existência de sistemas de comunicação interna e externa do SASCAS;

   c) Assegurar a existência de um arquivo documental do expediente tramitado pelos serviços do SASCAS;

   d) Elaborar a proposta de plano de ação anual do SASCAS, as propostas de alteração ao mesmo e os respetivos relatórios de execução;

   e) Elaborar a proposta de orçamento anual do SASCAS, as propostas de alteração ao mesmo e os respetivos relatórios de execução;

   f) Elaborar a proposta de plano anual de aprovisionamento do SASCAS, as propostas de alteração ao mesmo e os respetivos relatórios de execução;

   g) Elaborar as propostas de autorização de realização da despesa e zelar pela sua legalidade e regularidade;

   h) Instruir os processos de execução de despesa pública paga com contrapartida nas dotações orçamentais afetas ao SASCAS e zelar pela legalidade e regularidade dos mesmos;

   i) Assegurar a existência de um arquivo contabilístico do SASCAS;

   j) Assegurar as relações do gabinete com a Comissão da Função Pública no domínio da gestão dos recursos humanos com vínculo definitivo ao Estado e que prestem atividade profissional no SASCAS;

   k) Organizar os processos de destacamento ou de transferência de funcionários ou de agentes da administração pública para prestarem atividade profissional no SASCAS;

l) Organizar os processos de progressão ou de promoção na carreira dos funcionários públicos que prestem a respetiva atividade profissional no SASCAS;

m) Organizar os processos de contratação de trabalhadores a termo certo e zelar pela legalidade e pela regularidade dos procedimentos de contratação;

n) Elaborar a proposta de mapa anual de férias dos membros do SASCAS;

o) Organizar os processos de avaliação do desempenho profissional dos funcionários e agentes da administração pública que prestem atividade profissional no SASCAS, em coordenação com a Comissão da Função Pública;

p) Promover a integração da perspetiva de género nas estratégias de gestão de recursos humanos do gabinete;

q) Executar os procedimentos de aprovisionamento, de acordo com o quadro legal vigente, de acordo com o plano anual de aprovisionamento e de acordo com as orientações emanadas do Diretor Executivo;

r) Criar e manter atualizado um registo completo de todos os procedimentos de aprovisionamento realizados no âmbito do SASCAS;

s) Criar e manter atualizado o ficheiro de fornecedores do SASCAS;

t) Elaborar as minutas dos contratos públicos a assinar pelo Diretor Executivo, quando disponha de competência para o efeito, em representação do Estado;

u) Acompanhar a execução dos contratos públicos assinados pelo Diretor Executivo para o efeito e informar superiormente as situações de cumprimento defeituoso ou incumprimento de que tome conhecimento;

v) Velar pela manutenção, conservação e limpeza dos bens imóveis em que se encontrem instalados os serviços do SASCAS;

w) Assegurar a abertura e o acesso público aos imóveis e em que se encontrem instalados os serviços do SASCAS, sem prejuízo das limitações que decorram de exigências de segurança;

x) Criar, gerir e manter atualizado o inventário de bens móveis do Estado afetos ao SASCAS;

y) Informar a Direção-Geral de Gestão do Património do Estado acerca dos bens móveis adquiridos pelo SASCAS;

z) Assegurar a ligação do SASCAS com a Direção-Geral do Património do Estado para a operacionalização dos procedimentos de re-afetação ou alienação dos bens móveis do Estado afetos ao SASCAS;

aa) Assegurar a criação e gestão de um sistema de gestão da frota de veículos do Estado afetos ao SACAS com controlo da identidade do utilizador do veículo, do período de utilização dos veículos, das distâncias percorridas pelo veículo, dos consumos de combustível de cada veículo, do estado de conservação de cada veículo e do número de horas de manutenção ou de reparação de cada veículo;

bb) Dar parecer sobre os projetos de atos normativos enviados ao SASCAS;

cc) Apoiar e colaborar na preparação de projetos de atos normativos, quando solicitado o apoio ou colaboração do SASCAS;

dd) Manter os serviços do SASCAS informados sobre a legislação que entre em vigor;

ee) Prestar assessoria jurídica através da realização de consulta jurídica e da emissão de pareceres e informações sobre questões legais;

ff) Assegurar a elaboração de todos os documentos cuja preparação exija conhecimentos jurídicos;

gg) Executar as demais tarefas que lhe sejam determinadas pelo Diretor Executivo e cuja execução não incumba a outro serviço do SASCAS.

3. A Direção Nacional de Administração e Finanças é dirigida pelo Diretor Adjunto para a Administração e Finanças.

4. A Direção Nacional de Administração e Finanças organiza-se internamente em departamentos.

5. A Direção Nacional de Administração e Finanças compreende os seguintes Departamentos:

   a) Departamento de Administração, Finanças e Recursos Humanos;

   b) Departamento de Aprovisionamento e Logística;

   c) Departamento Jurídico.

Artigo 4.º
Departamento de Administração, Finanças e Recursos Humanos

1. O Departamento de Administração, Finanças e Recursos Humanos é a unidade funcional da Direção Nacional de Administração e Finanças responsável pela execução dos atos materiais de administração relacionados com o expediente geral, gestão financeira e gestão dos recursos humanos do SASCAS.

2. Incumbe ao Departamento de Administração, Finanças e Recursos Humanos executar os atos materiais de administração previstos nas alíneas a) a p) e gg) do n.º 2 do artigo 3.º.

3. O Departamento de Administração, Finanças e Recursos Humanos é chefiado por um Chefe de Departamento diretamente subordinado ao Diretor Adjunto para a Administração e Finanças.

Artigo 5.º
Departamento de Aprovisionamento e Logística

1. O Departamento de Aprovisionamento e Logística é a unidade funcional da Direção Nacional de Administração e Finanças responsável pela execução dos atos materiais de administração relacionados com a gestão dos processos de aprovisionamento, a gestão dos contratos públicos e a gestão dos bens móveis e imóveis do Estado afetos ao SASCAS.

2. Incumbe ao Departamento de Aprovisionamento e Logística executar os atos materiais de administração previstos nas alíneas q) a aa) e gg) do n.º 2 do artigo 3.º.

3. O Departamento de Aprovisionamento e Logística é chefiado por um Chefe de Departamento diretamente subordinado ao Diretor Adjunto para a Administração e Finanças.

Artigo 6.º
Departamento Jurídico

1. O Departamento jurídico é a unidade funcional da Direção Nacional de Administração e Finanças responsável pela execução dos atos materiais de administração relacionados com os assuntos jurídicos do SASCAS.

2. Incumbe ao Departamento Jurídico executar os atos materiais de administração previstos nas alíneas bb) a ff) e gg) do n.º 2 do artigo 3.º.

3. O Departamento Jurídico é chefiado por um Chefe de Departamento diretamente subordinado ao Diretor Adjunto para a Administração e Finanças.

Artigo 7.º
Direção Nacional de Subvenções Públicas

1. A Direção Nacional de Subvenções Públicas é o serviço do SASCAS responsável pela prestação de apoio ao Diretor Executivo em matéria de orçamentação, monitorização e avaliação das subvenções públicas, de gestão dos acordos de subvenções públicas e de auditoria social.

2. Incumbe à Direção Nacional de Subvenções Públicas:

a) Elaborar a proposta de programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil, bem como as respetivas alterações e revisões;

b) Elaborar a proposta de plano e orçamento do programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil;

c) Disseminar informação junto das organizações da sociedade civil o programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil e as respetivas regras de execução;

d) Prestar as informações e os esclarecimentos solicitados pelas organizações da sociedade civil com vista à apresentação de candidaturas no âmbito do programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil;

e) Elaborar o expediente necessário para a nomeação da Comissão Permanente para a Avaliação de Propostas de Subvenções Públicas;

f) Elaborar o expediente relativo à atividade da Comissão Permanente para a Avaliação de Propostas de Subvenções Públicas;

g) Elaborar as informações técnicas necessárias para a fundamentação das decisões a proferir sobre as reclamações interpostas das decisões proferidas sobre a rejeição ou admissão provisória de candidaturas ou sobre a ordenação provisória das ações a subvencionar;

h) Prestar informação às organizações subvencionavas pelo Estado acerca das obrigações que para as mesmas resultam da celebração de contratos-programa no âmbito do programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil;

i) Propor a nomeação de um gestor se subvenção por cada contrato-programa celebrado no âmbito do programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil;

j) Informar superiormente acerca da necessidade de proceder à alteração dos contratos-programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil;

k) Executar ações de supervisão da execução dos contratos-programa celebrados no âmbito do programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil, propondo superiormente a colaboração de outros serviços da administração pública;

l) Elaborar informações periódicas sobre a evolução física e financeira dos contratos-programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil;

m) Elaborar pareceres técnicos de análise e avaliação da informação prestada e documentação apresentada no âmbito de ações de supervisão, por meios indiretos, da execução dos contratos-programa celebrados no âmbito do programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil;

n) Elaborar informações sobre o incumprimento das obrigações contratuais assumidas pelas organizações da sociedade civil, para efeito de eventual extinção do vínculo contratual;

o) Elaborar o relatório de avaliação do impacto económico-social de cada ação subvencionada;

p) Elaborar o plano anual de auditoria social e os respetivos relatórios periódicos de execução;

q) Executar o plano anual de auditoria social, propondo superiormente a colaboração de outros serviços da administração pública ou organizações da sociedade civil;

r) Assegura a comunicação dos órgãos e serviços da administração pública com as organizações da sociedade civil, com vista à execução do plano anual de auditoria social;

s) Assegurar a programação e organização das ações de auditoria social previstas no plano anual de auditoria social;

t) Disseminar informação sobre as atividade de auditoria social, em parceria com as organizações da sociedade civil e outros parceiros relevantes;

u) Elabora a proposta de procedimentos operacionais normalizados das atividades realizadas em matéria de auditoria social;

v) Executar as demais tarefas que lhe sejam determinadas pelo Diretor Executivo e cuja execução não incumba a outro serviço do SASCAS.

3. A Direção Nacional de Subvenções Públicas é dirigida pelo Diretor Adjunto para as Subvenções Públicas.

4. A Direção Nacional de Subvenções Públicas organiza-se internamente em departamentos.

5. A Direção Nacional de Subvenções Públicas compreende os seguintes Departamentos:

a) Departamento de Programação e Seleção de Projetos;

b) Departamento de Gestão e Avaliação dos Contratos-Programas;

c) Departamento de Auditoria Social.

