

SUMÁRIO

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Conselho Superior do Ministério Público.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 55/78:

Aprova, para ratificação, a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.

GOVERNO DE MACAU

Versão, em chinês, do Decreto-Lei n.º 28/78/M, de 9 de Setembro, que aprova o Regulamento das Agências de Viagens e Turismo.

Portaria n.º 92/79/M:

Reforça, por transferência, várias verbas da tabela de despesa ordinária do orçamento geral para o ano económico de 1979.

Portaria n.º 93/79/M:

Reforça, por transferência, a verba inscrita no n.º 3), artigo 582.º, capítulo 24.º da tabela de despesa ordinária do orçamento geral para o ano económico de 1979.

Repartição do Gabinete:

Despacho n.º 11/79/ASC, subdelegando em vários chefes de Serviços Públicos diversas competências.

Despacho n.º 12/79/OPC, subdelegando em vários chefes de Serviços Públicos diversas competências.

Extracto de despacho.

Conselho Consultivo do Governo:

Declaração.

Serviços de Administração Civil:

Extractos de portarias.

Extracto de despacho.

Declaração de ter sido concedido reconhecimento provisório à nomeação do vice-cônsul da Grã-Bretanha em Macau, com residência em Hong Kong.

Declaração de ter sido concedido reconhecimento provisório à nomeação dos cônsules dos Estados-Unidos da América do Norte em Macau, com residência em Hong Kong.

Serviços de Assuntos Chineses:

Extracto de despacho.

Declaração.

Serviços de Educação:

Extractos de despachos.

Declaração.

Conselho de Educação Física:

Extracto de despacho.

Direcção dos Serviços de Saúde:

Extractos de despachos.

Declaração.

Repartição de Estatística:

Declaração.

Serviços de Finanças:

Extractos de despachos.

Serviços de Correios e Telecomunicações:

Extractos de diplomas de provimento.

Tribunal de Instrução Criminal:

Extracto de despacho.

Secretaria Notarial da Comarca de Macau:

Extractos de despachos.

Serviços de Economia:

Extractos de despachos de licenciamento.

Serviços de Obras Públicas e Transportes:

Rectificação.

Centro de Informação e Turismo:

Extracto de alvará.

Declaração.

COMISSÃO DE CLASSIFICAÇÃO DE ESPECTÁCULOS:

Extractos de despachos.

Serviços de Marinha:

Extractos de despachos.

Declarações.

Forças de Segurança de Macau:**POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA:**

Extractos de despachos.

Declaração.

POLÍCIA MARÍTIMA E FISCAL:

Extracto de despacho.

Avisos e anúncios oficiais

Da Repartição do Gabinete. — Lista de classificação final do concurso para o provimento de terceiro-oficial do quadro privativo.

Dos Serviços de Educação. — Lista definitiva do concurso para o provimento de um lugar de contínuo de 3.ª classe, contratado.

Da Direcção dos Serviços de Saúde. — Lista provisória do concurso documental para o provimento de lugares de preparador de laboratório de 3.ª classe.

Da mesma Direcção. — Lista provisória do concurso para o provimento de lugares de arquivista do quadro administrativo.

Dos Serviços de Finanças, sobre o extravio do título m/4, processado a favor de uma professora do Ensino Primário Oficial.

Da Repartição de Finanças do Concelho de Macau, sobre o pagamento do imposto profissional.

Dos Serviços de Marinha, sobre o concurso público para o provimento de um lugar de terceiro-oficial do quadro.

Dos mesmos Serviços, sobre o concurso público para o provimento de três lugares de servente de 2.ª classe do quadro assalariado.

Dos Serviços de Marinha, sobre as normas para utilização das praias.

Do Comando das Forças de Segurança de Macau, sobre o concurso público n.º 4/79/CFSM, para a obra de beneficiação do aquartelamento de Coloane, 2.ª fase.

Do mesmo Comando, sobre o concurso público para o fornecimento de géneros alimentícios destinados às Forças de Segurança de Macau.

Do mesmo Comando. — Lista definitiva dos candidatos à prestação do Serviço Territorial — 1.º Turno/1979.

Do Corpo de Bombeiros. — Lista de classificação do concurso de promoção ao posto de bombeiro de 2.ª classe.

Anúncios judiciais e outros

Nota: — Foram publicados dois suplementos ao «Boletim Oficial» n.ºs 20 e 21, de 25 e 26 de Maio de 1979, inserindo o seguinte:

GOVERNO DE MACAU

Suplemento ao Boletim Oficial n.º 20, de 25 de Maio de 1979.

Portaria n.º 83/79/M:

Actualiza o recenseamento eleitoral efectuado em 1976 para as eleições para Assembleia Legislativa de Macau.

Suplemento ao Boletim Oficial n.º 21, de 26 de Maio de 1979.

Dos Serviços de Administração Civil, sobre o programa das cerimónias do «Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas».

目 錄**司 法 部**

最高檢察委員會

外 交 部

第五五/七八號國令:

追認有關預防海面船隻碰撞國際性規則之協議

澳 門 政 府

核准旅遊及旅行社章程之九月九日第二八/七八/M號法令中文譯本

第九二/七九/M號訓令:

着將一九七九經濟年度總預算冊平常支出部門款項數宗調動追加

第九三/七九/M號訓令:

着將一九七九經濟年度總預算冊平常支出部門第二四章第五八二條三款所指款項調動追加

秘 書 處

第一一/七九/ASC號批示 將若干職權分別授予各機關首長

第一二/七九/OPC號批示 將若干職權分別授予各機關首長

批示綱要一件

政 府 諮 詢 會

聲明書一件

民 政 廳

訓令綱要數件

批示綱要一件

聲明書一件 臨時承認任何設在香港之英國駐澳門副領事之委任

聲明書一件 臨時承認任何設在香港之美國駐澳門領事之委任

華 務 廳

批示綱要一件

教 育 廳

批示綱要數件

體 育 委 員 會

批示綱要一件

衛 生 司

批示綱要數件

統 計 廳

聲明書一件

財 政 廳

批示綱要數件

郵 電 廳

委任狀綱要數件

刑 事 起 訴 法 庭

批示綱要一件

澳 門 立 契 官 公 署

批示綱要數件

經 濟 廳

准照批示綱要數件

工 務 運 輸 廳

修正書一件

新 聞 旅 遊 處

准照綱要一件

聲明書一件 公開映、演藝委員會:

批示綱要數件

海 軍 軍 務 廳

批示綱要數件

澳 門 保 安 部 隊

聲明書數件

治安警察廳:

批示綱要數件

水警稽查隊: 批示綱要一件

官署文告

秘書處佈告 關於招考填補就地團體三等文員考試
確定成績表

教育廳佈告 關於招考填補合約團體三等庶務員一
缺准考人確定名單

衛生司佈告 關於以審查文件方式招考填補三等化
驗室助理員數缺應考人臨時名單

衛生司佈告 關於招考填補行政團體檔案室助理員
數缺應考人臨時名單

財政廳佈告 關於官立小學一女性教員遺失M/四
式取款憑單事宜

澳門市公鈔局佈告 關於職業稅征收事宜

海軍軍務廳佈告 關於招考填補本廳團體三等文員一缺
考試事宜

海軍軍務廳佈告 關於招考填補散工人員團體二等雜工
三缺考試事宜

海軍軍務廳佈告 關於使用海灘規則

澳門保安部隊佈告 關於第四/七九/CFSM號開投
招人承造路環兵營第二期修葺工程事宜

澳門保安部隊佈告 關於開投招人供應澳門保安部隊需
用之糧食事宜

澳門保安部隊司令部佈告 關於一九七九年第一期地區
治安服務應考人確定名單

消防隊佈告 關於考升二等消防員考試成績表

法律文告及其他

附註：一九七九年五月廿五日第二十號及五月廿六日第
二十一號政府公報分別增發一附刊，內容如下：

澳門政府

一九七九年五月廿五日第二十號政府公報附刊
第八三/七九/M號訓令：

關於一九七六年為澳門立法會選舉所進行選民登記
之整理

一九七九年五月廿六日第二十一號政府公報附刊

民政廳佈告 關於「葡國、賈梅士及葡僑日」慶
典秩序表

Tradução feita por António Xavier, intérprete-tradutor principal.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA**Conselho Superior do Ministério Público**

Despacho do conselheiro procurador-geral da República
(no uso da competência que lhe foi delegada pelo Con-
selho Superior do Ministério Público):

Abril, 30:

Licenciado Jorge Alberto Fontes Azeredo Osório, delegado do
procurador da República na comarca de Macau, em comis-
são — renovada a referida comissão por mais um ano, a
contar de 31 de Março, nos termos do artigo 16.º, n.º 4,
do Decreto-Lei n.º 125/75, de 12 de Março.

Conselho Superior do Ministério Público, 30 de Abril de
1979. — O Procurador-Geral da República, *Eduardo Augusto
Arala Chaves*.

(D. R. n.º 104, de 7-5-1979, II Série).

**MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS
ESTRANGEIROS****Direcção-Geral dos Negócios Económicos**

Decreto n.º 55/78

de 27 de Junho

O Governo decreta, nos termos da alínea c) do artigo 200.º
da Constituição, o seguinte:

Artigo único. É aprovada, para ratificação, a Convenção sobre
o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no
Mar, feita em Londres em Outubro de 1972, cujos textos em
inglês e português acompanham o presente decreto.

*Mário Soares — Vítor Augusto Nunes de Sá Machado — Ma-
nuel Branco Ferreira Lima*.

Assinado em 14 de Junho de 1978.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

**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 deve-
lopments 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 Interna-
tional 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, accep-
tance 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 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 Nation 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 sub-paragraph 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.

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 sea-going 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 sea-going 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-signalling 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-signalling 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 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;

* Signatures omitted.

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 I

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 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 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 taken 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 powerdriven 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 purposes 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.

g) 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 by these rules 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 sub-paragraph 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 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 1 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.º and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5º 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 112.5º and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5º 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 135º and so fixed as to show the light 67.5º 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 360º.

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 or annex 1 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 and 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 forward 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 sternlight;
- 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 forward in a vertical line;
- ii) Sidelights;
- iii) A sternlight.

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

e) A vessel or object being towed shall exhibit:

- i) Sidelights;
- ii) A sternlight;
- 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 12 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 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, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph *i)*;
- iv)* When at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs *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-paragraphs *b)*, *i)* and *ii)*, of this rule, exhibit the lights or shape prescribed in rule 24, *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 rule 30.

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 1000 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 stern-light;
- iii) When at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph 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 sub-paragraph 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), 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 second's 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 required signal shall always be possible.

b) A vessel of less than 12 m in 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 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 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 prescribed 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 complian-

ce 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 m in length, resulting from the prescriptions of section 3, a), of annex I, 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, 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, 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 1000 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 2.5m.

d) A power-driven vessel of less than 12 m in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5m 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 side lights.

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 m and a height equal to its diameter;
- iii) A cylinder shall have a diameter of at least 0.6 m 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 m.

c) In a vessel of less than 20 m 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	Luminous intensity of light in candelas for $K=0.8$
D	I
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° and 3° outside the prescribed sectors;

ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5° abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5° within the limits of the sectors prescribed in rule 21. From 5° 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° outside the prescribed limits.

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° , except anchor lights, which 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° above to 5° below the horizontal;

ii) At least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5° above to 7.5° 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° above to 5° below the horizontal;
- ii) At least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25° above to 25° 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 m 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 their 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 70–7000 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 m or more in length;
- ii) 130–350 Hz, for a vessel 75 m but less than 200 m in length;
- iii) 250–700 Hz, for a vessel less than 75 m 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 m 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	1/3 rd-octave band level at 1 m 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 250Hz and 63dB in the octave band centred on 500Hz).

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 $\pm 45^\circ$ 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 m, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

g) Combined whistle system.

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistle 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 m 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 m.

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 3000 mm for vessels of more than 20 m in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 m to 20 m 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.

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 where 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 position-indicating radio beacons.

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.

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 actualizar as Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar anexas à Acta Final da Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar — 1960,

Tendo examinado aquelas Regras à luz de novos factores 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 efectua-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 respectivo 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 recepção 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 adoptada 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 adoptada 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 adopção, salvo se, em data anterior, também fixada pela assembleia no momento da adopção, mais de um terço das Partes Contratantes tenha notificado a Organização da sua objecção 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 objecções a essa emenda.

6. O Secretário-Geral informará todas as Partes Contratantes e todos os Membros da Organização de qualquer e pedido 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 efectuar-se-á pelo depósito de um instrumento na Organização. O Secretário-Geral informará todas as outras Partes Contratantes da recepção 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.

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 ela 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 adoptar esquemas de separação de tráfego adequados aos objectivos das presentes regras.

e) Sempre que um Governo interessado considere que um navio de construção especial ou destinado a actividades 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 susceptíveis 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 exacto das presentes regras, para evitar um perigo imediato.

REGRA 3

Definições gerais

Para os fins das presentes regras, excepto 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 susceptível 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

* A lista de assinaturas não é reproduzida.

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 desgobernado» designa todo o navio que, por circunstâncias excepcionais, 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 factores:

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 gição 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 limite 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 detecção radar;
- iv) A possibilidade de não serem detectadas a distância conveniente pequenas embarcações, gelos ou outros objectos flutuantes;
- v) O número, posição e movimento dos navios detectados pelo radar;
- vi) A possibilidade de se avaliar mais exactamente a visibilidade, quando o radar é utilizado para determinar a distância a navios e a outros objectos 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 correctamente 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 objectos detectados.

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 co-

nhecer 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 adoptados pela Organização.

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

i) Seguir no corredor de tráfego apropriado, na direcção 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 efectuar esta manobra segundo um ângulo tão pequeno quanto possível, em relação à direcção 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 direcção geral do tráfego.

d) As zonas de tráfego costeiro não devem ser normalmente utilizadas pelo tráfego directo, 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, excepto:

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 direcção 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 safe.

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 efectivamente 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 efectua 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 amarrado 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 detecte 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, excepto se esse navio está a ser alcançado;

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

e) Com excepção dos casos em que se tenha constatado não existir risco de abalroamento, todo o navio que ouça, numa direcção 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, projectando 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, projectando 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 respectivo. 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, projectando 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 de 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

Rebocando e empurrando

a) Um navio de propulsão mecânica rebocando 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 objecto 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 empurrando 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 empurrando para vante ou rebocando de braço dado, excepto 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 objecto 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, não fazendo 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 objecto rebocado está impossibilitado de mostrar os faróis prescritos no parágrafo e) desta regra, deverão ser tomadas todas as medidas possíveis para iluminar o navio ou o objecto 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 eléctrica 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 eléctrica ou lanterna, de luz branca.

e) Um navio a navegar à vela, quando seja também propulsado 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, rebocando 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 excepção 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 direcção 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 participando 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 executando 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 da 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, excepto se fundeado ou encalhado num canal estreito, via de acesso ou zona de fundeadoiro, 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 tantá cujo som e timbre não possam ser confundidos com os do sino. O apito, o sino e o tantá devem satisfazer às especificações do anexo III deste Regulamento. O sino ou o tantá, ou ambos, podem ser substituídos por outro equipamento, tendo respectivamente as mesmas características sonoras, desde que seja sempre possível accionar 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 guinando para estibordo»;

Dois sons curtos para indicar: «Estou guinando 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 guinando para estibordo»;

Dois relâmpagos para indicar: «Estou guinando 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 ultrapassá-lo por seu estibordo»;

Dois sons prolongados seguidos de dois sons curtos para indicar: «Tenciono ultrapassá-lo por seu bombordo»;

ii) O navio que está a ser alcançado deve, manobrando 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 efectuar 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 desgobernado, 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) Um navio empurrando e um 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 100m, 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 projector na direcção 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 às 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 das secções 2, g), e 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 afectados 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, excepto 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, excepto 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 100m. 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 direcção para os navios de pesca, dragas e navios executando trabalhos submarinos.

a) O farol indicador da direcção 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 indicando, 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 17, 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, podendo 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 — Factor 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	Intensidade luminosa do farol expressa em candelas para $K=0.8$
D	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 excepção 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 eléctricos, à excepção 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 eléctricos 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 eléctricos, estas especificações devem ser respeitadas tanto quanto possível.

