

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES****Decreto n.º 1/2006**

de 2 de Janeiro

A Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, concluída em Londres em 20 de Outubro de 1972, foi aprovada, para ratificação, pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de Junho.

A referida Convenção foi alterada pelas emendas adoptadas, pela Organização Marítima Internacional, em 19 de Novembro de 1981, em 19 de Novembro de 1987 e em 19 de Outubro de 1989, tendo estas emendas sido introduzidas no ordenamento jurídico nacional, respectivamente, pelo aviso publicado no n.º 258 da 1.ª série do *Diário da República*, de 9 de Novembro de 1983, pelos Decretos n.ºs 45/90, de 20 de Outubro, e 56/91, de 21 de Setembro.

Posteriormente, a 22.ª sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional (OMI) adoptou, em 29 de Novembro de 2001, através da Resolução A.910 (22), novas emendas ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, que agora cabe aprovar.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova as emendas introduzidas ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, concluídas em Londres em Novembro de 2001, cujo texto, em versão autenticada em inglês e a respectiva tradução para a língua portuguesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de Novembro de 2005. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — João Titterington Gomes Cravinho — Luís Filipe Marques Amado — Alberto Bernardes Costa — Francisco Carlos da Graça Nunes Correia — Mário Lino Soares Correia.*

Assinado em 9 de Dezembro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 19 de Dezembro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ANEXO**Emendas ao Regulamento Internacional
para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972**

1 — Regra 3: o parágrafo a) passa a ter o seguinte texto:

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

Acrescentar um novo parágrafo m) com o seguinte texto:

«m) A expressão ‘veículo wing-in-ground’ (WIG) designa todo o veículo multimodal que, no modo operacional principal, voa junto à superfície utilizando o efeito resultante da proximidade a essa superfície.»

2 — Regra 8: o parágrafo a) passa a ter o seguinte texto:

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

3 — Regra 18: acrescentar um novo parágrafo f) com o seguinte texto:

«f) — i) Um veículo WIG deve, quando a descolar, a amarrar ou em voo junto à superfície, manter-se bem afastado de todos os outros navios e evitar dificultar a sua navegação;

ii) Um veículo WIG operando sobre a superfície da água deverá cumprir as regras desta parte para navios de propulsão mecânica.»

4 — Regra 23: acrescentar um novo parágrafo c) com o seguinte texto e renumerar o parágrafo seguinte:

«c) Um veículo WIG deve mostrar, somente quando a descolar, a amarrar ou em voo junto à superfície, além das luzes prescritas no parágrafo a) desta regra, uma luz vermelha de alta intensidade de relâmpagos visível em todo o horizonte.»

5 — Regra 31: deve ser alterada como segue:

«Um hidroavião ou um veículo WIG 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, dos prescritos por esta regra.»

6 — Regra 33: o parágrafo a) passa a ter o seguinte texto:

«a) Um navio de comprimento igual ou superior a 12 m deve dispor de um apito, um navio de comprimento igual ou superior a 20 m deve dispor de um sino, além de um apito, 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 as especificações do anexo III deste Regulamento. O sino ou o tantã, ou ambos, podem ser substituídos por outro equipamento, tendo respectivamente as mesmas características sonoras, desde que seja sempre possível accionar manualmente os sinais prescritos.»

7 — Regra 35: acrescentar um novo parágrafo i) com o seguinte texto e renumerar os parágrafos seguintes:

«i) Um navio de comprimento igual ou superior a 12 m, mas inferior a 20 m, não é obrigado a fazer os sinais de sino prescritos nos parágrafos g) e h) desta regra. No entanto, quando o não fizer, deve emitir um outro sinal sonoro eficaz, com intervalos não superiores a dois minutos.»

8 — O anexo I, secção 13, passa a ter o seguinte texto:

«13 — *Embarcações de alta velocidade* (*).

a) O farol de mastro das embarcações de alta velocidade pode ser colocado a uma altura cuja relação com a boca da embarcação seja inferior à prescrita no parágrafo 2, a), i), deste anexo desde que o ângulo na base

do triângulo isósceles formado pelo farol de mastro e os faróis de borda, visto de frente, não seja inferior a 27°.

b) Em embarcações de alta velocidade de comprimento igual ou superior a 50 m, a separação vertical de 4,5 m entre os dois faróis de mastro requerida no parágrafo 2, a), ii), deste anexo pode ser modificada desde que essa distância não seja inferior ao valor determinado pela seguinte fórmula:

$$y = \frac{(a+17\Psi)C}{1000} + 2$$

em que:

- y é a altura do farol de mastro principal acima do farol de mastro de vante, em metros;
- a é a altura do farol de mastro de vante acima da superfície da água, quando em operação, em metros;
- Ψ é o caimento, quando em operação, em graus;
- C é a separação horizontal dos faróis de mastro, em metros.

(*) Código Internacional das Embarcações de Alta Velocidade, 1994, e Código Internacional das Embarcações de Alta Velocidade, 2000.»

9 — O parágrafo a) da secção 1, «Apitos», do anexo III passa a ter o seguinte texto:

«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 ($\pm 1\%$) para um navio de comprimento igual ou superior a 20 m, ou entre 180 Hz e 2100 Hz ($\pm 1\%$) para um navio de comprimento inferior a 20 m, e que proporcionem os níveis de pressão acústica especificados na secção 1, c), abaixo.»