Artigo 8.º
Departamento de Programação e Seleção de Projetos

1. O Departamento de Programação e Seleção de Projetos é a unidade funcional da Direção Nacional de Subvenções Públicas responsável pela execução dos atos materiais de administração relacionados com a programação anual do programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil, disseminação de informação sobre o mesmo e seleção dos projetos beneficiários de subvenções públicas no âmbito do referido programa.

2. Incumbe ao Departamento de Programação e Seleção de Projetos executar os atos materiais de administração previstos nas alíneas a) a h) e v) do n.º 2 do artigo 7.º.

3. O Departamento de Programação e Seleção de Projetos é chefiado por um Chefe de Departamento diretamente subordinado ao Diretor Adjunto para as Subvenções Públicas.

Artigo 9.º
Departamento de Gestão e Avaliação dos Contratos-Programas

1. O Departamento de Gestão e Avaliação dos Contratos-Programas é a unidade funcional da Direção Nacional de Subvenções Públicas responsável pelo gestão, acompanhamento e avaliação da execução dos contratos-programas celebrados programa de apoio do Estado às organizações da sociedade civil.

2. Incumbe ao Departamento de Gestão e Avaliação dos Contratos-Programas executar os atos materiais de administração previstos nas alíneas i) a o) e v) do n.º 2 do artigo 7.º.

3. O Departamento de Gestão e Avaliação dos Contratos-Programas é chefiado por um Chefe de Departamento diretamente subordinado ao Diretor Adjunto para as Subvenções Públicas.

Artigo 10.º
Departamento de Auditoria Social

1. O Departamento de Auditoria Social é a unidade funcional da Direção Nacional de Subvenções Públicas responsável pela execução dos atos materiais de administração relacionados com o planeamento anual e execução das ações de auditoria social.

2. Incumbe ao Departamento de Auditoria Social executar os atos materiais de administração previstos nas alíneas p) a u) e v) do n.º 2 do artigo 7.º.

3. O Departamento de Auditoria Social é chefiado por um Chefe de Departamento diretamente subordinado ao Diretor Adjunto para as Subvenções Públicas.

Artigo 11.º
Equipas de trabalho

O Diretor Executivo pode, mediante despacho, constituir equipas de trabalho para a realização de determinadas tarefas, compostas pelos recursos humanos do SASCAS.

Artigo 12.º
Organograma

O organograma do Serviço de Apoio à Sociedade Civil e Auditoria Social consta do anexo ao presente diploma, dele fazendo parte para todos os efeitos legais.

Artigo 13.º
Entrada em vigor

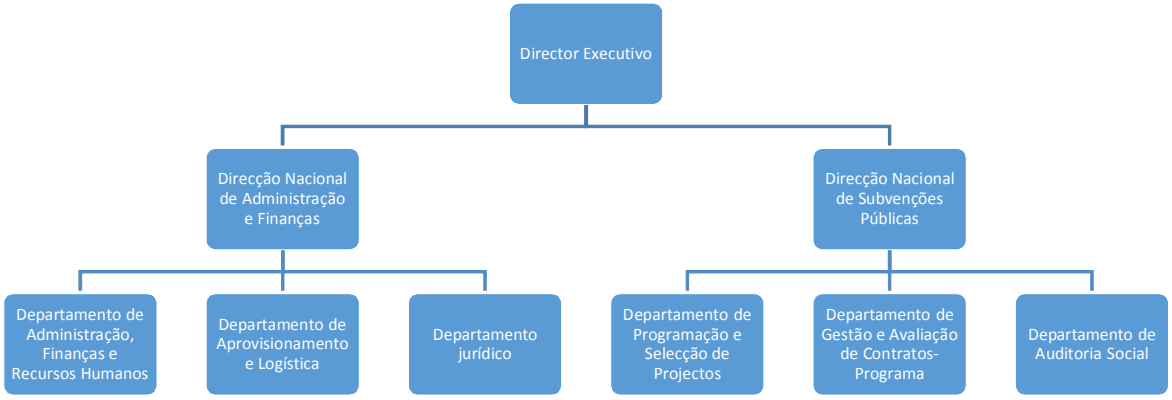
O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

_____
Taur Matan Ruak
Primeiro-Ministro

Díli, 11 de maio de 2022.

ANEXO I

Organograma do SASCAS



DELIBERAÇÃO N.º 3/2022, de 11 de maio

(Aprovação do Relatório Anual de 2021 da Câmara de Contas)

Nos termos do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 164.º da Constituição, na alínea b) do n.º 1 do artigo 60.º da Lei n.º 9/2011, de 17 de agosto, que aprova a Orgânica da Câmara de Contas (LOCC), e na alínea b) do n.º 2 do artigo 10.º do Regulamento Interno da Câmara de Contas, os juízes do Tribunal de Recurso, reunidos em Plenário, deliberam:

a) Aprovar o Relatório Anual de Atividades da Câmara de Contas relativo ao ano de 2021;

b) Remeter este relatório ao Presidente da República, ao Presidente do Parlamento Nacional e ao Primeiro-Ministro, de acordo com o estabelecido no n.º 2 do artigo 27.º da LOCC;

c) Ordenar a publicação do mesmo relatório no Jornal da República e no sítio da internet dos Tribunais, nos termos do disposto na alínea c) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 7.º da LOCC.

Díli, 11 de maio de 2022

Os juízes do Tribunal de Recurso,

Deolindo dos Santos
(Presidente)

Maria Natércia Gusmão

Jacinta Correia da Costa

Duarte Tílman Soares

FICHA TÉCNICA

Direção

Deolindo dos Santos

(Presidente do Tribunal de Recurso)

Auditores-Chefes

Agapito Santos

Aidil Oliveira

Edígia Martins

Revisão

Luís Filipe Mota

Equipa de Trabalho

Graciano de Oliveira

Ivónia A. da Costa

Néveo Fernandes

Nota de Apresentação

O presente Relatório Anual da Câmara de Contas (CdC) reflete as atividades realizadas e os resultados alcançados ao longo do ano 2021, no âmbito das diferentes modalidades de controlo financeiro previstas na Lei n.º 9/2011, de 17 de agosto (LOCC): o acompanhamento da execução orçamental e o Relatório e Parecer sobre a Conta Geral do Estado (RPCGE); a fiscalização prévia de atos e contratos geradores de despesas pública; e a fiscalização concomitante e fiscalização, através da realização de auditorias.

A atividade da CdC teve por base o Plano de Ação Anual (PAA) para o ano de 2021, aprovado em 20 de novembro de 2020, que, em grande parte e em matéria de auditoria, deu continuidade às ações iniciadas em anos anteriores.

Em 2021, completaram-se 10 anos desde a aprovação da LOCC, que aconteceu em agosto de 2011.

O ano 2021 foi o último ano do terceiro ciclo de planeamento estratégico da CdC, relativo ao triénio de 2019-2021, em que, apesar do impacto da pandemia da COVID-19, a CdC procurou dar continuidade à sua atividade de controlo da atividade financeira do Estado sem qualquer interrupção.

Em 2021 a CdC emitiu o seu RPCGE referente ao ano 2020, que incluiu 35 recomendações e aprovou dois relatórios de verificações, com um total de 21 recomendações.

Foram objeto de fiscalização prévia 20 atos e contratos, dos quais, 19 foram visados (2 com recomendações e 2 tacitamente), tendo havido uma recusa de "visto".

Foram ainda desenvolvidas 16 auditorias, 4 das quais concluídas com a aprovação dos respetivos relatórios, e 12 transitaram para o ano de 2022.

No presente relatório apresenta-se, igualmente, informação sobre as relações institucionais estabelecidas com outras entidades e os recursos humanos e financeiros utilizados.

Presidente do Tribunal de Recurso

(Deolindo dos Santos)

Índice

I. ENQUADRAMENTO LEGAL....7
I.1. COMPETÊNCIA....7
I.2. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO....7
II. ATIVIDADE DE CONTROLO FINANCEIRO....8
II.1. FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTAL E RELATÓRIO E PARECER SOBRE A CONTA GERAL DO ESTADO....8
II.1.1. FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTAL....8
II.1.2. RELATÓRIO E PARECER SOBRE A CONTA GERAL DO ESTADO....9
II.2. FISCALIZAÇÃO PRÉVIA....11
II.3. FISCALIZAÇÃO CONCOMITANTE....13
II.4. FISCALIZAÇÃO SUCESSIVA....14
II.4.1. AUDITORIA....14
II.4.2. VERIFICAÇÃO INTERNA DE CONTAS....16
III. EFETIVAÇÃO DE RESPONSABILIDADES FINANCEIRAS....17
IV. RELAÇÕES COM INSTITUIÇÕES NACIONAIS....18
V. RELAÇÕES INTERNACIONAIS....19
VI. RECURSOS UTILIZADOS....21
VII.1. RECURSOS HUMANOS....21
VII.2. RECURSOS FINANCEIROS....23
VII. FORMAÇÃO....23
VIII. ANEXOS....25
VIII.1. QUADRO LÓGICO – VERIFICAÇÃO DO DESEMPENHO DA CÂMARA DE CONTAS....26
VIII.2. LISTA DE CONTRATOS ENVIADOS PARA FISCALIZAÇÃO PRÉVIA – 2021....28
VIII.3. PONTO DE SITUAÇÃO DAS AUDITORIAS EM CURSO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021....30
VIII.4. EVENTUAIS INFRAÇÕES FINANCEIRAS APURADAS NAS VERIFICAÇÕES E AUDITORIAS REALIZADAS....31
VIII.4.1. VERIFICAÇÕES....31
VIII.4.2. AUDITORIA....33

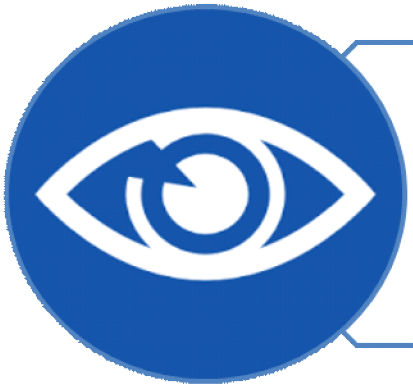
Índice de Gráficos

Gráfico 1 – DISTRIBUIÇÃO DOS AUDITORES POR GÉNERO....22
Gráfico 2 – DISTRIBUIÇÃO DOS AUDITORES POR UNIDADE DE APOIO TÉCNICO....22