11 — *Intensidade dos faróis não eléctricos.*

Os faróis não eléctricos 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 parrelha podem mostrar:

- i) De noite, um projector dirigido para vante e na direcção 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 do 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 ($\pm 1\%$) 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 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 frequência de 180 Hz a 700 Hz ($\pm 1\%$):

Comprimento do navio (em metros)	Nível de pressão acústica a 1 m, em decibéis referido a 2×10^{-5} N/m ² (faixas de um terço de oitava)	Alcance sonoro (em milhas marítimas)
200 ou mais	143	2
De 75 a 200, exclusive	138	1,5
De 20 a 75, exclusive	130	1
Menos de 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 direccionais.

O nível de pressão acústica de um apito direccional não deve ser inferior, em mais de 4 dB, ao nível de pressão acústica se-

gundo o eixo para vante para todas as direcções do plano horizontal compreendidas num sector de $\pm 45.^\circ$ em relação ao mesmo eixo.

Em qualquer outra direcção, no plano horizontal, o nível de pressão acústica não deve ser inferior, em mais de 10 dB, ao nível de pressão acústica no eixo, de modo que o alcance em qualquer direcção 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 direccionado é utilizado como único apito a bordo de um navio, deve ser instalado de modo a produzir a sua intensidade máxima na direcção da proa do navio. Os apitos devem estar instalados no navio tão alto quanto possível, a fim de reduzir a intercepção, 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 accionados 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 impacto constante, mas com possibilidade de accionamento 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, projectando 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 objecto semelhante;
- h) Fogueiras a bordo (tais como as produzidas pela combustão de uma barrica de alcatrão, de óleo, etc.);
- i) Foguete com pára-quedas, 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, excepto para indicar um caso de perigo ou uma necessidade de assistência, bem como o uso de outros sinais susceptíveis 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.

GOVERNO DE MACAU

Versão em chinês do Decreto-Lei n.º 28/78/M, que aprova o Regulamento das Agências de Viagens e Turismo.

法令 第二八/七八/M號九月九日

由於運輸技術的發展和經濟方面的各種因素，促使世界旅遊業務急劇擴展，因而從事與此等活動有關業務的機構，遂擔當一個重要的角色。本地區政府在執行協調和管制該等活動的任務中，有意採取一系列的措施，以便配合因發展旅遊業務而引致的需求。又鑑於本地區在過去十三年中執行管制該等機構之一九六五年三月廿七日第一六六四號立法條例所積聚的經驗，有將現行制度予以修改之必要。

基此；

經聽取政府諮詢會的意見；

為使在澳門地區發生法律效力起見，澳門總督令行使二月十七日國家基本法第一一七六號頒行之澳門組織章程第一三條一款所賦予之權力，制訂如下：

第一條——從事旅行社、旅遊社及旅行兼旅遊社之商務，以及對此等活動的監督及管制，概受本法和由新聞旅遊處處長所簽署之旅行社及旅遊社章程條文所管轄。

第二條——為使該章程生效力起見，凡持有執照的現有機構，均被列為旅行兼旅遊社，並予以豁免遵守在該章程所規定之申領執照及組織商業公司的條件。

第三條——凡現已經營該章程所指業務的個人或團體，尚未適當辦理妥合法手續者，須在六十天期內按照本章程之規定完成。

第四條——第二條所指的機構應遵守該章程第八條之規定，將現正經營中的遊程簡介及遊覽秩序表於六十天期內予以刊登。

第五條——因執行本法令而發生之疑問，將由總督經聽取新聞旅遊處的意見後，以批示解決。

第六條——撤銷一九六五年三月廿七日第一六六四號立法條例。

一九七八年九月七日簽署

着頒行

總督 李安道

旅行社及旅遊社章程

第一章 活動

第一條——凡在本澳以計劃及舉辦，無論是否由其本身組織，前往外地旅行為其主要活動者，即視為旅行社，並得進行下列次要活動：

- a. 為旅行目的，辦理申領護照、旅行集體身份證明書及有關簽證等手續。
 - b. 售賣任何交通工具的票，留位，運送及轉運與該票有關的行李。
 - c. 向酒店及其他類似場所預訂宿位。
 - d. 代顧客向認可的公司購買意外保險、行李保險或其他旅行活動可能引致的危險的保險。
 - e. 擔任葡國或外國旅行公司的代理。
- 第二條——凡以計劃、組織及舉辦本地區內進行的遊覽及觀光團為其主要活動者，均視為旅遊社，並得進行下列次要活動：

- a. 第一條 a. — e. 項規定中之適用部分。
 - b. 在遊客逗留本地區期間內予以招待及協助，包括或不包括更完備的服務。
- 第三條——一、凡同時進行第一及第二條所指的主要活動者，視為旅行兼旅遊社。
- 二、本法令有關管制旅行社及旅遊社活動的條文亦適用於旅行兼旅遊社。
- 第四條——一、旅行、旅遊社等的活動應限於政府所訂旅遊政策範圍內，並有責任積極促進本地區的旅遊宣傳及經常提供全面及最新的如下有關資料：

- a. 本地區的交通及酒店服務；
 - b. 遊客出入境及停留手續；
 - c. 無論是否其本身組織而經官方核准的遊覽。
- 二、旅行、旅遊社等應陳列及派發新聞旅遊處的宣傳品，辦理顧客指出之由別社舉辦之遊覽及預先公佈之觀光團的訂位手續。

第五條——旅行、旅遊社等應設有專為進行其本身或有關活動之用的適當場所。

第六條——凡未領有執照者不得使用旅行社、旅遊社或旅行兼旅遊社或相當的外文名稱及不得從事有關的主要業務。

第七條——凡由下列機構組織在本地區或往外地的不牟利集體旅行，毋須經旅行社或旅遊社參予：

第二章 執照

- a. 工商業或教育機構而參加成員僅限於機構內人員者；
 - b. 社團，且按其本身有關章程規定只限團體內人員或家屬參加者；
 - c. 政府機關，在其本身職權範圍內者。
- 第八條——旅行、旅遊社等必須編印載有節目、路線、遊覽勝地、期間、倘有的附加服務及有關收費的每一遊程的簡介或遊覽秩序表派發顧客。
- 第九條——旅遊社對因意外滯留本地區的顧客不必負起住宿及所引致的其他費用，但倘會與不在本地區註冊的同類公司訂下合約而有特別規定時除外。

第一〇條——經營旅行社、旅遊社及旅行兼旅遊社的業務須取得總督許可及新聞旅遊處所發執照。

第一壹條——一、經營該等機構業務之許可，須以呈文紙附同下列文件向總督申請：

- a. 組織公司契約證明書（倘公司尚未組成，由組織公司契約的草稿代替）；
- b. 設備計劃；
- c. 由新聞旅遊處提供格式之有關公司將來活動問題的答案。

二、許可只給予現已組成或將組成的商業公司；該等公司並須對具有為澳門旅遊事業發展提供有效貢獻的技術及能力有相當保證。

三、為經營旅行社業務，該項許可亦得給予有國際聲譽及新聞旅遊處承認其資格的外國商業公司或其分公司。

四、在不予發給許可的批示中必列明理由。

五、將組成的公司倘獲許可經營業務時，有關組織公司的契約應於接獲批示通知之日起計三個月內簽署，否則許可作廢。

第一二條——經營該等業務股本至少為：

- a. 旅行社十五萬元；
- b. 旅遊社三十五萬元；
- c. 旅行兼旅遊社五十萬元。

第一三條——執照之發給，有賴下列事項：

- a. 繳存保證金，作為實行與經營其業務有關的承諾及責任的保證；
- b. 經新聞旅遊處檢查設備與所呈交的計劃相符；
- c. 倘有關執照係在公司組織前申請者，須遞交公司註冊證明書。