O parágrafo c) passa a ter o seguinte texto:

«c) *Intensidade do sinal e alcance sonoro.*

Um apito instalado a bordo de um navio deve assegurar, na direcção 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 frequências de 180 Hz a 700 Hz ($\pm 1\%$) para um navio de comprimento igual ou superior a 20 m, ou de 180 Hz a 2100 Hz ($\pm 1\%$) para um navio de comprimento inferior a 20 m.

Comprimento do navio	Nível de pressão acústica a 1 m, em decibéis, referido a $2 \times 10^{-2} \text{ N/m}^2$ (faixas de um terço de oitava)	Alcance sonoro em milhas
Superior ou igual a 200 m	143	2
Superior ou igual a 75 m mas inferior a 200 m	138	1,5
Superior ou igual a 20 m mas inferior a 75 m	130	1
Inferior a 20 m	(1) 120 (2) 115 (3) 111	0,5

(1) Quando as frequências medidas estiverem compreendidas entre 180 Hz e 450 Hz.
(2) Quando as frequências medidas estiverem compreendidas entre 450 Hz e 800 Hz.
(3) Quando as frequências medidas estiverem compreendidas entre 800 Hz e 2100 Hz.»

O parágrafo b) da secção 2 «Sino ou tantã», passa a ter o seguinte texto:

«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 igual ou superior a 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 accionamento manual. A massa do badalo não deve ser inferior a 3 % da massa do sino.»

ANNEX

Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

1 — Rule 3: paragraph a) is amended to read as follows:

«a) The word ‘vessel’ includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water;»

A new paragraph m) is added as follows:

«m) The term ‘wing-in-ground (WIG) craft’ means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.»

2 — Rule 8: paragraph a) is amended to read as follows:

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

3 — Rule 18: a new paragraph f) is added as follows:

«f) — i) A WIG craft shall, when taking off, landing and in flight near the surface, keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation;

ii) A WIG craft operating on the water surface shall comply with the rules of this part as a power-driven vessel.»

4 — Rule 23: a new paragraph c) is added, as follows, and the following paragraph renumbered accordingly:

«c) A WIG craft only when taking off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph a) of this rule, exhibit a high intensity all-round flashing red light.»

5 — Rule 31 is amended to read as follows:

«Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft 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.»

6 — Rule 33: paragraph a) is amended to read as follows:

«a) A vessel of 12 m or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 m or more in length

shall be provided with a bell in addition to a whistle, 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 specification 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 required signals shall always be possible.»

7 — Rule 35: a new paragraph *i*) is added as follows, and the following paragraphs renumbered accordingly:

«*i*) A vessel of 12 m or more but less than 20 m in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs *g*) and *h*) of this rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.»

8 — Annex I, section 13 is amended to read as follows:

«13 — *High-speed craft* (*).

a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2, *a*), *i*), of this annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.

b) On high-speed craft of 50 m or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 m required by paragraph 2, *a*), *ii*), of this annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

$$y = \frac{(a+17\Psi)C}{1000} + 2$$

where:

- y* is the height of the mainmast light above the foremast light in metres;
- a* is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;
- Ψ is the trim in service condition in degrees;
- C* is the horizontal separation of masthead lights in metres.»

(*) Refer to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994, and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.»

9 — Annex III, section 1, «Whistles», paragraph *a*) is amended to read as follows:

«*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 ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 m or more in length, or 180-2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 m in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1, *c*), below.»

Paragraph *c*) is amended to read as follows:

«*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 m from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180-700 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 m or more in length, or 180-2100 Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 m in length, of not less than the appropriate figure given in the table below:

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 m in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	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	(1) 120 (2) 115 (3) 111	0.5

(1) When the measured frequencies lie within the range 180-450 Hz.

(2) When the measured frequencies lie within the range 450-800 Hz.

(3) When the measured frequencies lie within the range 800-2100 Hz.»

Section 2, «Bell or gong», paragraph *b*) is amended to read as follows:

«*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 20 m or more 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% of the mass of the bell.»

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Acórdão n.º 1/2006

Processo n.º 2517/02 — 3.ª Secção. — Acordam em plenário das secções criminais do Supremo Tribunal de Justiça:

António Mário Ventura Gomes, com os sinais dos autos, interpôs recurso extraordinário, para fixação de jurisprudência, do Acórdão da Relação de Lisboa de 17 de Janeiro de 2002, proferido no processo n.º 8010/01, da 9.ª Secção, que decidiu que a consequência estabelecida na lei para a não realização, no inquérito, do interrogatório do arguido é a eventual impossibilidade de o julgamento vir a efectuar-se na sua ausência; e daí que não constitua a omissão de tal formalidade a nulidade da insuficiência do inquérito prevista no referido normativo, mas mera irregularidade, submetida ao regime do artigo 123.º do Código de Processo Penal.

Em sentido oposto indicou o Acórdão da Relação de Lisboa de 3 de Outubro de 2000, proferido no processo n.º 5056/00, da 5.ª Secção, que decidiu que, correndo inquérito contra determinada pessoa e sendo possível a sua notificação, é obrigatório, sob pena de nulidade insanável, interrogá-la como arguido.

Em conferência concluiu-se pela admissibilidade do recurso, face à oposição de soluções relativamente à mesma questão de direito no domínio da mesma legislação, tendo-se ordenado o seu prosseguimento.