Lista de Siglas e Abreviaturas

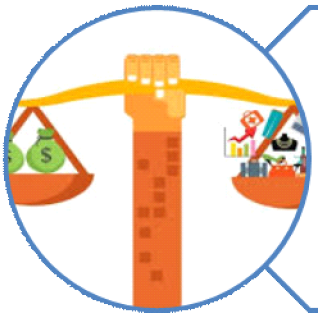
Siglas / Abreviaturas	Descrição
ADB	*Asian Development Bank*
ADN	Agência de Desenvolvimento Nacional
ANPM	Autoridade Nacional do Petróleo e Minerais
CAC	Comissão Anti-Corrupção
CdC	Câmara de Contas
CFP	Comissão da Função Pública
CGE	Conta Geral do Estado
DL	Decreto-Lei
EDTL	Eletricidade de Timor-Leste
EP	Empresa Pública
EUROSAI	*European Organization of Supreme Audit Institutions*
GAI	Gabinete de Auditoria Interna
GPM	Gabinete do Primeiro-Ministro
ICB	*International Competitive Bidding*
IDA	*International Development Association*
IDI	*INTOSAI Development Initiative*
IGE	Inspeção Geral do Estado
INTOSAI	*International Organization of Supreme Audit Institutions*
ISC	Instituições Superiores de Controlo
ISCTE-IUL	Instituto Universitário de Lisboa
LOCC	Lei Orgânica da Câmara de Contas
LOGF	Lei do Orçamento e Gestão Financeira
MdF	Ministério das Finanças
MTAC	Ministério do Turismo, Artes e Cultura
MOP	Ministério das Obras Públicas
n.º	Número
OGE	Orçamento Geral do Estado
OISC/CPLP	Organização das Instituições Superiores de Controlo da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
PAA	Plano de Ação Anual
Pro PALOP-TL	Programa para a Consolidação da Governação Económica e Sistemas de Gestão das Finanças Públicas nos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa e Timor-Leste
PCIC	Polícia Científica de Investigação Criminal
PDHJ	Provedoria dos Direitos Humanos e Justiça
PFMO	Parceria para a melhoria da prestação de serviços através do reforço da gestão e supervisão das Finanças Públicas em Timor-Leste
IPPS	Instituto para as Políticas Públicas e Sociais
RPCGE	Relatório e Parecer sobre a Conta Geral do Estado
SNC	Sistema Nacional de Cadastro
TCP	Tribunal de Contas de Portugal
UAT	Unidade de Apoio Técnico
USD	Dólares dos Estados Unidos da América
VIC	Verificação Interna de Contas

Visão, Missão e Valores



Contribuir para a boa gestão dos dinheiros públicos, com respeito pelos princípios da Transparência e Responsabilidade, em defesa de todos os cidadãos.

Fiscalizar a legalidade e regularidade das receitas e despesas públicas, julgar e emitir parecer sobre as contas do Estado, apreciar a boa gestão financeira e efectivar responsabilidades por infracções financeiras.



Independência; Integridade; Objectividade; Imparcialidade; Responsabilização; Transparência e; Rigor.

Fonte: Plano Estratégico Trienal 2019-2021 da Câmara de Contas

Factos relevantes de 2021

Janeiro

Aprovação do Regulamento Interno da (CdC).

Março

Concessão de "visto" ao acordo de empréstimo celebrados com a IDA para financiamento do Projeto de Reforço e Transformação do Ensino Básico – 14,0 milhões USD.

Concessão de "visto'' ao acordo para Execução da Transferência da Provisão do Orçamento Geral do Estado destinado à Capitalização da Eletricidade de Timor-Leste, E.P. (EDTL) – 157,9 milhões USD.

Abril

Concessão de ''visto'' ao contrato para Aluguer de Instalações de *Jetty* e *Pipeline* para o fornecimento de combustível leve à Central Elétrica de Hera para os anos 2021 a 2023 – 10,4 milhões USD.

Maio

Aprovação do Relatório Anual de 2020 da Câmara de Contas.

Junho

Audição da CdC na Comissão das Finanças Públicas do Parlamento Nacional sobre proposta da lei do Enquadramento do OGE e da Gestão Financeira Pública.

Diagnóstico institucional e de avaliação de competências aos 30 Auditores da CdC.

Julho

Concessão de "visto" com recomendações aos dois acordos de subvenção atribuídas à TIMOR GAP e à Autoridade Nacional do Petróleo e Minerais (ANPM) – 65,7 e 8,7 milhões USD.

Setembro

Concessão de "visto'' ao contrato de empréstimo celebrado com o ADB para financiar o Projeto de Investimento em Abastecimento de Água e Saneamento – 47,0 milhões USD.

Outubro

Participação na XI Assembleia Geral da Organização das Instituições Superiores de Controlo da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (OISC/CPLP) e na 5.ª Reunião do Fórum das ISC com Competências Jurisdicionais (Lisboa, Portugal).

Concessão de "visto" a dois contratos para o Fornecimento de Combustível à Central Elétrica de Hera (2021 a 2023) – 143,7 milhões USD.

Novembro

Aprovação dos Relatórios de Auditoria n.ºs 2 a 4/2021, referentes às auditorias à PDHJ (2010 a 2014), ao Fornecimento de Combustível para as Centrais Elétricas de Hera e de Betano (2013 a 2019) e ao Projeto de Construção do Novo Edifício da CFP, 2.ª fase (2016 até à conclusão).

Concessão de "visto" a dois acordos de empréstimo celebrados com o ADB para o projeto de expansão do Aeroporto do Nicolau Lobato – 135,0 milhões USD.

Dezembro

Aprovação do RPCGE sobre o ano 2020.

Aprovação do Plano Estratégico Trienal 2022-2024 e do PAA para o ano 2022.

Recusa de ''visto' ao contrato para operação e manutenção da rede elétrica nacional – 12,4 milhões USD.

I. ENQUADRAMENTO LEGAL

I.1. COMPETÊNCIA

A CdC foi criada pela Lei n.º 9/2011, de 17 de agosto (LOCC)[1], a qual aprova a sua competência, organização e funcionamento. Compete-lhe, como instância única, a fiscalização da legalidade das despesas públicas e o julgamento das contas do Estado. Cabe-lhe ainda, em articulação com o Parlamento Nacional, a fiscalização da execução do Orçamento Geral do Estado (OGE). No âmbito das suas atribuições, fiscaliza a legalidade e regularidade das receitas e das despesas públicas, aprecia a boa gestão financeira e efetiva a responsabilidade por infrações financeiras.

As competências da CdC são transitoriamente exercidas pelo Tribunal de Recurso, estando sujeitas à sua jurisdição e controlo financeiro todas as entidades públicas e/ou privadas que utilizem ou tenham participação de dinheiros públicos.

De entre as suas competências, destacam-se as seguintes: (i) Dar parecer sobre a Conta Geral do Estado (CGE); (ii) Fiscalizar preventivamente a legalidade de atos e contratos; (iii) Verificar as contas dos organismos, serviços ou entidades sujeitos à sua prestação; (iv) Julgar a efetivação de responsabilidades financeiras de quem gere dinheiros públicos; (vi) Apreciar a legalidade, economia, eficiência e eficácia da gestão financeira das entidades públicas sujeitas aos seus poderes de controlo financeiro.

I.2. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO

A Orgânica dos Serviços de Apoio dos Tribunais foi aprovada pelo DL n.º 34/2012, de 18 de julho[2], onde se prevê a existência do Serviço de Apoio da CdC, constituída por um Departamento de Apoio Técnico dirigido por um Auditor-Coordenador.

O Serviço de Apoio da CdC funciona com três Unidades de Apoio Técnico (UAT): a Unidade do Relatório e Parecer sobre a Conta Geral do Estado, a Unidade de Fiscalização Prévia e a Unidade de Auditoria.

II. ATIVIDADE DE CONTROLO FINANCEIRO

A CdC desempenha o seu controlo sobre a atividade financeira do Estado através de quatro modalidades de controlo financeiro: i) a fiscalização orçamental e parecer sobre a Conta Geral do Estado (CGE); ii) a fiscalização prévia; iii) a fiscalização concomitante; iv) a fiscalização sucessiva.

II.1. FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTAL E RELATÓRIO E PARECER SOBRE A CONTA GERAL DO ESTADO

II.1.1. FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTAL

Âmbito

Nos termos da Constituição cabe à CdC e ao Parlamento Nacional a fiscalização da execução do OGE. Conforme dispõe a LOCC, a CdC, pode, no âmbito da fiscalização orçamental, solicitar informação a quaisquer entidades, a qual pode ser comunicada ao Parlamento Nacional, com quem poderão ser acordados os procedimentos necessários para a coordenação das respetivas competências constitucionais de fiscalização da execução orçamental.

O acompanhamento da execução orçamental é efetuado pela CdC com base nos relatórios trimestrais de execução orçamental apresentados pelo Ministério das Finanças (MdF), sendo complementado pela análise da CGE, já no âmbito da emissão do respetivo Relatório e Parecer.

Objetivos

A fiscalização orçamental visa verificar se a arrecadação das receitas, a realização das despesas e as operações de tesouraria são feitas de acordo com a lei, tendo em conta o estabelecido no OGE, na Lei do Orçamento e Gestão Financeira (LOGF)[3] e nos Decretos do Governo sobre a Execução Orçamental.

Atividades Realizadas

Em 2021 não foram realizadas ações de acompanhamento da execução orçamental, tendo sido dada prioridade à conclusão das auditorias realizadas no âmbito dos trabalhos preparatórios à emissão de RPCGE de anos anteriores e que ainda se encontravam em curso no final de 2020.

II.1.2. RELATÓRIO E PARECER SOBRE A CONTA GERAL DO ESTADO

Âmbito

De acordo com a Constituição e nos termos da LOCC, cabe à CdC, a fiscalização da legalidade das receitas e das despesas públicas e o julgamento das contas do Estado.

Através da emissão do RPCGE, a CdC aprecia a atividade financeira do Estado nos domínios das receitas, das despesas, da tesouraria, do recurso ao crédito público, bem como do património.

O RPCGE deve ser remetido ao Parlamento Nacional até ao final do ano seguinte àquele a que respeita a Conta.