第一四條——一、保證金額分別為：

旅行社一萬五千元；
旅遊社一萬五千元；
旅行兼旅遊社三萬元。

二、該項保證金得以現金繳存銀行，或以信用保證書或銀行保證書為之。

三、現金保證係以新聞旅遊處名義將有關款額存入發行銀行；銀行保證書亦以新聞旅遊處名義作出。

四、遇保證金額減低時，新聞旅遊處將通知有關機構，須於三十天內辦理補足存款手續，否則有停業之虞。

第一五條——設備應具下列最低限度條件：

a. 一用以接待顧客之大廳，並設有櫃檯及用以接待顧客及標貼旅遊宣傳品的設備。

b. 與顧客接待處隔開之員工特別辦公室，及在櫃檯上標明按業務所分成部門。

c. 客用衛生設備。

d. 與所發展業務配合之傢俱。

第一六條——凡遷址或開設附屬場所，須獲新聞旅遊處通過，並須在執照上註明。

第一七條——一、檢查將於有關申請遞交之日起三十天內進行。

二、新聞旅遊處將適當地預先通知申請人進行檢查的日期，以便申請人倘願意時可派代表到場。

第一八條——倘於獲得許可通知之日起一年內工程仍未完成及未作出檢查的申請時，則許可作廢，不予發給執照。

第一九條——在下列情況下，執照作廢：

a. 倘公司於獲通知發給執照之日起一年內不開業；

b. 倘六個月內不經營其主要業務；

c. 倘發生破產、債務協議或停止支付有關款項等情事。

第二〇條——一、只限經有關持有人申請及總督許可時，執照方可轉讓。

二、執照一經發給，倘未預先獲得新聞旅遊處的許可，發給時的基本條件不得有所改動。

三、新聞旅遊處應於接到上兩款所指有關許可的申請之日起三十天內發表意見，倘不依期限為之，則當作許可論。

四、關係人應於三十天內將有關按本條規定作出之任何更換、改動或轉讓通知新聞旅遊處。

第三章 旅行及遊覽

第一節 旅行

第二一條——一、凡前往外地，旨在旅遊或與旅遊有關者，無論使用任何交通工具，均視為旅行。

二、除其他外，旅行方式有觀光旅行及「包辦旅行」。

三、凡提供與旅遊目的有關的綜合服務，其中必包括交通及附屬服務，遊程預先訂明，每人收費固定之旅行方式，即為觀光旅行。

四、凡透過收取預定之個人總費用，提供能滿足遊客協定之所有需要的且特為一組人提供的綜合服務，就中包括交通，如超過一日則包括住宿，此等旅行方式，即為包辦旅行。

第二二條——一、由旅行社舉辦前往本地區以外地方的集體觀光程序，包括計劃和價格，須通知新聞旅遊處。

二、給新聞旅遊處處長的通知書應載有下列資料：

a. 觀光旅行的期間；

b. 價格；

c. 使用之交通工具；

d. 目的地及有關路線；

e. 出發及返抵之日期、時間及地點；

f. 住宿安排及供應膳食的次數及種類；

g. 訂位手續及條件；

h. 倘放棄或取消觀光旅行時之應付款項；及

i. 附設服務如運輸，代付通過費、小賬、稅項、入場費等。

第二三條——倘顧客放棄旅行社的服務，旅行社在扣除手續費或其他在合約或節目表上訂明的費用後，應將所餘訂金發還。

第二四條——一、只限有可接受並在合約或節目表上訂明之理由時，旅行社方得取消向顧客建議的服務，並應將訂金全數發還。

二、倘無可接受或未在合約或節目表上訂明之理由時，旅行社取消一項觀光旅行，除發還全部訂金外，另加觀光費用百分之十五。

第二節 遊覽

第二五條——遊覽與觀光旅行相似，為一綜合性服務。起點與目的地均在同一地區，屬定期性，並按照新聞旅遊處預先核准之路線、時間、秩序和價目表進行的。

第二六條——一、旅行社得隨時申請舉辦某項遊覽或更改已獲准之遊覽。

二、申請書應向新聞旅遊處處長作出，並附同下列資料：

a. 路線，由起點至目的地；指明逗留的地方及在每處地方停留及觀光之最少時間；

b. 遊覽舉行日期和次數；

c. 列明價目及服務事項；

d. 路線圖；

e. 採用的交通工具；

f. 訂位地點。

三、准照之發給，祇限於所提供之計劃能：

a. 對本地區旅遊業有明顯裨益；

b. 保證遊覽人士的舒適方便。

四、新聞旅遊處得在所提供之遊覽項目內，加添任何有歷史、文化或其他價值之地點。

五、關於水上遊覽，應由海事當局按照適用法例發表意見。

六、關於陸上遊覽之路線、時間及所採用之交通工具，應由交通委員會發表意見。

第二七條——一、遊覽之交通工具應使用重型汽車。倘一部或多部重型汽車不夠容納全部遊客，而餘下之遊客，倘用輕型汽車載送較經濟時，亦得使用之。

二、載送遊覽團遊客之車輛應符合適用法律所規定之安全及舒適條件，及符合交通委員會鑑於此類運輸之特徵，尤其在視野寬闊，座位舒適方面，而認為應具備的其他條件。

第二八條——遊覽在不妨礙其必須舉辦的情況下，倘遇大量遊客湧到時，得於非原定日期及時間為之。

第二九條——一、遊覽須在預定日期舉行，除非：

a. 全無遊客；

b. 影響遊覽之不良天氣；

c. 由於其他足以影響遊覽的因素並經徵得新聞旅遊處的許可。

二、凡由於本條 a、b 所指任一原因以致遊覽無法舉行時，主辦機構應於廿四小時內通知新聞旅遊處。

三、倘某次遊覽不舉行，主辦機構應出示所發出之票據，將所收款項全數退還。

第三〇條——一、應預先將載有公司名稱、遊覽日期、售賣條件及價格之票據交給每一遊客。

二、倘票據之持有人於至少二十四小時前退票，有權以九折收回票價。

三、少於該期限前退出，無權收回任何退款，除非在旅遊公司承認的不可抗力之意外情況下方可引用上款規定。

第三一條——對參予遊覽之遊客，只可取收相等於全費用之劃一價格。

二、在遊覽途中，除特殊原因外，遊客祇准在出發點、到達點或行程中的中途站登上或離開交通工具。

三、倘遊客在遊覽途中離開乘坐的交通工具或因違犯章程規定而被逐離，無權索取任何賠償。

第三二條——凡年齡不超過四歲的不佔座位隨行兒童免購票。

二、凡四歲以上至十歲之兒童付半費，並可獲座位。

第三三條——對由旅遊社安排而局部在本地區進行之觀光團引用關於舉辦遊覽之規定，且有關於計劃及附加服務之價格亦須經新聞旅遊處批准。

第四章 導遊翻譯員及旅遊機構其他人員

導遊翻譯員及旅遊機構其他人員

第三四條——旅遊社不得僱用未經批准從事導遊翻譯員職業之人士充任該職。

二、從事導遊翻譯員職業須經新聞旅遊處依照預先訂定之考試章程主持之考試及格方可；舉行該項考試由關係人或其所屬機構提出申請。

三、導遊翻譯員將由新聞旅遊處發給工作證。

第三五條——除經新聞旅遊處豁免之特殊情況外，集體觀光或遊覽必須使用導遊翻譯員。

二、隨行之外來集體觀光導遊翻譯員不得在澳門執行職務，為此目的，應使用本地導遊翻譯員。

第三六條——導遊翻譯員禁止引誘遊客：

a. 進入賭場或其他博彩場所，倘觀光節目內無此預定時；

b. 參予任何形式之幸運博彩；

c. 在固定及指定之商店購物。

第三七條——導遊翻譯員及旅行機構之僱員待人接物必須溫文有禮。

第三八條——導遊翻譯員應絕對尊重其所提供給旅遊機構顧客報導之真實性，並須保有本地區知識的最新資料，以便能時常提供本地區之正確報導。

第三九條——見習導遊只在職業導遊陪同下方可領導集體觀光或遊覽。

第四〇條——在供遊客使用的地方，旅遊機構僱員在進行陪伴工作或等候由其所屬機構接待之顧客時亦得進入，但無論任何情況下均不得妨礙當局之稽查工作。

第四一條——旅遊機構之領導人及其他僱員不得自行或透過第三者收受商店任何由於該等機構顧客曾往交易而給予之佣金、賞金或其他任何名義之酬勞。

第五章 稽查及紀律

第四二條——旅遊機構業務之稽查係新聞旅遊處之職權。

二、行政當局有同樣之權；而在觀光及遊覽進行時，警察當局及所有警員亦有同樣之權。

第四三條——一、旅遊機構必須備有供顧客對有關服務提意見之簿冊，簿冊上有由新聞旅遊處處長簽名之啓用語及結尾語，並在所有內頁編號及蓋簽名章。

二、寫在上述簿冊內之投訴，或以其他方式接獲之投訴應在五天内由有關機構製備副本一份送交新聞旅遊處。

第四四條——有關機構應每三個月一次將透過該機構來澳門遊覽或離澳往外地觀光之遊客活動按來源地及目的地分別送交新聞旅遊處。

第四五條——一、於進行有關活動時招致之損失或損害，倘旅遊機構對顧客之賠償未能達成協議時，賠償款額將由新聞旅遊處處長經聽取關係人意見後訂定。

二、根據上款規定由新聞旅遊處處長作出之決定將具有執行之權力。

三、倘任何一方或雙方選擇交由平常法庭解決時，則本條一款之規定不予執行。

第六章 違例與處分

第四六條——一、除予以應執行之處分外，新聞旅遊處應採取對立刻終結不合法經營活動認為需要之行政措施，例如封閉進行該等活動之場所及扣留任何車輛或其他所使用之工具。

二、行政及警察當局將應新聞旅遊處之請求執行上款所定之措施或應邀協助負責執行該等措施之公務員。

第四七條——一、檢控書應載有刑事訴訟法第一六六條之資料，對於證人，如違例係在無法提供證人情況下發生者則可豁免。

二、舉報書將直接或透過行政或警察當局送交新聞旅遊處。

第四八條——一、觸犯本條例之規定將按個別情況予以下列處分：

a. 警告；
b. 罰款一百至一萬元；
c. 停止營業至一年；
d. 取消執照或永遠停止導遊翻譯員之職業。

二、處分將考慮過失之性質及當時處境、對受害者及澳門旅遊事業之損害、違例者之紀錄及倘屬罰款處分時之經濟能力而訂定之。

三、在執行任何處分前必須錄取違例人之陳述。

第四九條——一、執行上條一款a、b及c項處分屬新聞旅遊處處長之職權，但關係人可向總督上訴。

二、執行d項處分屬總督之權。

第五〇條——一、有關處分將送達違例人，違例人得按個別情況於送達之日起十天內向總督提出申駁或上訴。

二、倘提出理由得值，有關案件將予歸檔。

第五一條——一、倘係罰款處分，於送達違例人時將一併付給有關憑單，以便於十天內繳納罰款。

二、倘不自行繳納罰款，資料將送交公帑催征處，由其進行催收，而該等資料將足以成為執行之憑據。

三、罰款撥歸旅遊基金。

第五二條——倘屬取消執照，新聞旅遊處將下令封閉有關場所，並於有需要時知會行政及警察當局以便強制封閉。

第五三條——倘屬臨時或永久停止從事導遊翻譯員職業，新聞旅遊處將通知稽查當局。

第五四條——僱主對其職員因違反本條例所應繳之罰款有共同繳付之責任，但不妨礙其追討之權。

第五五條——一、本條例所規定之考試、執照及檢查應繳下列費用：

a. 旅行社執照.....二〇〇〇.〇〇元

b. 旅遊執照.....三〇〇〇.〇〇元

c. 旅行兼旅遊執照.....五〇〇〇.〇〇元

d. 導遊翻譯員考試.....五〇.〇〇元

e. 檢查設備.....二〇〇.〇〇元

二、上款所指費用屬旅遊基金之收入。

一九七八年九月四日於澳門新聞旅遊處

處長 黎祖智

Portaria n.º 92/79/M

de 2 de Junho

Reconhecendo-se a necessidade de reforçar várias verbas da tabela de despesa ordinária do orçamento geral para o ano económico de 1979;

Existindo na mesma tabela de despesa disponibilidades que podem servir de contrapartida e tendo sido cumpridas as formalidades prescritas nas alíneas a) a c) do artigo 6.º do Decreto n.º 40 265, de 30 de Julho de 1955;

Usando da faculdade conferida pela alínea e) do n.º 1 do artigo 15.º do Estatuto Orgânico de Macau, promulgado pela Lei Constitucional n.º 1/76, de 17 de Fevereiro, o Governador de Macau manda:

1. São reforçadas com as importâncias adiante indicadas as seguintes verbas da tabela de despesa ordinária do orçamento vigente:

CAPÍTULO 1.º**Encargos gerais****Residências do Governo***Despesas correntes:*

Artigo 16.º — Remunerações por serviços auxiliares:

1) À ordenança do Palácio \$ 8 350,00

Artigo 17.º — Bens duradouros:

5) Outros bens duradouros \$ 150 000,00

CAPÍTULO 6.º**Conselho de Educação Física***Despesas correntes:*

Artigo 222.º — Transferências — Instituições particulares:

1) Conforme plano a aprovar pelo Governador \$ 100 000,00

\$ 258 350,00

2. Para contrapartida do reforço de que trata o número anterior, são utilizadas as disponibilidades a retirar das seguintes verbas da mesma tabela orçamental de despesa:

CAPÍTULO 25.º**Forças de Segurança de Macau****Polícia de Segurança Pública***Despesas correntes:*

Artigo 614.º — Vencimentos e salários:

1) Vencimentos \$ 150 000,00

Polícia Marítima e Fiscal*Despesas correntes:*

Artigo 635.º — Vencimentos e salários:

1) Vencimentos \$ 68 350,00

Polícia Judiciária*Despesas correntes:*

Artigo 710.º — Vencimentos e salários:

1) Vencimentos \$ 40 000,00

\$ 258 350,00

Governo de Macau, aos 29 de Maio de 1979. — O Governador, *Nuno Viriato Tavares de Melo Egídio*.

Portaria n.º 93/79/M

de 2 de Junho

Reconhecendo-se a necessidade de reforçar uma verba da tabela de despesa ordinária do orçamento geral para o ano económico de 1979;

Existindo na mesma tabela de despesa disponibilidades que podem servir de contrapartida e tendo sido cumpridas as formalidades prescritas nas alíneas a) a c) do artigo 6.º do Decreto n.º 40 265, de 30 de Julho de 1955;

Usando da faculdade conferida pela alínea e) do n.º 1 do artigo 15.º do Estatuto Orgânico de Macau, promulgado pela Lei Constitucional n.º 1/76, de 17 de Fevereiro, o Governador de Macau manda:

1. É reforçada a verba do capítulo 24.º, artigo 582.º, n.º 3) — «Serviços de Marinha — Despesas correntes — Bens duradouros: — Material de aquartelamento e alojamento» da tabela de despesa ordinária do orçamento vigente, com a quantia de \$ 7 000,00.

2. Para contrapartida do reforço de que trata o número anterior são utilizadas as disponibilidades a retirar da seguinte verba da mesma tabela orçamental de despesa:

CAPÍTULO 19.º**Serviços Florestais e Agrícolas***Despesas correntes:*

Artigo 480.º — Vencimentos e salários:

2) Salários do pessoal dos quadros \$ 7 000,00

Governo de Macau, aos 31 de Maio de 1979. — O Governador, *Nuno Viriato Tavares de Melo Egídio*.

REPARTIÇÃO DO GABINETE**Despacho n.º 11/79/ASC**

Nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 2.º da Portaria n.º 70/79/M, de 5 de Maio, publicada no *Boletim Oficial* de Macau n.º 18, da mesma data, são subdelegadas no director dos Serviços de Saúde, chefe da Repartição dos Serviços de Educação, provedor do Instituto de Assistência Social e no presidente do Conselho de Educação Física, as delegações constantes das alíneas a), c), d) (só para Macau e Hong Kong), e), i), j), k) e l) do artigo 1.º da referida portaria.

Residência do Governo de Macau, aos 31 de Maio de 1979. — O Secretário-Adjunto para Assuntos Sociais e Cultura, *José Carlos Bizarro Mercier Marques*.

Despacho n.º 12/79/OPC

Nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 2.º da Portaria n.º 70/79/M, de 5 de Maio, publicada no *Boletim Oficial* de Macau n.º 18, da mesma data, são subdelegadas no chefe da Repartição dos Serviços de Obras Públicas e Transportes, chefe da Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações, chefe do Serviço Meteorológico, coordenador do Gabinete de Apoio e Desenvolvimento (GADE) e no chefe da Missão de Estudos Cartográficos de Macau, as delegações constantes das alíneas a), c), d) (só para Macau e Hong Kong), e), i), j), k) e l) do artigo 1.º da referida portaria.

Residência do Governo de Macau, aos 31 de Maio de 1979. — O Secretário-Adjunto para Obras Públicas e Comunicações, *Carlos Manuel Xavier Ayres da Silva*.

Extracto de despacho

Por despacho de 23 de Abril de 1979, visado pelo Tribunal Administrativo em 23 de Maio do mesmo ano:

Brenda Dulce da Cunha — nomeada, por conveniência de serviço, nos termos dos artigos 63.º e 66.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, para exercer, interinamente, o cargo de escriturário-dactilógrafo de 2.ª classe do quadro privativo da Repartição do Gabinete. (São devidos emolumentos ao Tribunal Administrativo na importância de \$16,00).

Repartição do Gabinete, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe da Repartição do Gabinete, *Manuel de Azevedo Moreira Maia*, tenente-coronel de artilharia c/CCEM.

CONSELHO CONSULTIVO DO GOVERNO**Declaração**

Declara-se, para os devidos efeitos, que a Junta de Saúde, em sessão de 24 de Maio de 1979, emitiu o seguinte parecer, confirmado em 31 do mesmo mês e ano, respeitante a Ana Maria Sin Boiça, escriturária-dactilógrafa de 2.ª classe do quadro da Secretaria do Conselho Consultivo do Governo:

«Necessita de continuar o tratamento em regime ambulatório por mais 90 dias ao abrigo do artigo 308.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino».

Secretaria do Conselho Consultivo do Governo, aos 2 de Junho de 1979. — O Secretário, *Ilda Quirino dos Santos Newton Parreira*, chefe de secção.

SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO CIVIL**Extractos de portarias**

Por portarias de 29 de Maio findo:

Chui Yok, desenhador de 3.ª classe do quadro do pessoal contratado da Repartição dos Serviços de Obras Públicas e Transportes de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, conta:

Anos Meses Dias

1.º — Para efeitos de aposentação:

Tempo de serviço prestado e liquidado por portaria de 13-7-1976, publicada no *Boletim Oficial* n.º 29, de 17-7-1976, com os aumentos legais 36 — 25

Continuando no exercício das suas funções, prestou serviço: de 1-6-1976 a 14-5-1979 — 2 anos, 11 meses e 14 dias que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a ... 3 6 16

TOTAL..... 39 7 11

2.º — Para efeitos de diuturnidade:

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 11-5-1946 a 14-5-1979 33 — 5

Chong Kuai Tong, mecânico electricista de 1.ª classe do quadro do pessoal assalariado da Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, conta:

Anos Meses Dias

1.º — Para efeitos de aposentação:

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 25-7-1967 a 8-5-1979 — 11 anos, 9 meses e 15 dias que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a 14 1 24

2.º — Para efeitos de diuturnidade:

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 25-7-1967 a 8-5-1979 11 9 15

Lau Kai Iau, guarda-fios de 2.ª classe do quadro do pessoal assalariado da Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, conta:

Anos Meses Dias

1.º — Para efeitos de aposentação:

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 25-7-1967 a 8-5-1979 — 11 anos, 9 meses e 15 dias que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a 14 1 24

2.º — Para efeitos de diuturnidade:

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 25-7-1967 a 8-5-1979 11 9 15

Maria do Carmo Machado Oliveira da Conceição, professora do quadro do Ensino Primário Oficial de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, conta:

Anos Meses Dias

1.º — Para efeitos de aposentação:

Tempo de serviço prestado e liquidado por portaria de 15-3-1972, publicada no *Boletim Oficial* n.º 12, de 18-3-1972, com os aumentos legais 14 4 4

Continuando no exercício das suas funções, prestou serviço: de 6-11-1971 a 30-4-1979 — 7 anos, 5 meses e 25 dias que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a ... 8 11 24

TOTAL..... 23 3 28

2.º — Para efeitos de diuturnidade:

Tempo de serviço prestado na metrópole, no distrito escolar de Lisboa 3 4 24

Tempo de serviço prestado ao Estado, como professora do Ensino Primário Oficial de Macau: de 22-9-1962 a 30-4-1979 ... 16 7 9

TOTAL 20 — 3

3.º — *Para efeitos de mudança de escala:*

Tempo de serviço prestado e liquidado por portaria de 15-3-1972, publicada no *Boletim Oficial* n.º 12, de 18-3-1972 12 6 8

Continuando no exercício das suas funções, prestou serviço: de 6-11-1971 a 30-4-1979 7 5 25

TOTAL 20 — 3

António Maria da Silva, ajudante de tráfego de 1.ª classe do quadro do pessoal contratado da Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, para efeitos de aposentação, conta:

Anos Meses Dias

Tempo de serviço prestado e liquidado por portaria de 26-4-1977, publicada no *Boletim Oficial* n.º 18, de 30-4-1977, com os aumentos legais 39 8 11

Continuando no exercício das suas funções, prestou serviço: de 24-3-1977 a 14-5-1979 — 2 anos, 1 mês e 22 dias que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a 2 6 26

TOTAL 42 3 7

Cheong Tong, condutor de automóveis de 3.ª classe do quadro do pessoal assalariado da Repartição dos Serviços de Obras Públicas e Transportes de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, conta:

Anos Meses Dias

1.º — *Para efeitos de aposentação:*

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 12-2-1948 a 12-4-1979 — 31 anos e 2 meses que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a 37 4 24

2.º — *Para efeitos de diuturnidade:*

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 12-2-1948 a 12-4-1979 31 2 —

Leong Su Ian, pintor do quadro do pessoal assalariado da Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, para efeitos de aposentação, conta:

Anos Meses Dias

Tempo de serviço prestado ao Leal Senado de Macau, em conformidade com a certidão n.º 175/79, de 10-4-1979 3 4 8

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 18-9-1961 a 23-10-1978 — 17 anos, 1 mês e 6 dias que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a 20 6 7

TOTAL 23 10 15

António Manuel da Costa Alves, trabalhador social, por nomeação, do Centro de Recuperação Social do Corpo de Polícia de Segurança Pública de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, conta:

Anos Meses Dias

1.º — *Para efeitos de aposentação:*

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 7-10-1974 a 3-1-1979 — 4 anos, 2 meses e 28 dias que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a 5 1 3

2.º — *Para efeitos de diuturnidade:*

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 7-10-1974 a 3-1-1979 4 2 28

José Augusto Córdova, trabalhador social, por nomeação, do Centro de Recuperação Social do Corpo de Polícia de Segurança Pública de Macau — liquidado o seu tempo de serviço prestado ao Estado, conta:

Anos Meses Dias

1.º — *Para efeitos de aposentação:*

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 7-10-1974 a 3-1-1979 — 4 anos, 2 meses e 28 dias que, nos termos do artigo 435.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, equivalem a 5 1 3

2.º — *Para efeitos de diuturnidade:*

Tempo de serviço prestado ao Estado: de 7-10-1974 a 3-1-1979 4 2 28

(O selo devido, na importância de \$6,00, em cada uma destas portarias, nos termos do D. L. n.º 3/74, de 18 de Junho, é pago por desconto na primeira folha de vencimentos).

Extracto de despacho

Por despacho de 21 de Maio do corrente ano, visado pelo Tribunal Administrativo em 31 do mesmo mês e ano:

Dr. Augusto Pires Estrela, intendente administrativo e chefe dos Serviços de Administração Civil, e António Ernesto Silveiro Gomes Martins, segundo-oficial dos mesmos Serviços — atribuídas, nos termos do artigo 167.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, gratificações nos montantes totais de \$ 1 264,00 e \$ 790,00, respectivamente, correspondentes às gratificações diárias de 80 \$00 e 50 \$00, previstas no artigo 4.º do Decreto n.º 40 709, de 31 de Julho de 1956, pelo período de 79 dias, levados a concluir um processo de inquérito, no qual intervieram na qualidade de instrutor e escrivão.

Declarações

Para os devidos efeitos se declara que, segundo a comunicação constante do ofício PR. 2709, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, de 4 de Maio de 1979, foi concedido reconhecimento provisório à nomeação de George Thomas Burgess para o cargo de vice-cônsul da Grã-Bretanha em Macau, com residência em Hong Kong.

— Para os devidos efeitos se declara que, segundo a comunicação constante do ofício PR. 2387, do Ministério dos Negócios

Estrangeiros, de 18 de Abril de 1979, foi concedido em 16 do mesmo mês e ano, reconhecimento à nomeação de Natalie H. Bellocchi, Edward J. Kreuser e Virgínia S. Carson como cônsules dos Estados-Unidos da América do Norte em Macau, com residência em Hong Kong.

Repartição dos Serviços de Administração Civil, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe dos Serviços, *Augusto Pires Estrela*, intendente administrativo.

SERVIÇOS DE ASSUNTOS CHINESES

Extracto de despacho

Por despacho de 9 de Maio de 1979, anotado pelo Tribunal Administrativo em 23 do mesmo mês e ano:

Cheang Iu Seng, aspirante a letrado da Repartição dos Serviços de Assuntos Chineses — exonerado do mesmo cargo para que havia sido nomeado por despacho de 11 de Agosto de 1977, visado pelo Tribunal Administrativo de 21 de Setembro de 1977 e publicado no *Boletim Oficial* n.º 40, de 1 de Outubro de 1977, nos termos do artigo 132.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, a partir de 5 de Junho de 1979.

Declaração

Para os devidos efeitos se declara que a Junta de Saúde, em sua sessão de 24 de Maio de 1979, emitiu o seguinte parecer, confirmado em 29 do mesmo mês, respeitante a António José Freitas, intérprete-tradutor de 1.ª classe desta Repartição:

«Necessita de trinta dias de licença para repouso e tratamento».

Repartição dos Serviços de Assuntos Chineses, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe dos Serviços, *António Tancredo Galdino Dias*.

SERVIÇOS DE EDUCAÇÃO

Extractos de despachos

Por despacho de 19 de Maio de 1979, anotado pelo Tribunal Administrativo em 31 do mesmo mês e ano:

Mário Telmo do Espírito Santo Dias, terceiro-oficial, exercendo interinamente as funções de segundo-oficial da Repartição dos Serviços de Educação — exonerado do cargo de segundo-oficial, interino, da mesma Repartição, para que fora nomeado por despacho de 3 de Outubro de 1978, visado pelo Tribunal Administrativo em 14 do mesmo mês e ano e publicado no *Boletim Oficial* n.º 42/978, a partir da data em que tomar posse do cargo de segundo-oficial da referida Repartição.

Por despacho de 19 de Maio de 1979, visado pelo Tribunal Administrativo em 31 do mesmo mês e ano:

Mário Telmo do Espírito Santo Dias, terceiro-oficial da Repartição dos Serviços de Educação e único candidato classificado no concurso de promoção a segundo-oficial — promovido a segundo-oficial da mesma Repartição, nos termos dos artigos 67.º e 68.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado

pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, na vaga criada pelo Decreto Provincial n.º 54/75, de 31 de Dezembro, ainda não provida. (O emolumento devido, na importância de \$ 24,00, é pago por desconto na primeira folha de vencimentos).

Declaração

Para os devidos efeitos se declara que, no Despacho de S. Ex.ª o Governador, de 19 de Maio de 1979, publicado na página 707 do *Boletim Oficial* n.º 21, de 26 de Maio do corrente ano, respeitante às normas regulamentares da prova de carácter sumário a que se refere o n.º 2 do artigo 138.º do Regulamento do Ensino Primário Luso-Chinês, em vigor, onde se lê: «... com a nova redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 11/78/M, de 5 de Maio,».

Deve ler-se: «... com a nova redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 11/79/M, de 5 de Maio,».

Repartição dos Serviços de Educação, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe dos Serviços, substituto, *João Bosco Basco da Silva*.

CONSELHO DE EDUCAÇÃO FÍSICA

Extracto de despacho

Por despacho de 5 de Maio de 1979, devidamente anotado pelo Tribunal Administrativo em 23 de Maio do mesmo ano:

Maria Alice Rios Couto, escriturário-dactilógrafo de 2.ª classe, interino, do quadro de pessoal dos quadros aprovados por lei do Conselho de Educação Física, para que tinha transitado por despacho de 25 de Novembro de 1978, anotado pelo Tribunal Administrativo em 6 de Dezembro de 1978, publicado no *Boletim Oficial* de Macau n.º 50, de 16 do mesmo mês e ano, nos termos do n.º 3 do artigo 4.º da Lei n.º 20/78/M, — exonerada, a seu pedido, do referido cargo, a partir de 1 de Junho de 1979.

Conselho de Educação Física, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Presidente, *José Silveira Machado*.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE SAÚDE

Extractos de despachos

Por despachos de S. Ex.ª o Governador, de 24 de Março de 1979, visados pelo Tribunal Administrativo em 29 de Maio findo:

Ché Hang In Xavier, enfermeira de 2.ª classe do quadro privativo de enfermagem, ramo de enfermagem geral, destes Serviços — nomeada, provisoriamente, nos termos do artigo 27.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, e alínea b) do artigo 27.º da Lei n.º 4/79/M, de 10 de Março, enfermeira-parteira do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem especializada, dos mesmos Serviços.

Maria Lurdes Wai Cambeta, enfermeira de 2.ª classe do quadro privativo de enfermagem, ramo de enfermagem geral, destes Serviços — nomeada, provisoriamente, nos termos do artigo 27.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, e

alínea b) do artigo 27.º da Lei n.º 4/79/M, de 10 de Março, enfermeira-parteira do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem especializada, dos mesmos Serviços.

(O emolumento devido, na importância de \$24,00, em cada um destes despachos, será pago na primeira folha de vencimentos).

Por despachos de S. Ex.^a o Governador, de 24 de Março de 1979, anotados pelo Tribunal Administrativo em 31 de Maio de 1979:

Ché Hang In Xavier — exonerada do cargo de enfermeira de 2.ª classe do quadro privativo de enfermagem, ramo de enfermagem geral, destes Serviços, para que fora nomeada por despacho de 9 de Julho de 1977, visado pelo Tribunal Administrativo em 18 de Agosto do mesmo ano, e publicado, por extracto, no *Boletim Oficial* n.º 34, de 20 do mesmo mês e ano, a partir da data em que tomar posse do cargo de enfermeira-parteira do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem especializada, dos mesmos Serviços.

Maria Lurdes Wai Cambeta — exonerada do cargo de enfermeira de 2.ª classe do quadro privativo de enfermagem, ramo de enfermagem geral, destes Serviços, para que fora nomeada por despacho de 26 de Agosto de 1975, visado pelo Tribunal Administrativo em 25 de Setembro do mesmo ano, e publicado, por extracto, no *Boletim Oficial* n.º 39, de 27 do mesmo mês e ano, a partir da data em que tomar posse do cargo de enfermeira-parteira do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem especializada, dos mesmos Serviços.

Por despacho de S. Ex.^a o Governador, de 12 de Maio de 1979, anotado pelo Tribunal Administrativo em 23 do mesmo mês:

Ana Maria Vassalo Santos Cabral, requisitada ao abrigo do disposto no artigo 69.º do Estatuto Orgânico de Macau — dada por finda, a seu pedido, a admissão como assistente social, destes Serviços, efectuada, por despacho de 27 de Junho de 1978, visado pelo Tribunal Administrativo em 13 de Julho do mesmo ano e publicado no *Boletim Oficial* n.º 28, de 15 do mesmo mês e ano, a partir de 15 de Julho do corrente ano.

Por despachos de 24 de Maio do corrente ano:

Maria Fong, aliás Fong Seong Ieng, enfermeira parteira, do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem especializada, desta Direcção — concedidos, nos termos do artigo 221.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, 90 dias de licença graciosa para ser gozada neste território.

António Leão Sam, enfermeiro de 2.ª classe, do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem geral, desta Direcção — concedidos, ao abrigo do disposto no § 2.º do artigo 221.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, 150 dias de licença graciosa para ser gozada na metrópole.

Tang Fu Lin, enfermeira de 2.ª classe, do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem geral, desta Direcção — convertida a licença graciosa de 90 dias concedida por despacho de 29 de Outubro de 1977, publicado no *Boletim Oficial* n.º 45, de 5 de Novembro de 1977, em 150 dias para ser gozada na metrópole, nos termos do § 2.º do artigo 221.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor.

Chan Wai Peng, enfermeira de 2.ª classe do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem geral, desta Direcção — con-

vertida a licença graciosa de 90 dias concedida por despacho de 21 de Outubro de 1978, publicado no *Boletim Oficial* n.º 43, de 28 de Outubro de 1978, em 150 dias para ser gozada na metrópole, nos termos do § 2.º do artigo 221.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor.

Por despacho do Ex.^{mo} Senhor Secretário Adjunto para Assuntos Sociais e Cultura, de 31 de Maio de 1979:

Celina Rodrigues Leão Carvalhal, enfermeira de 2.ª classe do quadro de enfermagem, ramo de enfermagem geral, destes Serviços — concedidos, ao abrigo do disposto no § 2.º do artigo 221.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, 150 dias de licença graciosa para ser gozada na metrópole.

Declaração

Declara-se que a Junta de Saúde, em sua sessão ordinária de 24 de Maio de 1979, emitiu o seguinte parecer, confirmado em 25 de Maio do mesmo ano, respeitante a Leong Kam Keng Lopes, enfermeira de 2.ª classe da Direcção dos Serviços de Saúde de Macau:

«Necessita de trinta dias de licença para repouso e tratamento».

Direcção dos Serviços de Saúde, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Director dos Serviços, *Leonel dos Remédios*, médico-inspector.

REPARTIÇÃO DE ESTATÍSTICA

Declaração

Declara-se que a Junta de Saúde, em sua sessão ordinária de 24 de Maio de 1979, emitiu o seguinte parecer, homologado em 29 de mesmo mês e ano, respeitante a Clarice Lúcia da Rocha, auxiliar técnico de 3.ª classe do quadro técnico da Repartição dos Serviços de Estatística:

«Necessita de trinta dias de licença para repouso e tratamento».

Repartição dos Serviços de Estatística, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe dos Serviços, *Alberto Madeira Noronha*.

SERVIÇOS DE FINANÇAS

Extractos de despachos

Por despachos de 28 de Abril de 1979, visados pelo Tribunal Administrativo em 7 de Maio do mesmo ano:

Ana Lam Fong Rego, viúva de Manuel Martins do Rego, que foi guarda de 3.ª classe da Polícia Marítima e Fiscal, aposentado, falecido em 11 de Dezembro de 1978 — concedida, nos termos do n.º 3 do artigo 10.º do Decreto n.º 52/75, de 8 de Fevereiro, uma pensão de sobrevivência de \$3 976,80 anuais. Da referida pensão que deverá ser abonada a partir de 23 de Janeiro de 1979, se deduzirá a quantia, em dívida, de \$1 362,50, em noventa e seis prestações mensais, sendo a 1.ª de \$32,50 e as restantes de \$14,00 cada uma, para amortização do débito a que se refere o n.º 4 do artigo 11.º do mesmo decreto.

O encargo desta pensão pertence a este território.

Armantina Guiomar Jorge Batalha, viúva de António Ferreira Batalha, que foi intérprete-tradutor de 1.ª classe dos Serviços de Administração Civil, aposentado, falecido em 8 de Dezembro de 1978 — concedida, nos termos do n.º 3 do artigo 10.º do Decreto n.º 52/75, de 8 de Fevereiro, uma pensão de sobrevivência de \$7 332,00 anuais. Da referida pensão que deverá ser abonada a partir de 22 de Dezembro de 1978, se deduzirá a quantia, em dívida, de \$4 746,20, em noventa e seis prestações mensais, sendo a 1.ª de \$91,20 e as restantes de \$49,00 cada uma, para amortização do débito a que se refere o n.º 4 do artigo 11.º do mesmo decreto.

O encargo desta pensão pertence a este território.

Van Sei Mui, viúva de Vong Pou Hon, que foi marinheiro dos Serviços de Marinha, aposentado, falecido em 17 de Dezembro de 1978 — concedida, nos termos do n.º 3 do artigo 10.º do Decreto n.º 52/75, de 8 de Fevereiro, uma pensão de sobrevivência de \$4 770,00 anuais. Da referida pensão que deverá ser abonada a partir de 12 de Janeiro de 1979, se deduzirá a quantia, em dívida, de \$2 352,10, em noventa e seis prestações mensais, sendo a 1.ª de \$72,10 e as restantes de \$24,00 cada uma, para amortização do débito a que se refere o n.º 4 do artigo 11.º do mesmo decreto.

O encargo desta pensão pertence a este território.

Por despacho de 30 de Abril de 1979, visado pelo Tribunal Administrativo em 7 de Maio do mesmo ano:

A partir de 1 de Outubro de 1978, seja a pensão anual de Zeferino Alves Varatojo, subchefe de esquadra n.º 505/52, do Corpo de Polícia de Segurança Pública, fixada por despacho de 16 de Outubro de 1975, visado pelo Tribunal Administrativo em 25 de Outubro de 1975 e publicado no *Boletim Oficial* n.º 45/75, acrescida de \$1 980,00, face à inclusão de 4 diuturnidades, nos termos do n.º 6 do artigo 2.º da Lei n.º 23/78/M, de 23 de Dezembro.

O encargo desta pensão pertence a Macau.

Por despachos de 30 de Abril de 1979, visados pelo Tribunal Administrativo em 15 de Maio do mesmo ano:

António de Jesus, dactilógrafo da Subdirectoria da Polícia Judiciária de Macau — aposentado com a seguinte pensão anual:

Pensão única de Pts: \$18 360,00, calculada nos termos do § 1.º do artigo 5.º da Lei n.º 15/78/M, de 12 de Agosto, relativa a 40 anos de serviço prestado ao Estado, considerando o vencimento único de Pts: \$1 280,00, correspondente ao grupo «T», a que se refere o § 1.º do artigo 91.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, segundo o n.º 1 do artigo 1.º da Lei n.º 23/78/M, de 23 de Dezembro, e acrescido de \$250,00, face à inclusão de 5 diuturnidades, nos termos do n.º 6 do artigo 2.º da Lei n.º 23/78/M, supramencionada.

Henrique José Susana da Rosa, fotógrafo-mensurador da Subdirectoria da Polícia Judiciária de Macau — aposentado com a seguinte pensão anual:

Pensão única de Pts: \$21 715,20, calculada nos termos do § 1.º do artigo 5.º da Lei n.º 15/78/M, de 12 de Agosto, relativa a 39 anos de serviço prestado ao Estado, considerando o vencimento único de Pts: \$1 460,00, correspondente ao grupo «R», a que se refere o § 1.º do artigo 91.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, segundo o n.º 1 do artigo 1.º da Lei n.º 23/78/M, de 23 de Dezembro, e acrescido das diuturnidades de

Pts: \$146,00 mensais, correspondente a 10% do seu vencimento único, nos termos do artigo 166.º do citado Estatuto e de Pts: \$250,00 mensais, nos termos do n.º 6 do artigo 2.º da Lei n.º 23/78/M, supramencionada.

Leonel Maria Roberto Rodrigues, agente-motorista da Subdirectoria da Polícia Judiciária de Macau — aposentado com a seguinte pensão anual:

Pensão única de Pts: \$19 680,00, calculada nos termos do § 1.º do artigo 5.º da Lei n.º 15/78/M, de 12 de Agosto, relativa a 40 anos de serviço prestado ao Estado, considerando o vencimento único de Pts: \$1 390,00, correspondente ao grupo «S», a que se refere o § 1.º do artigo 91.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, segundo o n.º 1 do artigo 1.º da Lei n.º 23/78/M, de 23 de Dezembro, e acrescido de \$250,00, face à inclusão de 5 diuturnidades, nos termos do n.º 6 do artigo 2.º da Lei n.º 23/78/M, supramencionada.