Objetivos

Nos termos do n.º 1 do artigo 29.º da LOCC, a CdC no seu RPCGE examina:

a) O cumprimento da LOGF, bem como da demais legislação complementar aplicável à administração financeira do Estado;

b) A comparação entre as receitas e despesas orçamentadas e as efetivamente realizadas;

c) O inventário e o balanço do património do Estado, bem como as alterações patrimoniais;

d) A execução dos programas plurianuais do OGE com referência especial a respetiva parcela anual;

e) A movimentação de fundos por operações de tesouraria, discriminados por tipos de operações;

f) As responsabilidades diretas ou indiretas do Estado, decorrentes da assunção de passivos ou do recurso ao crédito público;

g) Os apoios concedidos, direta ou indiretamente pelo Estado, designadamente subvenções, subsídios, benefícios fiscais, créditos, bonificações e garantias financeiras; e

h) Os fluxos financeiros com o estrangeiro, bem como o grau de observância dos compromissos com eles assumidos.

O Tribunal emite também um juízo sobre a legalidade e a correção financeira das operações examinadas, podendo pronunciar-se sobre a economia, a eficiência e a eficácia da gestão pública (*value for money*), assim como sobre a fiabilidade dos respetivos sistemas de controlo interno.

Pode ainda o Tribunal formular recomendações ao Parlamento ou ao Governo com vista à supressão das deficiências encontradas.

Atividades Realizadas

- **Ações de Fiscalização**

Em 2021 foram aprovados os relatórios referentes a duas ações de verificação no âmbito do RPCGE de 2014 relativas **às despesas com a aquisição de bens e serviços** dos:

- **Ministério do Comércio, Indústria e Ambiente** – Relatório de Verificação n.º 01/2021;
- **Ministério da Saúde** – Relatório de Verificação n.º 02/2021.

Disponíveis em www.tribunais.tl

- **Relatório e Parecer Sobre a Conta Geral do Estado sobre o ano 2020**

O RPCGE de 2020 foi aprovado pelo Plenário do Tribunal de Recurso, no dia 6 de dezembro de 2021, tendo sido remetido ao Parlamento Nacional, ao Governo e ao Ministério Público, e publicado no Jornal da República[4].

Disponível em www.tribunais.tl

No âmbito da elaboração do RPCGE, procedeu-se ao acompanhamento das recomendações da CdC, formuladas em anos anteriores, por meio da solicitação de informação e de esclarecimentos junto do MdF e de outras instituições públicas.

Neste parecer a CdC considerou como condicionantes o facto de a CGE não incluir todas as entidades que devem integrar o perímetro de consolidação do Estado nem informação completa sobre os ativos e os passivos do Estado.
Foram feitas 35 recomendações, das quais se destacam pela sua relevância, as seguintes:

- A CGE deverá apresentar informação sobre os compromissos assumidos pelo Estado decorrentes de programas e de contratos plurianuais, nos termos do previsto na alínea h) do n.º 3 artigo 45.º da LOGF;
- A consolidação da CGE deverá abranger todos os organismos que, nos termos da lei, devam ser considerados Serviços e Fundos Autónomos, em obediência ao disposto no artigo 4.º da LOGF, como é o caso, designadamente, dos Institutos Públicos;
- As entidades sujeitas à prestação de contas, nos termos previstos na LOCC, devem remeter anualmente à Câmara de Contas os respetivos documentos de prestação de contas, até ao dia 31 de maio do ano seguinte àquele a que respeitam;
- A CGE deverá apresentar informação sobre a perda das receitas proveniente das medidas implementadas relativas às isenções temporárias de pagamento de renda de imóveis do Estado;
- A CGE deverá consolidar os saldos de tesouraria de todas as entidades públicas que em obediência aos princípios orçamentais da unidade e universalidade devem integrar o perímetro de consolidação de contas;
- O Relatório sobre a CGE deverá apresentar informação sobre a carteira de ativos financeiros detidos pelo Estado, nomeadamente as participações sociais e os créditos concedidos a terceiros, bem como, sobre o inventário de todos os bens móveis e imóveis do Estado, em obediência ao disposto na alínea g) n.º 3 do artigo 45.º da LOGF;
- Faça constar na CGE e nos Relatórios do Fundo Covid-19 informação detalhada sobre a despesa efetivamente incorrida com as medidas tomadas no âmbito da pandemia, uma vez que a despesa paga pode ser inferior à efetivamente realizada;
- Faça constar de forma rigorosa, na CGE e nos Relatórios do Fundo Covid-19, informação detalhada relativa à receita que o Estado deixou de arrecadar em resultado das medidas tomadas no âmbito da pandemia Covid-19.

II.2. FISCALIZAÇÃO PRÉVIA

Âmbito

A fiscalização prévia das despesas públicas é exercida sobre:

- Todos os atos de que resulte aumento da dívida pública fundada, incluindo os atos que modifiquem as condições gerais de empréstimos visados;
- Os contratos de qualquer natureza que tenham sido celebrados pelas entidades sujeitam à jurisdição da CdC e cujo valor exceda o limite de 5.000.000 USD.

Encontram-se, ainda, sujeitos à fiscalização prévia:

- As minutas de contratos com valor superior ao referido limite legal, que sejam celebrados por escritura pública ou cujos encargos, ou parte deles, tenham de ser satisfeitos no momento da assinatura dos respetivos títulos definitivos;
- Os contratos adicionais aos contratos visados pela CdC;
- Os adicionais ou adendas a contratos de que resultem alterações no valor do contrato original cujo montante global exceda os 5.000.000 USD[5], mesmo que o contrato original não tenha sido "visado" pela CdC.

Esta modalidade de controlo incide sobre o Estado, abrangendo os serviços autónomos ou não, os institutos públicos, os municípios e as suas associações, os serviços e fundos autónomos e, ainda, as entidades de qualquer natureza criadas pelo Estado ou por qualquer entidade pública para o desempenho de funções administrativas, suportadas pelos respetivos orçamentos, direta ou indiretamente.

Os atos e contratos praticados ou celebrados no âmbito do regime jurídico da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno e da Zona Especial de Economia Social de Mercado de Oe-Cusse Ambeno e Ataúro e os contratos relacionados com "operações petrolíferas", não estão sujeitos à fiscalização prévia.

Objetivos

A fiscalização prévia da CdC tem por finalidade verificar se os atos e contratos sujeitos a essa formalidade estão em conformidade com as leis em vigor e se os respetivos encargos têm cabimento em verba orçamental própria. Quanto aos instrumentos geradores de dívida pública, a finalidade é verificar tanto a observância dos limites e sublimites de endividamento como o cumprimento das finalidades estabelecidas pelo Parlamento Nacional.

Quando o ato ou contrato sujeito à apreciação do Tribunal reúne todas as condições legalmente prescritas, a aprovação do Tribunal concretiza-se pela aposição de "visado" no respetivo ato ou contrato, sendo que quer a falta de cabimento orçamental em rubrica apropriada quer a desconformidade legal dos instrumentos sujeitos à fiscalização constituem fundamentos para a recusa do visto.

Atividades Realizadas

No ano de 2021, foram submetidos à fiscalização prévia da CdC, o total de 20 atos e contratos, o que representou um aumento de 233% do número de processos face ao ano anterior (6).

O valor total destes atos e contratos ascendeu a 793,9 milhões USD o que constitui um aumento de 555%, quando comparado com o verificado em 2020 (121,2 milhões USD).

A lista completa dos contratos submetidos a fiscalização prévia integra o **anexo VIII.2**.

Do total de 20 processos analisados, 9 respeitam à aquisição de bens e serviços, (278,4 milhões USD), 5 são relativos a acordos de financiamento/empréstimo (222,0 milhões USD), 5 referentes à realização de transferências públicas (283,0 milhões USD) e 1 contrato de aluguer (10,5 milhões USD).

A semelhança do que aconteceu em 2020, não remetido a fiscalização prévia nenhum contrato para a execução de obras públicas.

Os 9 contratos para a aquisição de bens e serviços analisados, totalizaram 278,4 milhões USD, representando um aumento de 348% no total valor das aquisições de bens e serviços quando comparado com 2020 (62,2 milhões de USD).

Relativamente aos acordos de financiamento (empréstimos), verificou-se igualmente um aumento de 276% em termos de montante global contratado (222,0 milhões USD), face ao ano de 2020 (59 milhões USD).

Cerca de metade (9 do total de 20 contratos, 45%) foram remetidos pela EDTL.

Relativamente às decisões finais proferidas, 15 atos e contratos foram visados sem recomendações, 2 foram visados com recomendações e 2 foram objeto de visto tácito, tendo-se verificado uma recusa de "visto".

As recomendações proferidas respeitam à necessidade de cumprimento do prazo legal para envio dos atos e contratos para fiscalização prévia pela CdC.

Em 30 de dezembro de 2021, a CdC decidiu recusar o ''visto'' ao contrato celebrado pela EDTL para a "operação e manutenção (O&M) da rede de transmissão de 150kv e de 9 subestações de 150kv", no valor de 12.428.016 USD, em resultado da existência de desconformidades com as leis em vigor.

A CdC precisou, em média, de 21 dias para analisar e decidir os processos submetidos a fiscalização prévia.

II.3. FISCALIZAÇÃO CONCOMITANTE

Âmbito

Esta modalidade de controlo consiste na realização de auditorias concomitantes:

> Aos procedimentos administrativos relativos a atos que impliquem despesas com o pessoal, dentro do período da realização do procedimento;

> Aos contratos não enviados para Controlo Prévio que ainda estejam em curso;

> Aos contratos visados que ainda estejam em curso; e

> À atividade financeira de uma entidade, durante a execução orçamental, dentro do ano em curso.

Objetivos

Em resultado do aumento do limite de sujeição a fiscalização prévia de 500.000 USD para 5.000.000 USD, resultante da aprovação da Lei n.º 3/2013, de 7 de agosto, verificou-se uma diminuição do âmbito de ação da fiscalização prévia, tendo por consequência sido aumentada a fiscalização concomitante sobre os atos e contratos de valor inferior a 5.000.000 USD.

À semelhança da fiscalização prévia, o controlo efetuado nestas auditorias tem, essencialmente, uma natureza jurídico-formal, sendo verificada a regularidade e legalidade dos atos e contratos, incluindo as fases pré-contratuais respeitantes aos procedimentos de aprovisionamento, bem como a existência de cabimento orçamental em rúbrica apropriada.