(O emolumento devido, na importância de \$ 16,00, em cada um destes despachos, é pago por desconto na primeira folha de pensão).

João dos Santos Poupinho, chefe de brigada da Subdirectoria da Polícia Judiciária de Macau — aposentado com a seguinte pensão anual:

Pensão única de Pts: \$26 640,00, calculada nos termos do § 1.º do artigo 5.º da Lei n.º 15/78/M, de 12 de Agosto, relativa a 40 anos de serviço prestado ao Estado, considerando o vencimento único de Pts: \$1 970,00, correspondente ao grupo «L», a que se refere o § 1.º do artigo 91.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, segundo o n.º 1 do artigo 1.º da Lei n.º 23/78/M, de 23 de Dezembro, e acrescido de \$250,00, face à inclusão de 5 diuturnidades, nos termos do n.º 6 do artigo 2.º da Lei n.º 23/78/M, supramencionada.

O encargo desta pensão pertence a Macau.

(O emolumento devido, na importância de \$24,00, é pago por desconto na primeira folha de pensão).

Por despachos de 16 de Maio de 1979, visados pelo Tribunal Administrativo em 22 do mesmo mês e ano:

Leong Miu Lin, viúva de José Joaquim Sequeira Dias, que foi guarda de 1.ª classe n.º 18/59, da Polícia de Segurança Pública, falecido em 26 de Julho de 1978 — concedida, nos termos do n.º 3 do artigo 10.º do Decreto n.º 52/75, de 8 de Fevereiro, uma pensão de sobrevivência de \$6 600,00 anuais. Da referida pensão que deverá ser abonada a partir de 21 de Fevereiro de 1979, se deduzirá a quantia, em dívida, de \$3 563,30, em cento e vinte prestações mensais, sendo a 1.ª de \$29,00 e as restantes de \$29,70 cada uma, para amortização do débito a que se refere o n.º 4 do artigo 11.º do mesmo decreto.

Fong Sut Chan, aliás Fong Si, viúva de Vong Iao, que foi mestre de jardineiro do quadro do pessoal assalariado da Repartição dos Serviços de Obras Públicas e Transportes, falecido em 12 de Março de 1953 — concedida, nos termos do n.º 3 do artigo 10.º do Decreto n.º 52/75, de 8 de Fevereiro, uma pensão de sobrevivência de \$3 000,00 anuais. Da referida pensão que deverá ser abonada a partir de 13 de Julho de 1978, se deduzirá a quantia, em dívida, de \$1 215,00, em noventa e seis prestações mensais, sendo a 1.ª de \$75,00 e as restantes

de \$12,00 cada uma, para amortização do débito a que se refere o n.º 4 do artigo 11.º do mesmo decreto.

Repartição dos Serviços de Finanças, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe dos Serviços, *Joaquim Leonel Marinho de Bastos*, perito-económico.

SERVIÇOS DE CORREIOS E TELECOMUNICAÇÕES

Extractos de diplomas de provimento

Por diplomas de provimento de 19 de Maio de 1979, visados pelo Tribunal Administrativo em 25 do mesmo mês e ano:

Maria Alice Lizardo Faria — nomeada, interinamente, ajudante de tráfego de 1.ª classe do quadro do pessoal contratado da Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações de Macau, por conveniência de serviço, nos termos do artigo 63.º e § único do artigo 66.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, na vaga resultante da desligação do serviço, para efeitos de aposentação, do funcionário dessa categoria, Teresa Maria da Conceição Rodrigues. (É devido o emolumento de \$ 16,00).

Angélica Maria Fátima da Rosa — nomeada, interinamente, ajudante de tráfego de 1.ª classe do quadro do pessoal contratado da Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações de Macau, por conveniência de serviço, nos termos do artigo 63.º e § único do artigo 66.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, na vaga resultante da desligação do serviço, para efeitos de aposentação, do funcionário dessa categoria, Margarida Maria da Costa Cameirão. (É devido o emolumento de \$ 16,00).

Cândido de Assunção Jardim Marinho Júnior — nomeado, interinamente, ajudante de tráfego de 1.ª classe do quadro do pessoal contratado da Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações de Macau, por conveniência de serviço, nos termos do artigo 63.º e § único do artigo 66.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, na vaga resultante da desligação do serviço, para efeitos de aposentação, do funcionário dessa categoria, Maria Rita de Azevedo Siqueira Madeira de Carvalho. (É devido o emolumento de \$ 16,00).

Repartição dos Serviços de Correios e Telecomunicações, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe dos Serviços, *A. S. Rodrigues*, director de 1.ª classe.

TRIBUNAL DE INSTRUÇÃO CRIMINAL DE MACAU

Extracto de despacho

Por despacho de 26 de Maio de 1979:

José Joaquim dos Santos, ajudante de escrivão de direito do Tribunal de Instrução Criminal de Macau — concedida, nos termos dos §§ 2.º e 5.º do artigo 221.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, conjugado com o artigo 1.º do Decreto-

-Lei n.º 34/77/M, de 27 de Agosto, a licença graciosa de 150 dias para ser gozada em Portugal.

Tribunal de Instrução Criminal, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Juiz, substituto, *José Martins Sequeira e Serpa*.

SECRETARIA NOTARIAL DA COMARCA DE MACAU

Extractos de despachos

Por despacho de 15 de Maio de 1979, visado pelo Tribunal Administrativo em 31 do mesmo mês e ano:

Ermelinda Manuela de Pina Azevedo e Ivone Maria Osório Bastos Yee, escriturárias-dactilógrafas de 3.ª classe de nomeação provisória do quadro auxiliar da Secretaria Notarial da Comarca de Macau — nomeadas para exercer os cargos de escriturário-dactilógrafo de 2.ª classe da mesma Secretaria, nos termos do n.º 2 da Lei n.º 12/79/M, de 5 de Maio. (O emolumento devido, na importância de \$ 16,00 cada, será pago por desconto na primeira folha de vencimentos).

Por despacho de 26 de Maio do corrente ano, visado pelo Tribunal Administrativo em 31 do mesmo mês:

Ivone Fátima Xavier Lopes Martins — renovada, por mais um ano, a sua nomeação interina como terceiro-ajudante da Secretaria Notarial de Macau, nos termos do artigo 70.º do Decreto n.º 43 899, de 6 de Setembro de 1961, e do artigo 65.º, § único, do Estatuto do Funcionalismo, em vigor. (O emolumento devido, na importância de \$ 24,00, será pago por desconto na primeira folha de vencimentos).

Secretaria Notarial da Comarca de Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Director, *Diamantino de Oliveira Ferreira*.

SERVIÇOS DE ECONOMIA

Extractos de despachos de licenciamento

Por despacho de 24 de Maio findo, foi autorizada a passagem de licença ao estabelecimento industrial de 3.ª classe, denominado «Vitória», em chinês, «Wai To Ian Mou» e, em inglês «Victor», sito no r/c do prédio n.º 16-C, do Pátio Fernão Mendes Pinto, para a exploração da indústria de tipografia e encadernação, nos termos do disposto no Diploma Legislativo n.º 1 767, de 29 de Agosto de 1968, a qual será concedida a requerimento de Cheung Tat Wah.

(Custo desta publicação \$10,00)

Por despacho do Exmo. Senhor Secretário-Adjunto para a Coordenação Económica, de 18 de Maio de 1979, foi autorizada a passagem de licença ao estabelecimento industrial de 1.ª classe, denominado «Fábrica de Artigos de Vestuário Canon, Lda.», em inglês, «Canon Garments, Ltd.» e, em chinês, «Kam Lon Chai I Chong Iao Han Cong Si», sito n.º 1.º andar do prédio n.ºs 169-169A, da Avenida Almirante Lacerda, (Fábrica B-1), para a exploração da indústria de fabricação de artigos de vestuário, nos termos do disposto no Diploma Legislativo n.º 1 767, de 29 de Agosto de 1968, a qual será concedida a requerimento de Chan Chi Kwong.

(Custo desta publicação \$ 12,70)

Repartição dos Serviços de Economia, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe dos Serviços, substituto, *José Bernardino Marques Ferreira*, técnico-económico.

SERVIÇOS DE OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES

Rectificação

Por ter saído incorrecta, rectifica-se a relação de técnicos, construtores civis e empresas construtoras inscritas nestes Serviços, para exercício da profissão durante o ano de 1979, publicada no *Boletim Oficial* n.º 21, de 26 de Maio de 1979.

Assim, na página 715:

onde se lê «Engenheiro Joaquim Vicente Andrade Lobo»
deve ler-se «Engenheiro técnico, Joaquim Vicente Andrade Lobo».

onde se lê «Engenheiro, José Fernandes Guerreiro»
deve ler-se «Engenheiro técnico, José Fernandes Guerreiro».

onde se lê «b) técnicos não diplomados»
deve acrescentar-se «(§ 3.º do artigo 20.º do Regulamento Geral da Construção Urbana)».

Repartição dos Serviços de Obras Públicas e Transportes, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — Pelo Chefe dos Serviços, *José A. Araújo Santos*, engenheiro civil.

CENTRO DE INFORMAÇÃO E TURISMO

Extracto de alvará

Por despacho de 24 de Maio findo, de S. Ex.^a o Governador, foi Leong Teng Kok autorizado a explorar um restaurante denominado «Mundo Novo» e sito na Rua Dr. Pedro José Lobo, n.º 26-A.

(Custo desta publicação \$6,40)

Declaração

Para os devidos efeitos se declara que o signatário reassumiu as suas funções em 29 de Maio findo, finda a missão oficial de serviço no estrangeiro.

Centro de Informação e Turismo, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Director do Centro, *Jorge Alberto Hagedorn Rangel*.

COMISSÃO DE CLASSIFICAÇÃO DOS ESPECTÁCULOS

Extractos de despachos

Por despacho de 17 de Maio de 1979, anotado pelo Tribunal Administrativo em 29 do mesmo mês:

Tomás da Rosa Pereira, técnico de 2.ª classe do Centro de Informação e Turismo — exonerado do cargo de secretário da Comissão de Classificação dos Espectáculos, para que foi nomeado pelo Despacho n.º 65/78, de 14 de Julho, visado pelo Tribunal Administrativo em 22 do mesmo mês e ano e publicado, por extracto, no *Boletim Oficial* n.º 30/78, a partir de 1 de Maio de 1979, data em que entrou de licença disciplinar, seguida de 180 dias de licença graciosa.

Por despacho de 17 de Maio de 1979, visado pelo Tribunal Administrativo em 29 do mesmo mês:

Irene Patrícia Manhão Basílio, técnico de 2.ª classe do Centro de Informação e Turismo — nomeada secretário da Comissão

de Classificação dos Espectáculos, referida no artigo 2.º-2.º do Decreto-Lei n.º 15/78/M, de 20 de Maio, a partir de 21 de Maio de 1979, e que durante as suas ausências e impedimentos seja substituída pelo segundo-oficial, Teresa Fátima Xavier Anok. (São devidos emolumentos na importância de \$ 16,00).

Comissão de Classificação dos Espectáculos, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Presidente da Comissão, *Jorge Alberto Hagedorn Rangel*.

SERVIÇOS DE MARINHA

Extractos de despachos

Por despacho de 27 de Abril do corrente ano, visado pelo Tribunal Administrativo em 22 de Maio do mesmo ano:

Lei Kam Keong — assalariado, nos termos dos artigos 51.º e 52.º, com a nova redacção dada pelo Decreto n.º 183/71 e 53.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, para exercer as funções de carpinteiro auxiliar destes Serviços, na vaga resultante da desligação do serviço, para efeitos de aposentação, do titular do lugar, Hau Kai. (O emolumento devido, na importância de \$ 16,00, será pago por desconto na primeira folha de vencimentos).

Por despacho de 30 de Abril do corrente ano, anotado pelo Tribunal Administrativo em 22 de Maio do mesmo ano:

Lei Kam Keong, calafate de 1.ª classe do quadro do pessoal assalariado da Repartição dos Serviços de Marinha — exonerado do referido cargo, para que foi nomeado por despacho de 29 de Julho de 1974, visado pelo Tribunal Administrativo em 20 de Agosto de 1974 e publicado, por extracto, no *Boletim Oficial* n.º 34, de 24 de Agosto de 1974, a partir da data em que for assalariado carpinteiro auxiliar do mesmo quadro e Repartição.

Declarações

Declara-se, para os devidos efeitos, que a Junta de Saúde de Revisão, em sua sessão ordinária de 5 de Maio do corrente ano, emitiu o seguinte parecer, homologado em 25 do mesmo mês e ano, respeitante a Lisete Rodrigues Vieira, filha do sargento-ajudante MQ n.º 225449, destes Serviços, José Vieira:

«Necessita de continuar o tratamento em clínica especializada dos Serviços de Saúde de Hong Kong, por indicação do seu médico assistente».

— Declara-se, para os devidos efeitos, que a Junta de Saúde de Revisão, em sua sessão ordinária de 5 de Maio do corrente ano, emitiu o seguinte parecer, homologado em 25 do mesmo mês e ano, respeitante a Maria Gorete da Silva Marques Celestino, filha do primeiro-marinheiro TFH n.º 89565, destes Serviços, Celestino:

«Necessita de continuar o tratamento em clínica especializada dos Serviços de Saúde de Hong Kong, por indicação do seu médico assistente».

Repartição dos Serviços de Marinha, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Chefe dos Serviços, *João Geraldês Freire*, capitão-de-fragata.

FORÇAS DE SEGURANÇA DE MACAU**POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA****Extractos de despachos**

Por despacho de 27 de Abril de 1979, anotado pelo Tribunal Administrativo em 23 de Maio do mesmo ano:

Vong Ch'un Kong, guarda de 2.ª classe n.º 177/64, do Corpo de Polícia de Segurança Pública de Macau — reconduzido, por mais 3 anos, nos termos do § 1.º do artigo 27.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, no referido cargo, a partir de 25 de Junho de 1979.

Por despachos de 7 de Maio de 1979, visados pelo Tribunal Administrativo em 23 do mesmo mês e ano:

Ao capitão de artilharia, José Luís Pinto Ramalho, e ao comissário-chefe, Herculano José Rodrigues Ribeiro, do Corpo de Polícia de Segurança Pública de Macau, nomeados instrutor e escrivão, respectivamente, de um processo disciplinar mandado instaurar contra os guardas n.ºs 62/66, 317/70 e 292/72, respectivamente, Lou Chiu, Ló Ch'eok Hang e Carlos Chan, da mesma Polícia, sejam fixadas as gratificações diárias a que se refere o artigo 4.º do Decreto n.º 40 709, de 31 de Julho de 1956, e de acordo com o Despacho n.º 52/76, de 29 de Junho, respectivamente, de \$16,00 e \$10,00, no montante total de \$160,00 e \$100,00, pelo período de 10 dias efectivos que demoraram a elaborar o citado processo.

Ao chefe de esquadra, Domingos Fernandes Sabugueiro, e ao escriturário-dactilógrafo, Mário António Lameiras, do Corpo de Polícia de Segurança Pública de Macau, nomeados instrutor e escrivão, respectivamente, de um processo disciplinar mandado instaurar contra o guarda de 3.ª classe n.º 802/77, Jerónimo José dos Santos, da mesma Polícia, sejam fixadas as gratificações diárias a que se refere o artigo 4.º do Decreto n.º 40 709, de 31 de Julho de 1956, e de acordo com o Despacho n.º 52/76, de 29 de Junho, respectivamente, de \$16,00 e \$10,00, no montante total de \$128,00 e \$80,00 pelo período de 8 dias efectivos que demoraram a elaborar o citado processo.

Por despacho de 18 de Maio de 1979:

Wu Meng, guarda de 3.ª classe n.º 682/70, do Corpo de Polícia de Segurança Pública de Macau — concedida a licença graciosa de 90 dias, nos termos do artigo 221.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, conjugado com o n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 34/77/M, de 27 de Agosto, para ser gozada em Macau, por contar mais de 4 anos de serviço prestado ao Estado.

Por despacho de 21 de Maio de 1979:

Ch'an Hón Meng, guarda de 3.ª classe n.º 112/66, do Corpo de Polícia de Segurança Pública de Macau — concedida a licença graciosa de 90 dias, nos termos do artigo 221.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, conjugado com o n.º 1, do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 34/77/M, de 27 de Agosto, para ser gozada em Macau, por contar mais de 4 anos de serviço prestado ao Estado.

Declaração n.º 25/79

Declara-se que a Junta de Saúde, em sua sessão de 24 de Maio de 1979, emitiu o seguinte parecer, homologado na mesma data respeitante ao guarda de 2.ª classe n.º 626/65, Francisco Maria Graça, do Corpo de Polícia de Segurança Pública de Macau:

«Necessita de continuar o tratamento em regime ambulatório por mais 90 dias ao abrigo do artigo 308.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino».

Corpo de Polícia de Segurança Pública, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Comandante, *Virgílio de Paiva Barreto de Magalhães*, major de infantaria.

POLÍCIA MARÍTIMA E FISCAL**Extracto de despacho**

Por despacho de 7 de Maio de 1979, anotado pelo Tribunal Administrativo em 23 do mesmo mês e ano:

António Paulo Pou, aliás Pou Wan Hung, guarda de 2.ª classe n.º 259, da Polícia Marítima e Fiscal — nomeado definitivamente no seu actual cargo, a partir de 1 de Julho de 1979, nos termos do § 1.º do artigo 27.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966.

Polícia Marítima e Fiscal, em Macau, aos 2 de Junho de 1979. — O Comandante, *José Faustino Ferreira Júnior*, capitão-tenente.

AVISOS E ANÚNCIOS OFICIAIS**REPARTIÇÃO DO GABINETE****Lista**

Lista de classificação final dos candidatos admitidos ao concurso para o provimento de um lugar de terceiro-oficial do quadro privativo da Repartição do Gabinete, cujas provas foram realizadas em 15 de Maio corrente, perante o júri nomeado por despacho de S. Ex.ª o Governador, de 2 de Maio corrente, e constante do aviso publicado no *Boletim Oficial* n.º 18, de 5 do mesmo mês e ano:

<i>Nomes dos candidatos</i>	<i>Classificação final</i>
1.º — Carlos António Pereira	18 (Muito Bom)
2.º — Lídia Lurdes da Cunha	17 (Muito Bom)
3.º — Alberto Jorge e Sousa	12,9 (Regular)
4.º — Armanda Teresa Xavier Nolasco da Silva	11,5 (Regular)

Ficaram reprovados 4 candidatos.

Não compareceram à prestação das provas: 6 candidatos.

(A presente lista foi homologada por despacho de S. Ex.ª o Governador, de 31 de Maio de 1979).

Repartição do Gabinete, em Macau, aos 31 de Maio de 1979. — O Júri. — Presidente, *Manuel de Azevedo Moreira Maia*, tenente-coronel de artilharia c/CEM, chefe da Repartição do Gabinete. — Vogais — *Gustavo Edmundo Batalha*, secretário do Ex.º Secretário-Adjunto para Obras Públicas e Comunicações — *Flávio Cosme da Silva Antunes*, chefe de secção da Repartição do Gabinete — *João Baptista Manuel Leão*, primeiro-oficial, interno, da Repartição dos Serviços de Estatística.

SERVIÇOS DE EDUCAÇÃO

Lista

Lista definitiva dos candidatos admitidos ao concurso documental para o provimento de um lugar de contínuo de 3.ª classe, contratado, da Repartição dos Serviços de Educação, aberto por anúncio publicado no *Boletim Oficial* n.º 8, de 24 de Fevereiro de 1979:

- 1.º António Marques do Nascimento;
- 2.º João Maria de Castro Ribas da Silva;
- 3.º Manuel Gonzaga Choi;
- 4.º Daniel da Rosa de Sousa;
- 5.º Manuel Joãozinho dos Santos Almeida;
- 6.º Albano Jesus Agostinho;
- 7.º Pedro Lam dos Santos;
- 8.º Armando de Oliveira Viegas;
- 9.º Simplício Domingos António Pires de Crestejo Lopes;
- 10.º Tito Edmundo Gabriel;
- 11.º Fernando das Dores Cordeiro;
- 12.º Chan Ioc Seng, aliás Carlos Manuel Chan;
- 13.º Eduardo dos Santos Viegas;
- 14.º Faculto Bettencourt Gregório Madeira.

(Homologada por despacho do Ex.º Senhor Secretário-Adjunto para Assuntos Sociais, de 31 de Maio de 1979).

Repartição dos Serviços de Educação, em Macau, aos 31 de Maio de 1979. — O Chefe dos Serviços, substituto, *João Bosco Basto da Silva*.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE SAÚDE

Listas provisórias

Lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso documental aberto por aviso publicado no *Boletim Oficial* n.º 13, de 31 de Março do corrente ano, para o provimento de lugares de preparador de laboratório de 3.ª classe do quadro técnico de terapêutica e diagnóstico, ramo de laboratório da Direcção dos Serviços de Saúde de Macau:

1. Augusto José da Luz;
2. Bernardo António;
3. Filipe Nuno do Rosário;
4. Roberto Siu Lopes.

Nos termos do disposto na alínea e) do artigo 17.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, os interessados podem, no prazo de 20 dias, a contar da data da publicação desta lista no *Boletim Oficial*, apresentar as suas reclamações.

(Homologada por despacho do Ex.º Senhor Secretário-Adjunto para Assuntos Sociais e Cultura, de 31 de Maio de 1979).

Direcção dos Serviços de Saúde, em Macau, aos 29 de Maio de 1979. — O Director dos Serviços, *Lionel dos Remédios*, médico-inspector.

Lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso aberto por aviso publicado no *Boletim Oficial* n.º 13, de 31 de Março do corrente ano, para o provimento de lugares de arquivista do

quadro administrativo da Direcção dos Serviços de Saúde de Macau:

1. Alice Maria Augusto de Assis;
2. Anie Kong;
3. Daniel Alberto dos Remédios César;
4. Delana Diana Dias;
5. Dombelo Crescente Gomes da Costa;
6. Elisa Maria Gonçalves;
7. Luísa Correia Gageiro;
8. Natália Estela Cheng Amaral Alves;
9. Sílvia Maria Tang;
10. Umran Bibi.

Desistiu:

Verónica Maria da Luz.

Nos termos do disposto na alínea e) do artigo 17.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, em vigor, os interessados podem, no prazo de 20 dias, a contar da data da publicação desta lista no *Boletim Oficial*, apresentar as suas reclamações.

(Homologada por despacho do Ex.º Senhor Secretário-Adjunto para Assuntos Sociais e Cultura, de 31 de Maio de 1979).

Direcção dos Serviços de Saúde, em Macau, aos 29 de Maio de 1979. — O Director dos Serviços, *Lionel dos Remédios*, médico-inspector.

SERVIÇOS DE FINANÇAS

Aviso

(2.ª publicação)

Faz-se público que, tendo-se extraviado o título M/4 de gratificação do Curso de Intensificação da Língua Portuguesa referente ao mês de Dezembro do ano findo, liquidado sob o n.º 26 575, na importância de \$ 225,00, processado a favor da professora do Ensino Primário Oficial, Inácia Genoveva de Andrade Lobo, foram transmitidas instruções à Caixa do Tesouro no sentido de o mesmo ser apreendido, autuando-se o portador, no caso de ser ali apresentado a pagamento.

Qualquer pessoa, que o tenha encontrado, poderá entregá-lo nesta Repartição ou na Caixa do Tesouro (Banco Nacional Ultramarino).

Repartição dos Serviços de Finanças, em Macau, aos 22 de Maio de 1979. — O Chefe dos Serviços, *Joaquim Leonel Marinho de Bastos*, perito-económico.

(Custo de 3 publicações \$32,80)

REPARTIÇÃO DE FINANÇAS DO CONCELHO DE MACAU

Edital

IMPOSTO PROFISSIONAL

Américo Leong Monteiro, secretário de Finanças do Concelho de Macau.

Faço saber que, de harmonia com o disposto no artigo 37.º, n.º 2, do Regulamento do Imposto Profissional, aprovado pela

Lei n.º 2/78/M, de 25 de Fevereiro, durante o mês de Junho de 1979, estará aberto o cofre da Recebedoria de Fazenda deste Concelho para o pagamento do imposto profissional dos contribuintes do 1.º grupo (assalariados e empregados por conta de outrem) e do 2.º grupo (profissões liberais e técnicas), respeitante ao ano de 1978, calculado nos termos do artigo n.º 28.º, n.ºs 1 e 2, do mesmo regulamento.

Mais faça saber que, nos termos do artigo 39.º do referido regulamento, a falta de pagamento deste imposto no mês de vencimento importa a cobrança de juros de mora e 3% de dívida, nos sessenta dias imediatos ao termo do prazo da cobrança voluntária, incorrendo o contribuinte faltoso na multa estabelecida no artigo 53.º do mesmo Regulamento, correspondente a metade da importância da colecta em dívida.

Decorridos sessenta dias sobre o termo do prazo da cobrança voluntária, sem que se mostre efectuado o pagamento do imposto liquidado, dos juros de mora e 3% de dívidas, proceder-se-á ao relaxe.

E para constar se passou este e outros de igual teor que vão ser afixados nos lugares públicos de costume, radiodifundidos em língua portuguesa e chinesa e publicados nos principais jornais portugueses e chineses, sendo um, com a versão em chinês, reproduzido no *Boletim Oficial*

Repartição de Finanças do Concelho de Macau, aos 15 de Maio de 1979. — O Secretário de Finanças, *Américo Leong Monteiro*, chefe de secção. — Visto. — O Chefe dos Serviços, *Joaquim Leonel Marinho de Bastos*, perito-económico.

澳門市政局佈告
關於職業稅事宜
按照一九七八年二月廿五日第二一七八/M號法律核准之職業稅章程第三七條二款之規定，茲特佈告，本局征收處定於一九七九年六月份內，開庫征收一九七八年度第一組納稅人（散工及雇員）及第二組納稅人（自由及專門職業）之職業稅；該職業稅係按照上述章程第二八條一及二款之規定計得者。
又按照上述章程第三九條之規定，倘在繳稅月份內，仍未繳付時，則在自動繳納期滿後六十天內加征過期利息及欠繳稅款百分之三，違例納稅人並受上述章程第五三條所指之罰款相等於所欠繳稅款之半數。
倘自動繳納期滿逾六十天期後仍未清繳已結算的稅款及有關過期利息與欠款的百分之三者，即進行催征。
茲將本佈告多繕數張，除以中、葡文本標貼告示處所、刊行政府公報及分別刊登中、葡文報紙外，並以中、葡語在電台廣播，俾眾周知；此佈。
一九七九年五月十五日於澳門
局長 蒙迪露

Tradução feita por

Lisbio Maria Couto

SERVIÇOS DE MARINHA

Anúncios

1. Faz-se público que, de harmonia com o despacho de S. Ex.ª o Governador de Macau, de 25 de Maio do corrente ano, se acha aberto concurso documental e de provas práticas, pelo prazo de 30 dias a contar do dia imediato ao da publicação do presente anúncio no *Boletim Oficial*, para o provimento de um

lugar de terceiro-oficial do quadro privativo do pessoal civil da secretaria da Repartição dos Serviços de Marinha de Macau, ao qual poderão candidatar-se todos os indivíduos habilitados com o 2.º ciclo dos liceus ou equivalente.

2. A admissão ao concurso é feita mediante requerimento dirigido a S. Ex.ª o Governador, com assinatura reconhecida por notário, devendo os interessados mencionar a identificação completa e discriminar os documentos que juntam.

3. No mesmo requerimento, deverão ainda os candidatos declarar, nos termos da regra 1.ª do artigo 20.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto n.º 46 982, de 27 de Abril de 1966, em alíneas separadas e sob compromisso de honra, o seguinte:

- Ter cidadania portuguesa de origem;
- Não ter idade inferior a 18 anos;
- Número do bilhete de identidade, data e Arquivo de Identificação que o emituiu.

4. Por se considerar indispensável deverão os candidatos juntar ao requerimento de admissão, certidões comprovativas do seguinte:

- Que possui o 2.º ciclo dos liceus ou equivalente;
- Ter cumprido os deveres militares que, nos termos das respectivas leis, correspondam ao sexo, idade e condições do agente.

5. O candidato classificado que for convocado para prestar serviço, deverá entregar oportunamente os restantes documentos exigidos por lei para a sua nomeação.

6. O programa do referido concurso constará de provas práticas, versando os seguintes assuntos:

- Constituição da República Portuguesa;
- Estatuto Orgânico de Macau;
- Estatuto do Funcionalismo Ultramarino;
- Regulamento da Capitania dos Portos de Macau;
- Tabela Geral de Emolumentos da Capitania dos Portos de Macau;
- Redacção de notas, ofícios, informações e propostas;
- Cálculo de vencimentos e outros abonos;
- Prova dactilográfica, durante 15 minutos, por cópia dum texto indicado pelo júri.

7. Em caso de igualdade de classificação, os candidatos serão graduados de conformidade com as seguintes preferências:

- 1.ª Maiores habilitações literárias;
- 2.ª Mais tempo de serviço prestado ao Estado;
- 3.ª Melhores informações de serviço.

8. O prazo de validade deste concurso é de 2 anos a contar da data da publicação da respectiva lista de classificação final dos candidatos no *Boletim Oficial*.

Repartição dos Serviços de Marinha, em Macau, aos 29 de Maio de 1979. — O Chefe dos Serviços, *João Galdes Freire*, capitão-de-fragata.

1. **Faz-se saber** que, mediante autorização de S. Ex.^a o Governador, dada por despacho de 25 de Maio do corrente ano, se acha aberto concurso público para o provimento de três lugares de servente de 2.^a classe do quadro do pessoal assalariado da Repartição dos Serviços de Marinha.

2. Recebem-se na secretaria desta Repartição até às 17,00 horas do dia 2 de Julho do corrente ano, requerimentos de indivíduos do sexo feminino que desejem ser admitidos para os lugares acima referidos e que satisfaçam as seguintes condições:

- a) Não ter menos de 18 anos de idade;
- b) Não estar na situação de aposentado ou de demitido de outro cargo público;
- c) Posse de bilhete de identidade.

3. Os requerimentos deverão ser dirigidos a S. Ex.^a o Governador de Macau, com assinaturas reconhecidas por notário.

4. O candidato classificado que for convocado para prestar serviço, deverá entregar oportunamente os restantes documentos exigidos por lei para a sua nomeação.

5. Do programa do concurso fazem parte as seguintes provas práticas:

- a) Prova de conversação em português;
- b) Prova de limpeza;
- c) Prova de culinária.

6. Em igualdade de classificação são condições de preferência:

- 1.^a Ter maiores encargos de família;
- 2.^a Ser familiar de funcionário dos Serviços de Marinha até ao 3.^o grau de parentesco.

7. Quaisquer esclarecimentos poderão ser fornecidos na secretaria da Repartição dos Serviços de Marinha, dentro das horas de expediente.

Repartição dos Serviços de Marinha, em Macau, aos 29 de Maio de 1979. — O Chefe dos Serviços, *João Gerales Freire*, capitão-de-fragata.

CAPITANIA DOS PORTOS

Edital n.º 1/79

Pertencendo as praias ao Domínio Público Marítimo, todos os habitantes dispõem do direito ao seu livre acesso e à sua utilização que está reconhecida, principalmente durante a época de Verão, como exclusiva para fins de repouso e diversão.

A fim de garantir aos veraneantes as necessárias e indispensáveis condições de sossego e tranquilidade é preciso estabelecer nas praias algumas normas de conduta e determinar a proibição de actividades que, por impróprias e perigosas, contrariam aquelas condições e atentam contra a segurança física dos seus frequentadores. Igualmente se torna necessário estabelecer uma acção fiscalizadora, devendo a população colaborar, quer ajudando na repressão de abusos quer respeitando as normas que agora se publicam.