Tal como foi referido, a fiscalização concomitante pode ainda incidir sobre contratos que não foram enviados para fiscalização prévia e sobre a atividade financeira de uma entidade antes do final do exercício, visando corrigir situações que ponham em causa os interesses financeiros do Estado, no decurso do(s) ano(s) da produção dos seus efeitos, procurando, assim, que as mesmas sejam corrigidas atempadamente.

Atividades Realizadas

Em 2021 deu-se continuidade (**em curso**) à Auditoria de Conformidade aos Projetos de Reabilitação, Construção e Manutenção de Estradas Financiados através de Dívida Pública (anos 2016 a 2019), cuja conclusão transitou para 2022.

II.4. FISCALIZAÇÃO SUCESSIVA

II.4.1. AUDITORIA

Âmbito

O controlo sucessivo é feito através de auditorias e carateriza-se por incidir sobre a atividade da entidade exercida no ano em curso ou sobre a atividade exercida no ano ou anos anteriores. De acordo com a LOCC podem ser realizadas auditorias de qualquer tipo ou natureza, nomeadamente, i) auditorias financeiras, ii) auditorias de conformidade (legal), iii) auditorias orientadas a projetos específicos e iv) auditorias operacionais ou de resultados.

Objetivo

As auditorias podem ter por objetivo verificar: i) a legalidade e regularidade das receitas e das despesas públicas; ii) a fiabilidade dos sistemas de controlo interno; iii) se as demonstrações financeiras foram feitas de acordo com as normas de contabilidade aplicáveis; iv) se os dinheiros públicos foram bem gastos (de acordo com os princípios da economia, eficiência e eficácia).

Nas auditorias a CdC emite recomendações com vista à melhoria da gestão das entidades sujeitas ao seu controlo.

Auditorias Realizadas

No ano de 2021 foram **concluídas** 4 auditorias realizadas no âmbito da fiscalização sucessiva[6]:

> Auditoria aos Adiantamentos em Dinheiro do Ministério do Turismo, Artes e Cultura (MTAC) – Ano de 2015;

> Auditoria à Provedoria dos Direitos Humanos e Justiça (PDHJ) – anos 2010 a 2014;

> Auditoria de Conformidade ao Fornecimento de Combustível para as Centrais Elétricas de Hera e de Betano – anos 2013 a 2019;

> Auditoria de Conformidade ao Projeto de Construção do Novo Edifício da Comissão da Função Publica (2.ª Fase) – de 2016 até à sua conclusão.

Relatórios disponíveis em www.tribunais.tl

Nestes quatro relatórios foram formuladas no total 37 recomendações, dos quais, **12 recomendações** na Auditoria aos Adiantamentos em dinheiro do MTAC, **15 recomendações** na Auditoria à PDHJ, **7 recomendações** na Auditoria de Conformidade ao Fornecimento de Combustível para as Centrais Eléctricas de Hera e de Betano e **3 recomendações** na Auditoria de Conformidade ao Projeto de Construção do Novo Edifício da CFP (2.ª Fase) com o objetivo de melhorar a gestão financeira dos dinheiros públicos.

Nas ações de verificação realizadas no âmbito do RPCGE e nestas auditorias, cujos relatórios foram aprovados em 2021, foram identificadas situações suscetíveis de eventual responsabilidade financeira relativas a despesas no valor de 3.313.388 USD e situações suscetíveis de constituir eventuais infrações financeiras reintegratórias, cujo montante total ascende a 372.183 USD – cf. **anexo VIII.4**.

No final do ano de 2021, ainda se encontravam **em curso** as seguintes 12 auditorias:

√ Auditoria aos Adiantamentos em Dinheiro do Ministério da Administração Estatal – ano 2015[7];

√ Auditoria Financeira ao Parlamento Nacional – anos 2015 a 2016;

√ Auditoria Financeira ao Parlamento Nacional – anos 2017 a 2019;

√ Auditoria à Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno – anos 2016 a 2018;

√ Auditoria de Conformidade a Projetos de Reabilitação, Construção e Manutenção de Estradas, Financiados através de Dívida Pública – anos 2016 a 2019;

√ Auditoria da Conformidade à Subvenção Pública Atribuída para a Construção da Igreja de Nossa Senhora da Graça em Gleno, Ermera[8];

√ Auditoria às Transferências Públicas no âmbito da TL Cement – anos 2016 a 2019;

√ Auditoria Financeira à TIMOR GAP – anos 2017 a 2019;

√ Auditoria de Conformidade ao Sistema Nacional de Cadastro (SNC) – anos 2013 a 2019;

√ Auditoria à receita doméstica do MdF - anos 2015 a 2020;

√ Auditoria à receita doméstica do Ministério da Justiça/Secretaria de Estado das Terras e Propriedades - anos 2015 a 2020;

√ Auditoria à receita doméstica do MTAC - anos 2015 a 2020.

O ponto de situação de todas as auditorias em curso, à data de 31 de dezembro de 2021, consta no **anexo VIII.3**.

II.4.2. Verificação Interna de Contas

Âmbito

A verificação interna de contas (VIC) consiste na análise dos documentos de prestação de contas das entidades sujeitas a controlo financeiro.

Objetivo

O desenvolvimento da VIC visa proceder a uma análise formal e aritmética das contas das entidades que estão obrigadas por lei a enviar os seus documentos de prestação de contas à CdC.

Atividades Realizadas

Não foram realizadas VIC às contas das entidades previstas na lei, devido ao volume de auditorias pendentes, tendo sido dada prioridade à conclusão das auditorias em curso.

III. EFETIVAÇÃO DE RESPONSABILIDADES FINANCEIRAS

Âmbito

O Tribunal toma decisões que resultam na efetivação de responsabilidades mediante processos de julgamento da responsabilidade financeira.

A responsabilidade financeira pode ser reintegratória ou sancionatória, traduzindo-se a primeira na imposição, aos responsáveis, da reposição das importâncias correspondentes aos danos causados, sendo que a segunda se traduz na imposição do pagamento de uma multa.

A responsabilidade financeira reintegratória pode ser direta, quando recaia sobre o agente da ação, ou subsidiária, recaindo sobre membros do governo, gerentes, dirigentes, ou outros, quando: i) o ato ilícito for praticado com a sua permissão ou autorização; ii) por agente desprovido de idoneidade moral por si indicado ou nomeado; ou iii) no exercício das suas funções de fiscalização tiverem procedido com culpa grave, designadamente por não terem acatado as recomendações da CdC em ordem à existência de controlo interno.

Objetivos

A responsabilização financeira dos gestores e funcionários da Administração Pública tem por objetivo contribuir para que sejam respeitadas as prioridades de boa governação, de rigor e de transparência na gestão dos recursos financeiros públicos.

A responsabilidade financeira sancionatória consiste em aplicar ao responsável uma medida punitiva (multa de forma pecuniária).

A responsabilidade financeira reintegratória visa a reposição nos cofres públicos de receitas não liquidadas, não cobradas ou não entregues, bem como a devolução de dinheiros públicos ou valores desaparecidos, desviados ou indevidamente pagos.

Atividades realizadas

Em 2021 foi proferida a decisão relativa ao processo de efetivação de responsabilidade financeira contra o demandado, resultante dos factos apurados na Auditoria ao Projeto de Construção do Novo Edifício da CFP – anos 2016 a 2018 (1.º Fase) – Relatório de Auditoria n.º 4/2019 – tendo sido condenado à reposição nos cofres do Estado de 238.500 USD. Este processo aguarda a execução da sentença pelo Ministério Público.

IV. RELAÇÕES COM INSTITUIÇÕES NACIONAIS

A CdC tem vindo a procurar, desde a sua criação, estreitar relações com todas as instituições não só no domínio do controlo da atividade financeira do Estado, mas também na área da formação dos recursos humanos, matérias refletidas no Plano Estratégico Trienal 2019-2021 e no PAA de 2021.

Apresentam-se em seguida, por ordem cronológica, as atividades que no âmbito das relações com instituições nacionais, contaram com a participação de representantes da CdC.

1 de fevereiro

A CdC acolheu um estagiário do laboratório de polícia científica da PCIC, na área de contabilidade, durante 3 meses (de 1 de fevereiro a 8 de março e de 26 de julho a 25 de agosto).

2 de março

A CdC participou na avaliação dos Indicadores Principais de Desempenho do Apoio Orçamento da União Europeia, no âmbito da Parceria para a Gestão e Supervisão das Finanças Públicas (PFMO), realizada pela União Europeia. Este encontro foi organizado pela CFP e contou com a participação de Inspetores-Gerais de vários ministérios e instituições públicas.

26 de maio

A Comissão das Finanças Públicas (Comissão C) do Parlamento Nacional convidou a CdC para uma audição pública no âmbito da apreciação inicial, na fase da generalidade, da proposta de lei n.º 27/V/3ª - Enquadramento do Orçamento Geral do Estado e da Gestão Financeira Pública.

13 de outubro

A CdC participou na sessão de divulgação da informação e partilha de experiência sobre: "Funcionamento e das atividades realizadas pela CdC", organizado pela Inspeção-Geral dos Jogos.

29 de outubro

A Comissão C do Parlamento Nacional convidou a CdC a participar no Seminário "Panorama Orçamental 2022", com vista à discussão da proposta de OGE para 2022.

17 de dezembro

A CdC participou no *workshop* "Diseminasaun kona-ba prosesu husi lalaok auditoria interna no externa tuir legalidade fiskalizasaun ba orsamentu, patrimonial, rekursu umanu no jestaun boa governasaun", que foi organizado pela Autoridade da

Inspeção e Fiscalização da Atividade Económica, Sanitária e Alimentar, I.P e contou também com a participação do Inspetor-Geral do Estado, do Diretor-Geral da Comissão Anti-Corrupção (CAC) e de uma auditora interna do MdF.

V. RELAÇÕES INTERNACIONAIS

A CdC mantém relações estreitas quer com ISC congéneres, quer com os tribunais de contas de países da CPLP, quer com organizações internacionais, como a INTOSAI.

No âmbito da execução de projetos de desenvolvimento, e enquanto entidade beneficiária, a CdC tem vindo a colaborar, desde a sua criação, com outras instituições, nomeadamente, a União Europeia, o Instituto Camões e o Tribunal de Contas de Portugal.

Apresentam-se em seguida, por ordem cronológica, as atividades que no âmbito das relações com instituições internacionais, contaram com a participação de representantes da CdC[9].