Assim, a Capitania dos Portos determina as seguintes:

Normas para utilização das praias

1.^o É proibido:

- a) Lançar panchões, fogo de artifício ou qualquer outro material pirotécnico.
- b) Fazer rebentamento de petardos.
- c) Transportar e utilizar armas quer de fogo quer de pressão de ar.
- d) Conduzir bicicletas, motociclos, ciclomotores ou quaisquer outros veículos motorizados.
- e) Praticar quaisquer jogos ou actividades desportivas que pelas suas características incomodem os veraneantes.
- f) Espalhar lixo, detritos e outros objectos ou artigos sem utilidade. Chama-se especial atenção para o perigo que representam as latas e as garrafas partidas.
- g) Fazer fogueiras ou quaisquer fogos, indiscriminadamente.
- h) Instalar na praia tendas de campismo, alpendres ou quaisquer outras construções provisórias (a excepção dos normais guarda-sóis).
- i) Instalar tendas ou carrinhos para negócio de vendilhões.
- j) Realizar actos ou assumir atitudes contrárias às normas de moral em vigor na sociedade local.
- l) Levar cães ou outros animais para a praia.
- m) Nadar com a bandeira encarnada içada.

2.^o Serão estabelecidos pelas autoridades determinados locais ou áreas para:

- a) Fazer fogueiras e pic-nics.
- b) Armar tendas de campismo.
- c) Estabelecer locais de negócio para vendilhões, quando munidos das necessárias licenças.

3.^o Serão distribuídos pelas praias recipientes para a recolha de lixo.

4.^o Somente será permitida a circulação pelas praias de vendedores ambulantes, quando não conduzam carros de mão ou mostruários de grandes dimensões.

5.^o No mar e numa faixa de 100 metros a contar da praia não é permitida a passagem de embarcações (de recreio ou outras) navegando à vela ou a motor.

a) Se as embarcações pretendem abicar à praia deverão arriar as velas ou parar os motores, e fazer a aproximação a remos usando de todos os cuidados para não importunar ou molestar os banhistas que se encontram na água.

b) Nas praias mais utilizadas por banhistas — Choc Van e Hac Sá — as embarcações deverão varar unicamente nos locais designados pela autoridade marítima.

c) As determinações deste artigo considerar-se-ão em vigor unicamente durante a época balnear oficial (de 15 de Abril a 15 de Outubro).

6.^o As transgressões às normas indicadas neste Edital darão lugar às multas previstas no Regulamento da Capitania dos Portos, e no procedimento penal ou disciplinar que a autoridade marítima entender dever aplicar.

7.^o Este Edital entra em vigor em 1 de Junho de 1979 e revoga todas as disposições existentes até à data sobre o assunto.

Macau, em 23 de Maio de 1979. — O Capitão dos Portos, *João Gerales Freire*, capitão-de-fragata.

澳門海軍軍務廳（港務局）佈告 第一一七九號

由于沙灘係屬海域公用地方，所有居民均得自由進入及使用，尤其是在夏天專為休憩及娛樂之目的。

為着保障前往避暑人士必須而不可或缺之清靜條件，有必要的在海灘地帶訂定一些應遵之規則，以便禁止不適合或有危險之行動而與上述條件有所抵觸，因而危及使用沙灘者人身安全，同時亦有必要訂定有關稽查之活動。至希居民予以合作，共同抑制不良習慣，並遵守現在公布之規則。

為此，港務局規定如下：

使用海灘規則

- 一、禁止：
 - a. 燃放爆竹、烟花或任何同類物品；
 - b. 引爆任何爆炸品；
 - c. 攜帶及使用火槍或氣槍；
 - d. 駕駛單車、輕便型電車或任何其他機動車輛；
 - e. 進行任何比賽或體育活動而其性質可能擾及避暑者；
 - f. 拋擲垃圾、渣滓或其他廢物，尤須特別注意破瓶及空罐之危險；
 - g. 隨意生火或設臨時爐灶；
 - h. 在沙灘設露帳幕、棚架或其他任何臨時性建築（普通太陽傘除外）；
 - i. 設立小販攤位或推車；
 - j. 進行任何一種活動或採取任何一種態度而與當地社會現行道德有抵觸者；
 - k. 攜帶犬隻或其他畜牲；
 - l. 在懸掛紅旗時游泳；
 - m. 由有關當局規定若干地方或區域作為：
 - a. 設臨時爐灶或野餐；
 - b. 蓋搭露帳幕；
 - c. 小販營業地點，但須領有必要准照。
 - 三、在沙灘將設置垃圾箱。
 - 四、倘不使用手推車或面積龐大之攤檔時，流動小販方得在沙灘上來往。
 - 五、由沙灘起計距離一百公尺之水面範圍內，不准用風帆或機動船隻（遊樂或其他用途）駛過。
 - a. 倘船隻駛近沙灘時，應將風帆卸下或將馬達停息，然後用槳小心划近沙灘，以免妨礙或損害在水上游泳人士；
 - b. 在游泳人士衆多之沙灘——竹灣及黑沙——船隻只限停留在海事當局指定之地點；
 - c. 本條之規定，適用於游泳季節（由四月十五日起至十月十五日止）。
- 六、違犯本佈告所指之規則，將受港務局章程所定罰款之處分，以及海事當局認為應採取之刑事或紀律追究。
- 七、本佈告由一九七九年六月一日起實施，並取消截至現在有關此事之一切規定。

一九七九年五月二十三日

港務局長 曾輝利

Tradução feita por

Lisbio Couto.

FORÇAS DE SEGURANÇA DE MACAU

COMANDO

Divisão de Administração

Conselho Administrativo

Concurso público n.º 4/79/CFSM

(2.ª publicação)

Faz-se público que, no dia 12 de Junho de 1979, pelas 10,00 horas, na sala de sessões do Conselho Administrativo da Divisão de Administração do Comando das Forças de Segurança de Macau, se procederá ao concurso público para a obra de beneficiação do aquartelamento de Coloane — 2.ª fase.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria do Conselho Administrativo da Divisão de Administração do C. F. S. Macau, o depósito provisório de \$ 3 000,00, além dos documentos indicados no programa do concurso.

O depósito definitivo será de cinco por cento do valor da adjudicação.

O respectivo processo do concurso acha-se patente para consulta ou aquisição, todos os dias úteis às horas de expediente, na Divisão de Administração do Comando das Forças de Segurança de Macau.

Comando das Forças de Segurança, em Macau, aos 21 de Maio de 1979. — O Presidente do Conselho Administrativo, *António de Almeida*, major do SAM.

Concurso público n.º 5/79/CFSM

(2.ª publicação)

Faz-se público que, no dia 14 de Junho de 1979, pelas 10,00 horas, na sala de sessões do Conselho Administrativo da Divisão de Administração do Comando das Forças de Segurança de Ma-

cau, se procederá ao concurso público para o fornecimento de géneros alimentícios destinados às Forças de Segurança de Macau.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria do Conselho Administrativo da Divisão de Administração do C. F. S. Macau, o depósito provisório de \$ 1 000,00, além dos documentos indicados no programa do concurso.

O depósito definitivo será de cinco por cento do valor da adjudicação.

O respectivo processo do concurso acha-se patente para consulta ou aquisição, todos os dias úteis às horas de expediente, na Divisão de Administração do Comando das Forças de Segurança de Macau.

Comando das Forças de Segurança, em Macau, aos 25 de Maio de 1979. — O Presidente do Conselho Administrativo, *António de Almeida*, major do SAM.

Lista

Lista definitiva dos candidatos à prestação do Serviço de Segurança Territorial — 1.º Turno/1979 (artigo 16.º, n.º 2, das NRPSST), homologada por despacho do Ex.º Comandante, de 29 de Maio de 1979:

1. Candidatos aptos:

- N.º 1 — Chan Kam Pui;
- N.º 2 — Lau Chio Wai;
- N.º 4 — Wong Kuok Veng;
- N.º 5 — Van I Pan;
- N.º 6 — Chu Chio Kao;
- N.º 10 — Miguel Marcelino Campos Leong;
- N.º 11 — Ng Kam Chio;
- N.º 13 — Leong Kam Tai;

N.º 14 — Leung Va Tai;
 N.º 16 — Chao Pou Kuong ou Chwe Paw Kong;
 N.º 17 — Armando Carlos da Rosa;
 N.º 18 — Lei Kam Weng;
 N.º 19 — David Afonso Assunção Osório;
 N.º 21 — Lau Seng Tak, aliás Carlos Lau;
 N.º 24 — Lei Iat Kün;
 N.º 26 — Cheong Kam Fai;
 N.º 28 — Mário da Conceição Coelho Baptista;
 N.º 29 — Afonso de Santa Maria t/c por Kong Chi Keong;
 N.º 32 — Lun Veng San;
 N.º 33 — Chu Kam Hó;
 N.º 34 — Sou Iam Meng;
 N.º 36 — Chang Kam Tin;
 N.º 37 — Tai Seng Chao;
 N.º 38 — Pou Van Kit;
 N.º 39 — Artemísio Manuel Marques do Nascimento; (a)
 N.º 40 — António Marques do Nascimento; (a)
 N.º 42 — Lo Un Sam;
 N.º 44 — Lai Meng Chau;
 N.º 45 — Lei Io San;
 N.º 47 — Lay Chung Sieng;
 N.º 48 — Wan Va San;
 N.º 49 — Kóng Wa Fai;
 N.º 50 — Ho Weng Tak;
 N.º 51 — Lei Chi Kin;
 N.º 52 — Chao Wa Chun;
 N.º 55 — Ao Siu Kei;
 N.º 56 — Chou Peng Kün;
 N.º 57 — Álvaro Fernando do Rosário Valverde;
 N.º 60 — Américo Maria Fátima da Cunha Vital;
 N.º 61 — Leong Mun Lam;
 N.º 62 — Lou Sam Kuong;
 N.º 64 — Au Ieong Hoi Ch'iu;
 N.º 67 — Vong Kuok Hong;
 N.º 69 — Chok Ieng Fat;
 N.º 70 — Leong Chi Va;
 N.º 72 — Wong Hón Pan;
 N.º 73 — Au Ieong Hong;
 N.º 75 — Ng Peng Hón;
 N.º 78 — Ló Chi Kim;
 N.º 80 — Chan Kam Seng;
 N.º 81 — Ho Kuai Hóng;
 N.º 82 — Lei Peng Vai;
 N.º 84 — António Sou;
 N.º 86 — Kou Wai Meng;
 N.º 87 — Lou Chong Long;
 N.º 88 — Leong Peng;
 N.º 89 — Lei Io;
 N.º 90 — Sou Soi Lam, aliás Maung Shwe Lin;
 N.º 91 — U Chong Veng;
 N.º 92 — Vong Kuok Hong;
 N.º 94 — Lei San;
 N.º 95 — Lou Sü Peng;
 N.º 96 — Ché Sio Kei;

N.º 98 — Chong Cheok Man;
 N.º 99 — Tóng Weng Kün;
 N.º 102 — Américo Augusto de Assis;
 N.º 105 — Pang In Kuong;
 N.º 107 — Cham Kuong Nang;
 N.º 108 — Law Hon Man;
 N.º 109 — Lei Chong Hou;
 N.º 111 — Vong Ming Kuai;
 N.º 112 — Tang Kin Wa;
 N.º 113 — Ch'an Kai Hong;
 N.º 116 — António da Conceição Ferreira;
 N.º 117 — Ch'an Kuai Ch'ün;
 N.º 121 — Mou Kai Kan;
 N.º 122 — Cheok Weng Io;
 N.º 123 — Ché Peng Kan;
 N.º 124 — Arnaldo António Amante Gomes;
 N.º 127 — Pun Pak Lok;
 N.º 128 — Cheong Kam Meng;
 N.º 130 — Lok Kam Hong;
 N.º 132 — Choi Kuoc Kun;
 N.º 135 — Chan Vai Man;
 N.º 136 — Leong Sai Iong;
 N.º 138 — Pedro Liu de Castro;
 N.º 139 — Ch'an Vai Ip.
 (a) Condicionalmente.

2. *Candidatos inaptos:*

Pela Junta de Recrutamento Territorial:

N.º 7 — Fernando de Jesus;
 N.º 8 — Chan Sec Vai, aliás Paulo Jordão Chao;
 N.º 12 — Lei Kim Meng;
 N.º 31 — Vong Vai Fai;
 N.º 35 — Chan Kam Peng;
 N.º 43 — Vong Chi Hang;
 N.º 46 — Chan Seak Hou, aliás Afonso Chan;
 N.º 54 — Mak Io Meng;
 N.º 63 — Lay I Peng;
 N.º 68 — Ao Keng Ch'ong;
 N.º 74 — Chan Seng Vá;
 N.º 79 — Ng Weng K'eong;
 N.º 100 — Lei Kan Weng;
 N.º 110 — Chan Kai Seng;
 N.º 119 — Leong Kuok Ch'eong;
 N.º 137 — T'óng Chák Sam;

3. *Candidatos eliminados:*

a. Pelo júri:

N.º 3 — Peng Iu Meng;
 N.º 9 — Ieong In Sang;
 N.º 15 — Ché Io Weng;
 N.º 23 — H'oi Iu Tóng;
 N.º 25 — Sio Kuón King;
 N.º 58 — Cheong Fu Ch'on ou Fu Choon ou Mg Choon Aung;

N.º 71 — Francisco Xavier Paulo do Rosário;
 N.º 85 — Hoi Wó On ou Hwee Wor On;
 N.º 97 — Wai Kuok Man;
 N.º 101 — Ho Iat Meng;
 N.º 103 — Gaspar Xequê do Rosário;
 N.º 106 — Wong Teng Nám ou Wong Eng Nam;
 N.º 114 — Pun Chi Kuong;
 N.º 118 — Wong Seong Keong;
 N.º 125 — Lao Chong Pák;
 N.º 131 — Lei I Un ou Lee Ngai Ywan;
 N.º 133 — Lou Peng Kei.

b. Por desistência:

N.º 22 — Ün Chi Kit;
 N.º 27 — Cheong Iao Kan;
 N.º 30 — Leong Peng Kim;
 N.º 41 — Chan Kit Chon;
 N.º 53 — Chau Ka Heng;
 N.º 65 — Ng K'uan Song ou Goh Kwen Chong, aliás Kyi Maung Goh;
 N.º 115 — Hun Chi In, aliás António Baptista Hun;
 N.º 120 — Ch'an Man;
 N.º 126 — Ao Kuan Hung.

c. Nos termos do n.º 4 do artigo 6.º das NRPSST:

N.º 20 — Chong In Nam;
 N.º 59 — Leong Vai In.

d. Nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º das NRPSST:

N.º 66 — Alexandre Herculano Lopes;
 N.º 76 — Reinaldo Geraldo de Jesus;
 N.º 77 — Luís Maria Brito da Rosa;
 N.º 83 — Ng Chi Keong;
 N.º 93 — Chan Vai Chiu;
 N.º 104 — Francisco Rodrigues da Silva;
 N.º 129 — Cheang Sio Lon;
 N.º 134 — Lam Chi Ch'ün.

Comando das Forças de Segurança, em Macau, aos 29 de Maio de 1979. — O Chefe do Estado-Maior, *Óscar António Gomes da Silva*, tenente-coronel c/CCEM.

CORPO DE BOMBEIROS

Lista

De classificação do concurso de promoção ao posto de bombeiro de 2.ª classe do Corpo de Bombeiros de Macau, realizado nos dias 16, 17 e 18 de Maio de 1979, conforme o aviso publicado em ordem de serviço n.º 119, de 29 de Abril de 1979, de acordo com o anúncio publicado no *Boletim Oficial* n.º 17, de 28 de Abril de 1979:

<i>Aprovados</i>	<i>Média</i>	<i>Classificação</i>
<i>Bombeiros de 3.ª classe:</i>		
N.º 53/338 — Norberto A. B. dos Reis...	16,66 valores	1.º
N.º 45/345 — Vong Chan Kit	16,33 valores	2.º

N.º 84/344 — Lei Hoi Iün	16,00 valores	3.º
N.º 79/340 — Chiang Chung Veng	15,66 valores	4.º
N.º 81/342 — Chan Ling Seng	15,00 valores	5.º
N.º 77/350 — Marcos José dos Reis	14,66 valores	6.º
N.º 74/348 — Mak Kam Hong	14,33 valores	7.º
N.º 68/354 — Lai Chiu Tim	14,00 valores	8.º
N.º 83/343 — Alfredo A. da Silva Júnior.	13,66 valores	9.º
N.º 70/349 — Fong Kun Seng	13,33 valores	10.º
N.º 61/334 — Cheong Kiang Chün	13,00 valores	11.º
N.º 54/296 — Chiu Lói	12,66 valores	12.º
N.º 49/333 — Alexandrino Rogério Ca-	12,33 valores	13.º
rion		
N.º 50/309 — Mok Hung	12,00 valores	14.º
N.º 76/351 — Chiu Cheok San	11,66 valores	15.º
N.º 48/294 — Iao Veng Kuan	11,33 valores	16.º
N.º 47/323 — Chan Seng Iao	11,00 valores	17.º
N.º 51/337 — Kong Heng Chün	10,66 valores	18.º
N.º 75/347 — Ló Veng Kün	10,33 valores	19.º
N.º 46/336 — Chiang Kam Seong	10,00 valores	20.º

Reprovados:

Bombeiros de 3.ª classe:

N.º 44/278 — Ho Moc;
 N.º 59/335 — Ló Chi Hong.