2 de fevereiro

Reunião à distância com representantes do MdF e do ADB para discutir os termos de uma eventual Assistência Técnica à CdC no âmbito do programa *Regional Strengthening Public Financial management in Timor-Leste and Selected Countries of Association of Southern Asian Nations*.

16 de fevereiro

Aula aberta sobre o "Orçamento Programa – vantagens e procedimentos para implementar uma estratégia de orçamento público associado ao desenvolvimento de programas específico por áreas de governação", organizado pelo Pro PALOP-TL em parceria com o ISCTE-IUL/IPPS, realizado através da plataforma *Zoom*.

25 de março

Lançamento oficial da publicação ''Orçamentação Sensível ao Género", pelo Pro PALOP-TL ISC.

31 de março

1.º Diagnóstico de Necessidades de Capacitação da OISC/CPLP – Reunião Virtual da Equipa Técnica.

21 e 22 de abril

"First online INTOSAI International Scientific and Practical Conference, under the auspices of the INTOSAI Chair".

24 de maio a 14 de junho

Diagnóstico institucional e de avaliação de competências técnicas dos 30 auditores da CdC efetuado pela empresa MYT e financiado pelo PFMO.

25 de maio

Introdução a "mineração de texto para auditores-coisas legais do processamento de linguagem natural e aprendizado de máquina", realizado pelo IDI *Inovation Team.*

15 de julho e 9 de setembro

Lançamento do Manual de Supervisão das Finanças Publicas e da Auditoria Social, publicado pelo PFMO.

31 de agosto

Avaliação intercalar (*mid term review*) das atividades realizadas e dos resultados alcançados pelo PFMO.

18 de setembro

Webinar módulo I: "Liderança DAC (Direção, Alinhamento e Compromisso) para um mundo VICA (Volátil, Incerto, Complexo e Ambíguo): a pandemia da COVID-19 - os desafios e as oportunidades ao controlo externo das contas públicas", organizado pelo Pro PALOP-TL em colaboração com o Tribunal de Contas de Portugal (TCP).

9 de outubro

Webinar módulo II: "Administração e Tramitação Processual nas ISC no Contexto de Pandemia COVID-19", igualmente pelo Pro PALOP-TL e pelo TCP.

18 a 21 de outubro

XI Assembleia Geral da OISC/CPLP e 5.ª Reunião do Fórum das ISC com Competências Jurisdicionais, encontros realizados em Lisboa, Portugal, e organizados pelo TCP.

19 de outubro

Webinar módulo III: "Impacto da Pandemia no Alcance das Metas Nacionais. Que abordagem para o PCGE" (Pro PALOP-TL e TCP).

20 de outubro

Reunião do Comité de Coordenação Técnico do PFMO – Componente 2.

Webinar: *INTOSAI online transition: how can organization adapt to the new normal of teleworking* realizado pelo *Accounts Chamber of the Russian Federation*.

9 de novembro

Seminário virtual *Brace for impact – SAISS pinpointing cyber risks*, organizado pelo grupo de trabalho da EUROSAI para as Tecnologias de Informação.

18 de novembro

Webinar módulo IV: "A fiscalização prévia e acompanhamento dos contratos públicos" (Pro PALOP-TL e TCP).

VI. RECURSOS UTILIZADOS

VII.1. RECURSOS HUMANOS

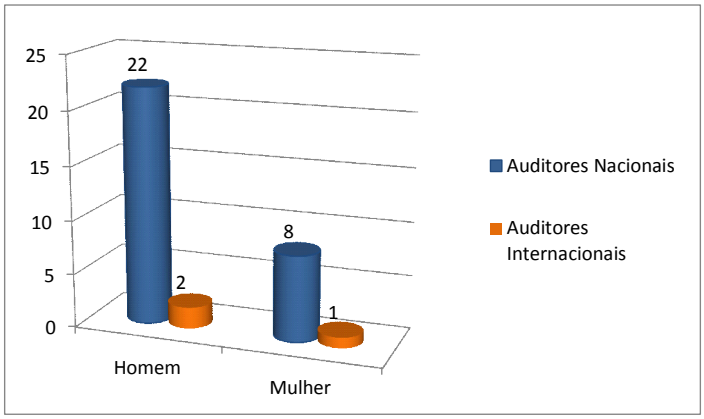
As competências da CdC, previstas na LOCC, foram exercidas pelos quatro juízes-conselheiros do Tribunal de Recurso.

Os Serviços de Apoio da CdC contaram com 30 auditores timorenses entre dos quais 3 como auditores chefes e apoiados por 3 assessores internacionais.

A CdC conta, ainda, com o apoio dos serviços administrativos do Tribunal de Recurso, designadamente a Direção de Administração e Protocolo, a Direção de Gestão Financeira e Patrimonial e a Direção de Recursos Humanos.

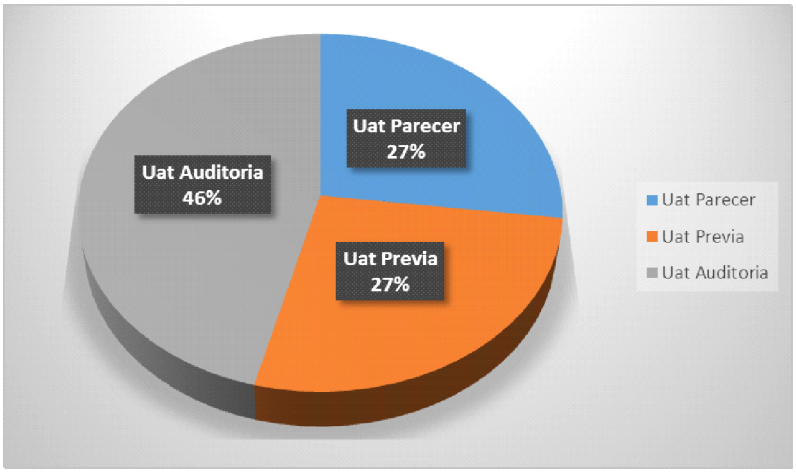
Quanto ao género, os 33 auditores em funções no ano de 2021, estavam assim distribuídos:

Gráfico 1 – **DISTRIBUIÇÃO DOS AUDITORES POR GÉNERO**



As mulheres representam 26% do total dos recursos humanos da CdC.

Gráfico 2 – DISTRIBUIÇÃO DOS AUDITORES POR UNIDADE DE APOIO TÉCNICO



Todos os auditores da CdC têm formação de nível superior (licenciatura) em áreas relevantes para o exercício das suas funções, como sejam, Administração Pública, Contabilidade, Direito, Economia e Gestão de Empresas, dos quais cinco, têm grau de mestre.

VII.2. RECURSOS FINANCEIROS

Desde a sua criação, o orçamento da CdC tem sido incluído no orçamento do Tribunal de Recurso, dificultando assim uma análise íntegra tanto da sua execução como da prestação de contas.

A evolução das despesas da CdC nos últimos cinco anos consta da tabela seguinte.

Tabela 1 – DESPESA REALIZADA COM A CÂMARA DE CONTAS – 2017 A 2021

USD

Categoria / Rubrica	2017	2018	2019	2020	2021	% Total Despesa	Variação (2020/2021)
Salários e Vencimentos							
Salários	522,180	537,115	594,024	613,253	637,933	81.59%	4.02%
Total Salários e Vencimentos	***522,180***	***537,115***	***594,024***	***613,253***	***637,933***	***81.59%***	***4.02%***
Bens e Serviços						0.00%	
Viagens locais	360	0	5,460	3,720	1,040	0.13%	-72.04%
Viagens ao estrangeiro	11,232	15,917	7,957	0	4,913	0.63%	-
Formação	5,339	0	0	0	0	0.00%	0.00%
Utilities	41,393	15,917	36,687	55,550	14,219	1.82%	-74.40%
Combustível para veículos	2,900	1,500	4,448	3,140	2,562	0.33%	-18.41%
Manutenção de veículos	2,432	2,611	5,269	3,498	1,902	0.24%	-45.64%
Material de escritório	17,070	2,744	38,803	50,478	9,656	1.23%	-80.87%
Bens consumíveis	5,835	1,526	29,101	5,105	2,805	0.36%	-45.05%
Despesas operacionais	15,698	6,911	57,063	8,700	7,650	0.98%	-12.07%
Combustível para geradores	5,250	0	0	1,463	750	0.10%	-48.74%
Manutenção de equipamentos e edifícios	5,621	3,358	24,102	29,527	775	0.10%	-97.38%
Membro associado	0	2,181	2,371	550	1,693	0.22%	207.83%
Serviços Profissionais	134,500	136,318	178,000	105,000	94,500	12.09%	-10.00%
Outros serviços	1,402	1,288	9,324	1,860	1,507	0.19%	-18.98%
Total Bens e Serviços	***249,032***	***190,271***	***398,585***	***268,591***	***143,971***	***18.41%***	***-46.40%***
Total Despesas	**771,212**	**727,386**	**992,609**	**881,844**	***781,904***	**100.00%**	**-11.33%**

As despesas realizadas pela CdC em 2021 totalizaram 781.903,74 USD, o que representa uma diminuição de 11,3% face ao ano anterior, resultante da redução em 46,4% das despesas com bens e serviços.

Os encargos com salários e vencimentos são responsáveis por 81,6% do total das despesas.

VII. FORMAÇÃO

A formação e a capacitação dos recursos humanos dos serviços de apoio técnico e dos juízes conselheiros constituem um dos

objetivos constantes e permanentes da CdC, visando especialmente o desenvolvimento e o reforço de competências que permitam o incremento da qualificação e da especialização profissional, para a obtenção de resultados de qualidade.

Não obstante, a CdC continua sem ter um plano de capacitação institucional, sendo a formação dos seus recursos humanos decidida à medida que são endereçados convites por instituições congéneres ou no âmbito de projetos de cooperação.

No âmbito do PFMO foram realizadas as seguintes seis formações:

Curso de formação em Língua Portuguesa para Fins Específicos

1. Primeira fase na área da Auditoria Financeira – Nível B2, entre 28 de junho e 23 de setembro de 2021.

2. Segunda fase do curso Nível B2, entre 27 de setembro e 1 de dezembro de 2021.

Formação *online*

3. "O Setor Empresarial do Estado – 2.ª Edição", entre 24 de maio e 7 junho de 2021 (10 horas);

4. "O Risco em Auditoria Publica – 2.ª Edição", 21 a 25 junho de 2021 (10 horas).

Formação em Modelo de Tecnologias Avançadas de Informação – Excel

5. Entre os dias 2 e 13 de agosto de 2021 (1.ª edição);

6. Entre 27 de setembro e 1 de outubro de 2021 (2.ª edição).

VIII. ANEXOS

VIII.1. QUADRO LÓGICO – VERIFICAÇÃO DO DESEMPENHO DA CÂMARA DE CONTAS

N.º	Objetivo específico	LOE	Atividade	Resultado alcançado	Resultado (%)	Indicador de desempenho
1	Acompanhamento da execução orçamental de 2021	3.1. e 3.2	1.1 - Análise dos relatórios de execução orçamental de 2021 e elaboração dos respetivos relatórios de acompanhamento da execução orçamental	Não realizada	0%	Relatório de acompanhamento
2	Elaboração do Relatório Parecer sobre a Conta Geral de Estado de 2020	3.1 a 3.4	2.1 - Ações preparatórias com vista à emissão do RPCGE de 2020, junto do Ministério das Finanças e outros ministérios / entidades - a definir.	Concluída	100%	RPCGE sobre o ano 2020
		3.1 e 3.2	2.2 - Análise dos relatórios de execução orçamental de 2020.	Não Concluída	50%	
		3.1.a 3.4	2.3 - Ação de acompanhamento das recomendações do RPCGE de 2019.	Concluída	100%	RPCGE 2020
		3.1	2.4 - Redação, discussão e aprovação do RPCGE 2020.	Concluída	100%	RPCGE 2020
3	Acompanhamento do processo orçamental para 2022	3.1 e 3.2	3.1 - Acompanhamento do processo de apresentação, discussão e aprovação do Orçamento Geral do Estado para 2022.	Concluída	100%	
4	Fiscalização Sucessiva	3.1, 3.2 e 3.4	4.1 - Auditoria à receita doméstica do Estado anos de 2015 a 2020	Elaboração do PA	30%	
5	Fiscalização Concomitante	4.1.	Nada a assinalar	-	-	
6	Fiscalização Prévia	4.1	6.1. – Análise preparatória dos processos submetidos à fiscalização prévia da CdC (Visto).	Realizada	100%	
7	Sensibilização e divulgação do papel da CdC	2.3	7.1. - Ações de formação e/ou seminários a convite de outras instituições	Realizada	100%	Entidades de supervisão das finanças públicas
		2.1	7.2 - Encontro com outras instituições de controlo, nomeadamente a CAC, a IGE e o GAI, para partilha de experiências e de informação.	Realizada	30%	
8	Elaboração e aprovação de regulamentos, instrução e outros instrumentos para o bom funcionamento da CdC	1.1	8.1 - Revisão e aprovação do Regulamento Interno.	Realizada	100%	Elaborado, aprovado e publicado no Jornal da República em www.tribunais.tl
		1.1 e 2.3	8.2 - Elaboração e aprovação de Relatório Anual de Atividade de 2020.	Realizada	100%	Elaborado, aprovado e publicado no Jornal da República em www.tribunais.tl
		1.1 e 2.3	8.3 - Elaboração e aprovação do Plano de Ação Anual para 2022 e do Plano Estratégico Trienal 2022-2024	Concluída	100%	Elaborado, aprovado e publicado no Jornal da República em www.tribunais.tl
9	Formação e capacitação de pessoal	1.2	9.1. - Formação e Capacitação no âmbito do projeto PFMO	Realizada	100%	
		1.2 e 2.2	9.2. - Participação em ações de formação e seminários a convite da OISC/CPLP ou de outras ISC.	Realizada	100%	
		1.2 e 2.2	9.3. - Organização de seminário destinado aos órgãos de controlo interno (inspeções-gerais egabinetes de auditoria interna) dos Ministérios e outras instituições públicas.	Realizada	100%	
10	Acompanhamento e participação nas atividades desenvolvidas pelas instituições internacionais congéneres e outras	2.2 e 2.4.	10.1. - Desenvolver as ações necessárias à implementação do Plano Estratégico da OISC/CPLP.	Não realizada	0%	

VIII.2. LISTA DE CONTRATOS ENVIADOS PARA FISCALIZAÇÃO PRÉVIA – 2021

N.º Processo	Adjudicante	Adjudicatário	Objeto	Valor (USD)	Observação
01/VP/2021/CC	EDTL	Mato Unipessoal Lda JV with Nikmat Mujur SDN BHD	1.ª Adenda do Contrato de Fornecimento de Combustível leve para a Central Elétrica de Hera (Lote 1) ICB/013/MOP-2019/Retender	26,740,961.28	Visto Tácito
02/VP/2021/CC	EDTL	Esperança Timor Oan, Lda. JV With Winson Oil Bungkering Pte Ltd	1.ª Adenda do Contrato de Fornecimento de Combustível leve para a Central Elétrica de Hera (Lote 2) ICB/013/MOP-2019/Retender	26,392,132.80	Visto Tácito
03/VP/2021/CC	MdF	Associação Internacional de Desenvolvimento (IDA)	Projeto de Reforço e Transformação do Ensino Básico de Timor-Leste	14,972,458.00	Visto
04/VP/2021/CC	MdF	IDA	Projeto de Abastecimento de Água e Saneamento de Timor-Leste	24,999,884.00	Visto
05/VP/2021/CC	EDTL	Esperança Timor Oan, Lda.	Contrato de aluguer de Instalações de *Jetty* e *Pipeline* para à Central Hera para o fornecimento de combustível leve à Central Hera EDTL. Para os Lotes 1 e 2 durante 3 anos (2021, 2022 e 2023)	10,465,396.80	Visto
06/VP/2021/CC	GPM	Conferência Episcopal Timorense	Acordo anual de Subvenção entre o Governo e a Conferência Episcopal Timorense	15,000,000.00	Visto
07/VP/2021/CC	MOP	Bee Timor-Leste, EP	Execução da Transferência da Provisão do Orçamento Geral do Estado destinado a Capitalização da Bee de Timor-Leste, EP	35,555,779.24	Visto
08/VP/2021/CC	MOP	EDTL, EP	Execução da Transferência da Provisão do Orçamento Geral do Estado destinado a Capitalização da EDTL	157,933,905.87	Visto
09/VP/2021/CC	EDTL	TIMOR GAP, EP	Fornecimento combustível para a Central Elétrica de Betano para 3 anos (2021, 2022 e 2023) (Lote 3)	59,265,239.37	Visto
10/VP/2021/CC	MPM	TIMOR GAP, EP	Acordo relativo a Subvenção Pública	65,739,701.43	Visto com recomendação
11/VP/2021/CC	MPM	Autoridade Nacional do Petróleo e Minerais (ANPM)	Acordo relativo a Subvenção Pública	8,735,000.00	Visto com recomendação
12/VP/2021/CC	MOP	Donsung Engineering Co. Ltd. em JV com a Dong IL Engineering Consultants Co. Ltd em associação com a Kai Watu Kmanek Consultant Unip. Lda.	Terceira Adenda ao Contrato de Supervisão da Construção para a Melhoria e Manutenção das Estradas de Baucau-Lautém, Maubara-karimbala e Atabae Mota Ain	2,129,301.00	Visado
13/VP/2021/CC	EDTL	Loja Lidwi, Lda.	Supply of Pre-Payment Eletricity Meter (Single-Phase, 3-Phase, and Automatic Metter Reading (AMR) and Other Equipment	5,003,080.00	Visado
14/VP/2021/CC	MdF	Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB)	Projeto de Investimento em Abastecimento de Água e Saneamento	47,000,000.00	Visado
15/VP/2021/CC	EDTL	China Nuclear industry 22nd Construction Co. Lda.	Adenda n.º 1 ao Contrato de Serviços de Operação e Manutenção para Projeto da Rede Elétrica Nacional	2,782,306.60	Visado
16/VP/2021/CC	EDTL	Esperança Timor Oan Lda, JV com Winson Oil Bunkering Pte. Ltd	Fornecimento de Combustível leve à Elétrica de Timor-Leste para 3 anos (2021, 2022 e 2023) Lote 1: Fornecimento de Combustível leve à Central Elétrica de Hera (130.817.460 litros)	70,929,226.81	Visado
17/VP/2021/CC	EDTL	Sacom Energia Lda JV com Trafigura Pte. Ltd.	Fornecimento de Combustível leve à Elétrica de Timor-Leste para 3 anos (2021, 2022 e 2023) Lote 2: Fornecimento de Combustível leve à Central Elétrica de Hera (130.817.460 litros)	72,786,834.74	Visado
18/VP/2021/CC	MdF	ADB	Acordo de empréstimo n.º 4104-TIM projeto de expansão do Aeroporto Internacional Presidente Nicolau Lobato	85,000,000.00	Visado
19/VP/2021/CC	MdF	ADB	Acordo de empréstimo n.º 4105-TIM projeto de expansão do Aeroporto Internacional Presidente Nicolau Lobato	50,000,000.00	Visado
20/VP/2021/CC	EDTL	PT. Twink Indonesia	O contrato para operação e manutenção (O&M) da rede de transmissão de 150KV e de nove (9) subestações de 150KV	12,428,016.00	Recusa de "visto"
		Total		**793,859,223.94**	

VIII.3. PONTO DE SITUAÇÃO DAS AUDITORIAS EM CURSO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

Ano	N.º Ordem	N.º Processo	Atividade	A 31 dez. 2021	
				Fase da Auditoria	Grau de Execução
Fiscalização Orçamental e Relatório e Parecer sobre a Conta Geral do Estado					
2016	1	14/2016/AUDIT-S/CC	Auditoria aos Adiantamentos em Dinheiro do Ministério da Administração Estatal – ano 2015	Anteprojeto relatório final	90%
Fiscalização Concomitante					
2019	2	2/2019/AUDIT-C/CC	Auditoria de Conformidade a Projetos de Reabilitação, Construção e Manutenção de Estradas Financiados através de Dívida Pública – anos 2016 a 2019	Avaliação dos resultados / relato	70%
Fiscalização Sucessiva					
2017	3	3/2017/AUDIT-S/CC	Auditoria financeira ao Parlamento Nacional – anos de 2015 e 2016	Anteprojeto relatório final	90%
2018	4	1/2018/AUDIT-S/CC	Auditoria ao Parlamento Nacional – anos 2017 a 2019	Avaliação dos resultados / relato	70%
	5	3/2018/AUDIT-S/CC	Auditoria à Região Administrativa Especial de Oe-cusse Ambeno – anos 2016 a 2018	Contraditório	80%
2020	6	1/2020/AUDIT-S/CC	Auditoria da Conformidade à Subvenção Pública Atribuída para a Construção da Igreja de Nossa Senhora da Graça em Gleno, Ermera.	Contraditório	80%
	7	2/2020/AUDIT-S/CC	Auditoria às Transferências Públicas no âmbito da *TL Cement* – anos 2016 a 2019	Anteprojeto relatório final[1]	90%
	8	3/2020/AUDIT-S/CC	Auditoria à TIMOR GAP - Timor Gás & Petróleo, E.P. - anos 2017 a 2019	Avaliação dos resultados / relato	70%
	9	4/2020/AUDIT-S/CC	Auditoria de Conformidade ao Sistema Nacional de Cadastro (SNC) – anos 2013 a 2019	Avaliação dos resultados / relato	60%
2021	10	1/2021/AUDIT-S/CC	Auditoria à receita doméstica do Ministério das Finanças (MdF) - anos de 2015 a 2020	Execução	30%
	11	2/2021/AUDIT-S/CC	Auditoria à receita doméstica do Ministério da Justiça/Secretaria de Estado das Terras e Propriedades - anos de 2015 a 2020	Execução	30%
	12	3/2021/AUDIT-S/CC	Auditoria à receita doméstica do Ministério Turismo, Comércio e Indústria - anos de 2015 a 2020	Execução	30%

VIII.4. EVENTUAIS INFRAÇÕES FINANCEIRAS APURADAS NAS VERIFICAÇÕES E AUDITORIAS REALIZADAS

VIII.4.1. VERIFICAÇÕES

USD

Relatório	Entidade	Descrição Infração	Natureza Infração	Valor em causa	Montante	
					Sancionatória	Reintegratória
Relatório de Verificação n.º 1/VIL/2021/CC	MCIA	Celebração ilegal de contrato para o fornecimento de bilhetes de viagem ao estrangeiro por solicitação de cotação quando se impunha como escolha de procedimento de aprovisionamento o concurso público internacional.	Sancionatória	341,514	341,514	0
		Pagamentos ilegais e indevidos relativos ao pagamento em excesso de ajudas de custo, pela duração da estada na deslocação à Korea, para além da data das atividades em causa.	Sancionatória e Reintegratória	3,694	3,694	3,694
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem à Korea além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas sem suporte documental válido com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	4,251	4,251	4,251
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem à Austrália além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas pessoais com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	4,687	4,687	4,687
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem à China além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas pessoais com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	6,975	6,975	6,975
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem ao Peru além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas sem suporte documental válido com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	2,369	2,369	2,369
		Pagamentos ilegais e indevidos relativos ao pagamento em excesso de ajudas de custo, pela duração da estada na deslocação a Lisboa, para além da data das atividades em causa.	Sancionatória e Reintegratória	8,468	8,468	8,468
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem a Lisboa além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas pessoais e sem suporte documental válido, com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	7,231	7,231	7,231
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem à Malásia/Jakarta/China além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas sem suporte documental válido com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	4,449	4,449	4,449
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem a Moçambique além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas sem suporte documental válido com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	4,950	4,950	4,950
		Subtotal MCIA			***388,588***	***388,588***	***47,074***
Relatório de Verificação n.º 2/VIL/2021/CC	Ministério da Saúde	Celebração ilegal de contratos para o fornecimento de bilhetes de viagem ao estrangeiro por ajuste direto e solicitação de cotação quando se impunha como escolha de procedimento de aprovisionamento o concurso público internacional.	Sancionatória	287,495	287,495	0
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem a Moçambique, Singapura e Indonésia além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas não identificadas com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	185	185	185
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante a viagem a Roma além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de despesas sem suporte documental válido ou fundamentadas quanto à necessidade da sua realização com o recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	3,820	3,820	3,820
		Celebração ilegal de 3 contratos para o fornecimento de uniformes por ajuste direto quando se impunha como escolha de procedimento de aprovisionamento o concurso público internacional.	Sancionatória	610,314	610,314	0
		Subtotal Ministério da Saúde			***901,814***	***901,814***	***4,005***
		Total verificações			**1,290,402**	**1,290,402**	**51,079**

VIII.4.2. AUDITORIA

USD

Relatório	Entidade	Descrição Infracção	Natureza Infração	Valor em causa	Montante	
					Sancionatória	Reintegratória
Relatório de Auditoria n.º 1/2021	MTAC	Realização, com recurso a verbas do fundo de maneio, de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento e alimentação durante a realização de viagens locais, além do valor a título de ajudas de custo.	Sancionatória e Reintegratória	975	975	975
		Realização, com recurso a verbas do fundo de despesas com refeições e pastelaria não enquadráveis no conceito de despesas públicas.	Sancionatória e Reintegratória	1,191	1,191	1,191
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, refeições e transportes, através de adiantamentos em dinheiro para a realização de viagem a Milão, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	1,043	1,043	1,043
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, refeições e transportes, através de adiantamentos em dinheiro para a realização de viagens a Milão, Madrid e Medellín, além do valor pago a título de ajudas de custo.	Sancionatória e Reintegratória	1,928	1,928	1,928
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, refeições e comunicações, através de adiantamentos em dinheiro para as atividades inerentes à Expo 2015, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%) ou comparticipações financeiras.	Sancionatória e Reintegratória	10,687	10,687	10,687
		Erro no cálculo da conversão de despesas em moeda estrangeira para USD.	Sancionatória e Reintegratória	1,966	1,966	1,966
		Pagamentos ilegais e indevidos de suplementos/subsídios remuneratórios não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro para a Caravana Artística.	Sancionatória e Reintegratória	3,500	3,500	3,500
		Pagamentos ilegais e indevidos de suplementos / subsídios remuneratórios a título de incentivos à PNTL não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro para a Tour de Timor.	Sancionatória e Reintegratória	4,000	4,000	4,000
		Subtotal MTAC		***25,290***	***25,290***	***25,290***
Relatório de Auditoria n.º 2/2021	PDHJ	Realização de pagamentos ilegais e indevidos, em 2012, de refeições além do valor pago a título de ajuda de custo.	Reintegratória	2,250	0	2,250
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos relativos à festa de Natal do ano de 2010.	Reintegratória	4,155	0	4,155
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos, no ano de 2014, de suplementos a membros de júri de concurso para recrutamento de pessoal.	Reintegratória	850	0	850
		Subtotal PDHJ		***7,255***	***0***	***7,255***
Relatório de Auditoria n.º 3/2021	MOP/MOPTC	Realização de pagamentos ilegais e indevidos à SACOM decorrentes do pagamento do fornecimento de combustível a preços superiores ao previsto contratualmente.	Sancionatória e Reintegratória	11,660	11,660	11,660
		Não cobrança de receitas devidas pelo arrendamento de terreno do Estado.	Reintegratória	22,880	0	22,880
		Não cobrança de receitas devidas a título de "multa" pelo atraso no pagamento de rendas ao Estado.	Reintegratória	24,570	0	24,570
		Subtotal MOP/MOPTC		***59,110***	***11,660***	***59,110***
Relatório de Auditoria n.º 4/2021	CFP	Adjudicação ilegal do contrato para decorrente da não realização de concurso público internacional exigível por lei, atento o valor estimado da despesa.	Sancionatória	1,580,354	1,580,354	0
		Adjudicação ilegal por ajuste direto do contrato para a impermeabilização do edifício da CFP, quando a lei exigia a realização de concurso público nacional.	Sancionatória	156,116	156,116	0
		Realização de adiantamentos não previstos na lei e de pagamento superior ao recomendado pela ADN.	Sancionatória	20,117	20,117	0
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de trabalhos não executado.	Sancionatória e Reintegratória	229,449	229,449	229,449
		Subtotal CFP		***1,986,036***	***1,986,036***	***229,449***
		Total auditorias		**2,077,691**	**2,022,986**	**321,104**

Deliberação N.º 07/2022, de 06 de Maio

Abertura da Atribuição dos Prémios de Jornalismo do Conselho de Imprensa para o ano de 2022

De acordo com o número 4 do artigo 3.° da Lei Comunicação Social, "O Estado pode instituir a atribuição de prémios como forma de reconhecimento do trabalho jornalístico e da ac'aÞo dos Órgãos de Comunicação Social que se destaquem no cumprimento das funções previstas no presente artigo". Com base neste artigo e através do Regulamento N.° 2/2021 de 17 março, o Conselho de Imprensa decidiu de atribuir anualmente os prémios com a seguintes categorias:

a) "Prémio Conselho de Imprensa", para o melhor Órgão de Comunicação Social;

b) "Prémio Adelino Gomes", para o melhor trabalho jornalístico em Língua Portuguesa;

c) "Prémio Francisco Borja da Costa", para o melhor trabalho jornalístico sobre Assuntos Sociais na Imprensa Escrita ou On-line;

d) "Prémio Greg Shackleton", para o melhor trabalho jornalístico sobre Assuntos Sociais no Rádio ou Televisão;

e) "Prémio Bernardino Guterres", para o melhor trabalho de fotojornalismo publicada na Imprensa Escrita ou Online.

Para além destas Categorias, nos termos do número 2 do artigo 3.° deste regulamento, o Conselho de Imprensa em 2022 atribui também outro prémio chamado Prémio Max Stahl para melhor trabalho documentário **Audiovisual sobre Direitos Humanos**.
O procedimento de atribuição destes prémios são feitos através da candidatura dos interessados e avaliação pelo Painel de Júri, nos termos da previsão do Regulamento N.º 2/2021 de 17 de Março.

Assim, nos termos do artigo 37. ° do Estatuto do Conselho de Imprensa delibera-se que a atribuição do prémio do Conselho de Imprensa que não tinha candidato será decidido diretamente pelo Painel de Júri, com base a o relatório do resultado de monitorização do Conselho de Imprensa.

Dili, 06 de Maio de 2022.

Membros dos Conselho de Imprensa:

Virgílio da Silva Guterres
Presidente

Benevides Correia Barros
Membro

Expedito Loro Dias Ximenes
Membro

Francisco Belo Simões
Membro

Otelio Ote
Membro