Em conformidade com o anúncio publicado no *Boletim Oficial* n.º 17, de 28 de Abril de 1979, a primeira promoção dos candidatos aprovados neste concurso, será feita por antiguidade, em virtude de a última ter sido por classificação, e a posição dos candidatos passará a ser a seguinte:

1.º classificado — Chiu Lói	por antiguidade
2.º classificado — Norberto A. B. dos Reis..	por classificação
3.º classificado — Iao Veng Kuan	por antiguidade
4.º classificado — Vong Chan Kit	por classificação
5.º classificado — Mok Hung	por antiguidade
6.º classificado — Lei Hoi Iün	por classificação
7.º classificado — Chan Seng Iao	por antiguidade
8.º classificado — Chiang Chung Veng	por classificação
9.º classificado — Cheong Kiang Chün	por antiguidade
10.º classificado — Chan Lin Seng	por classificação
11.º classificado — Alexandrino Rogério Ca-	
rion	por antiguidade
12.º classificado — Marcos José dos Reis	por classificação
13.º classificado — Chiang Kam Seong	por antiguidade
14.º classificado — Mak Kam Hong	por classificação
15.º classificado — Kong Heng Chün	por antiguidade
16.º classificado — Lai Chiu Tim	por classificação
17.º classificado — Alfredo A. da Silva Jú-	
nior	por antiguidade
18.º classificado — Fong Kun Seng	por classificação
19.º classificado — Ló Veng Kün	por antiguidade
20.º classificado — Chiu Cheok San	por classificação

(Homologada por despacho do Ex.º Senhor Comandante das F.S.M., de 23 de Maio de 1979).

Corpo de Bombeiros, em Macau, aos 31 de Maio de 1979. — O Comandante, *Rogério Francisco de Paula de Assis*.

ANÚNCIOS JUDICIAIS E OUTROS

CONSTITUIÇÃO DE SOCIEDADE POR QUOTAS

Anúncio

Faz-se saber que, por escritura de 19 de Maio de 1979, lavrada a fls. 6 v. e seguintes do livro n.º 68-A para escrituras diversas do 2.º Cartório, a cargo do signatário, os outorgantes: João Jacinto Tomé, natural de Silves e residente em Lisboa, que outorga por si e em representação do seu filho Paulo Kristeller Tomé, natural e residente em Lisboa; António Nolasco, natural de Macau e residente em Lisboa; Frederico João Moreira de Sousa Teles de Meneses Nolasco da Silva, aliás Frederico Nolasco da Silva, natural e residente em Macau, na Avenida da República, n.º 82, e Frederico Marques Nolasco da Silva, natural e residente em Macau, na Rua Silva Mendes, n.º 29, 2.º andar, direito, todos casados e de nacionalidade portuguesa, constituíram entre si uma sociedade comercial por quotas de responsabilidade limitada, que se regulará nos termos constantes dos artigos seguintes:

1.º

A sociedade adopta a denominação «Empresa Eléctrica, Limitada», em chinês, «Tin Lek Kei Ip Iao Han Cong Si», e tem a sua sede em Macau, na Avenida Almeida Ribeiro, Edifício «Weng Hang», 7.º andar, compartimento 705, podendo, mediante deliberação da assembleia geral, abrir filiais, agências ou qualquer outra forma de representação social onde e quando lhe pareça conveniente.

2.º

O objecto da sociedade é o exercício de qualquer ramo de indústria ou comércio que os sócios acordem e não seja proibido por lei, especialmente toda a actividade concernente a estudos, projectos e instalações eléctricas.

3.º

A sua duração é por tempo indeterminado, contando-se o seu início, para todos os efeitos legais, a partir da data desta escritura.

4.º

O capital social, inteiramente subscrito e realizado em dinheiro, é de \$500 000,00,

ou sejam 2 500 000 \$00, e corresponde à soma das quotas dos sócios assim discriminadas: João Jacinto Tomé, uma quota de \$245 000,00, equivalente a 1 225 000 \$00 e com direito a 4 900 votos; Paulo Kristeller Tomé, uma quota de \$5 000,00, equivalente a 25 000 \$00, e com direito a 100 votos; António Nolasco, uma quota de \$100 000,00, equivalente a 500 000 \$00, e com direito a 2 000 votos; Frederico João Moreira de Sousa Teles de Meneses Nolasco da Silva, aliás Frederico Nolasco da Silva, uma quota de \$100 000,00, equivalente a 500 000 \$00, e com direito a 2 000 votos; e Frederico Marques Nolasco da Silva, uma quota de \$50 000,00, equivalente a 250 000 \$00, e com direito a 1 000 votos.

§ único

O capital social poderá ser aumentado uma ou mais vezes, conforme deliberação dos sócios tomada em assembleia geral.

5.º

A cessão, venda ou alienação de qualquer quota, no todo ou em parte, quer a favor de estranhos, quer a favor de outro sócio, depende do consentimento da sociedade.

6.º

A administração dos negócios da sociedade e a sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente, pertencem a 2 gerentes designados pela assembleia geral de entre os sócios.

§ 1.º

Os gerentes poderão delegar todas ou parte das suas funções em um ou mais mandatários constituídos.

§ 2.º

A sociedade só fica válida e eficazmente obrigada nas suas transacções, se os respectivos actos, contratos ou documentos forem em nome dela assinados conjuntamente pelos 2 gerentes ou pelos seus mandatários com poderes bastantes. Em relação, porém, a actos de mero expediente, bastará a assinatura de um dos gerentes ou de qualquer mandatário destes.

§ 3.º

São deste já nomeados gerentes, sem caução e até a sua substituição por deliberação da assembleia geral, os sócios João Jacinto Tomé e Frederico Marques Nolasco da Silva.

7.º

O ano social coincide com o ano civil e os balanços serão encerrados em 31 de Dezembro de cada ano e dos lucros por eles acusados serão deduzidos 5% para o Fundo de Reserva. Os restantes lucros, bem como os prejuízos que porventura haja e que o Fundo de Reserva não cubra serão divididos pelos sócios na proporção das suas quotas.

8.º

As assembleias gerais dos sócios serão convocadas por cartas registadas dirigidas aos sócios com a antecedência de, pelo menos, 5 dias, salvo quando a lei exija outra forma de convocação.

9.º

Em todo o omissso, regularão as disposições da Lei de 11 de Abril de 1901 e demais legislação aplicável.

Macau, aos 24 de Maio de 1979. — O Notário, *Diamantino de Oliveira Ferreira*.

(Custo desta publicação \$131,50)

CONSTITUIÇÃO DE SOCIEDADE POR QUOTAS

Anúncio

Faz-se saber que, por escritura de 22 de Maio de 1979, lavrada a fls. 47 v. e seguintes do livro n.º 55-C para escrituras diversas do 2.º Cartório da Secretaria Notarial da Comarca de Macau, a cargo do signatário, os outorgantes: 1) Kot Chi Shing, comerciante, e sua mulher 2) Chu Yuk Yi, doméstica, ambos naturais de Xangai, China, de nacionalidade chinesa, residentes em Hong Kong, de passagem por esta cidade, constituíram uma sociedade comercial por quotas, nos termos constantes das cláusulas seguintes:

1.º

Esta sociedade adopta a denominação social «Fábrica de Luvas, Far East, Lda.».

em inglês, «Far East Gloves Manufactory Ltd.» e, em chinês, «Yuen Tung Sau Too Chong Iao Hang Cong Si» e tem a sua sede em Macau, podendo a sociedade estabelecer sucursais ou mudar o local da sede quando entender conveniente.

2.º

O seu objecto é o exercício de todo e qualquer ramo de comércio ou indústria permitido por lei e, especialmente, o fabrico de luvas e o comércio de importação e exportação.

3.º

A sua duração é por tempo indeterminado, contando-se o seu início, para todos os efeitos, desde a data desta escritura.

4.º

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de \$600 000,00, equivalente a 3 000 000 \$00, ao câmbio de 5 \$00 por pataca, nos termos do Decreto-Lei n.º 33/77/M, de 20 de Agosto, e acha-se dividido em 2 quotas iguais de \$300 000,00, correspondente cada uma a 1 500 000 \$00, com direito a 6 000 votos.

§ único

O capital social poderá ser aumentado uma ou mais vezes, conforme deliberação dos sócios tomada em Assembleia Geral.

5.º

A cessão de quotas, quer entre os sócios quer a estranhos, depende do consentimento da Sociedade, que terá direito de preferência. É dispensada a autorização especial da sociedade, para divisão de quotas pelos herdeiros dos sócios.

6.º

A administração dos negócios da sociedade e a sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente, pertencem a 2 gerentes.

§ 1.º

São desde já nomeados gerentes os sócios, Kot Chi Shing e Chu Yuk Yi, os quais exercerão os respectivos cargos com dispensa de caução e com a remuneração que lhes for fixada em Assembleia Geral.

§ 2.º

Os gerentes em exercício poderão constituir mandatários nos termos da lei.

7.º

Os anos sociais serão os anos civis e os balanços serão fechados em 31 de Dezembro de cada ano.

8.º

Os lucros, líquidos de todas as despesas e encargos, e depois de deduzida a percentagem legal para o fundo de reserva, terão o destino que lhe for dado em Assembleia Geral.

9.º

As assembleias dos sócios serão convocadas por um dos gerentes, mediante carta registada, com a antecedência de, pelo menos, uma semana, salvo quando a lei exigir outra forma de convocação.

§ único

A falta de antecedência prevista no corpo deste artigo poderá ser suprida pela assinatura dos sócios no aviso de convocação.

10.º

Em todo o omissso, regularão as disposições da Lei de 11 de Abril de 1901 e demais legislação aplicável.

Macau, 24 de Maio de 1979. — O Notário, *Diamantino de Oliveira Ferreira*.

(Custo desta publicação \$122,40)

ANÚNCIO

«Agência Comercial Melita, Limitada»

Certifico que, por escritura de 17 de Maio de 1979, exarada a fls. 40 e segs. do livro n.º 110—A para escrituras diversas do 1.º Cartório da Secretaria Notarial desta Comarca, a cargo da notária Dra. Maria de Fátima da Costa Azevedo Jorge, Cheang Mei Lei, aliás Millie Cheng, Ho Lai Sum Susana e Kadiza Bi constituíram entre si uma sociedade comercial por quotas, nos termos constantes dos artigos seguintes:

1.º

A sociedade adopta a denominação «Agência Comercial Melita, Limitada» (em inglês «Melita Trading Company Limited» e em chinês «Man Lei Tat Mau Iek Iao Han Cong Si») e tem a sua sede

em Macau, na Avenida Almeida Ribeiro, n.º 32, edifício Tai Fung, 8.º andar, apartamento n.º 802.

2.º

O seu objecto é o exercício de comércio geral de comissões, representações, consignações, agência comercial, importação e exportação, podendo, ainda, mediante prévia deliberação da assembleia geral, dedicar-se a qualquer outro ramo de comércio ou indústria permitido por lei.

3.º

A sua duração é por tempo indeterminado, contando-se o seu início, para todos os efeitos, a partir da data desta escritura.

4.º

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de \$100 000,00, ou seja, 500 000 \$00, e corresponde à soma das quotas dos sócios pelo seguinte modo: Cheang Mei Lei, aliás Millie Cheng, uma quota de \$45 000,00, equivalente a 225 000 \$00, com direito a 900 votos; Ho Lai Sum Susana, uma quota de \$40 000,00, equivalente a 200 000 \$00, com direito a 800 votos; e Kadiza Bi, uma quota de \$15 000,00, equivalente a 75 000 \$00, com direito a 300 votos.

5.º

É livre a divisão e cessão de quotas entre os sócios, mas a cessão de quotas a estranhos depende do consentimento da sociedade que se reserva o direito de preferência.

6.º

A administração dos negócios da sociedade e a sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente, incumbe à sócia Cheang Mei Lei, aliás Millie Cheng, que desde já fica nomeada gerente, sem caução nem retribuição e por tempo indeterminado, bastando a sua assinatura para obrigar a sociedade em todos os seus actos e contratos.

7.º

Os balanços serão anuais e fechados em 31 de Dezembro de cada ano.

8.º

A assembleia geral reunir-se-á sempre que for convocada por qualquer um dos sócios, e a convocação fazer-se-á por meio

de uma circular ou por carta registada com a antecedência de sete dias, salvo os casos em que por lei for prevista outra forma de convocação.

§ único — Os sócios ausentes poderão fazer-se representar por mandato conferido por meio de simples carta.

9.º

Em todo o omissso regularão as disposições da Lei de 11 de Abril de 1901 e mais legislação aplicável.

Está conforme ao original.

Secretaria Notarial da Comarca de Macau, aos 28 de Maio de 1979. — O Ajudante, *Deolinda Maria de Assis Ho.*

(Custo desta publicação \$ 98,80)

ANÚNCIO

«Fábrica de Pirogravura Wai Seng, Limitada»

Certifico que, por escritura de 15 de Maio de 1979, exarada a fls. 82 e segs. do livro n.º 101-C para escrituras diversas do 1.º Cartório da Secretaria Notarial desta Comarca, a cargo da notária Dra. Maria de Fátima da Costa Azevedo Jorge, Ma Pek Lin ou Ma Pik Lin, Lee Yu e Dominic Lee Wing-Kai constituíram entre si uma sociedade comercial por quotas, nos termos constantes dos artigos seguintes:

1.º

Esta sociedade adopta a denominação «Fábrica de Pirogravura Wai Seng, Limitada» e em chinês «Wai Seng Chi Hei Chong Iao Han Cong Si» e tem a sua sede na Estrada da Areia Preta, n.º 54, 4.º andar, podendo ser transferida para outro local, bem como estabelecer agências ou sucursais em qualquer outra localidade, quando assim o entender.

2.º

O seu objecto é o exercício de todo e qualquer ramo de comércio ou indústria permitido por lei e em especial o fabrico e comercialização de louças pirogravadas.

3.º

A sua duração é por tempo indeterminado e, para todos os efeitos legais, o seu início conta-se a partir da data da presente escritura.

4.º

O capital social, integralmente realizado e subscrito em dinheiro, é de \$150 000,00, ou seja, 750 000 \$00, e corresponde à soma das quotas assim discriminadas: uma quota de \$110 000,00, equivalente a 550 000 \$00 e com direito a 2 200 votos, subscrita pela sócia Ma Pek Lin; e duas quotas de \$20 000,00, equivalente cada uma a 100 000 \$00 e com direito a 400 votos, subscritas pelos sócios Lee Yu e Dominic Lee Wing-Kai.

§ único — O capital social poderá ser aumentado uma ou mais vezes, conforme deliberação dos sócios, tomada em assembleia geral.

5.º

É livremente permitida entre os sócios a cessão de quotas. A cessão a estranhos só poderá efectuar-se com prévio e expresso consentimento da sociedade, a qual goza de preferência e conforme o último balanço.

6.º

A administração dos negócios da sociedade e a sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente, pertencem a um gerente-geral e, na ausência e impedimento deste, conjuntamente ao gerente e subgerente, os quais se forem sócios, são dispensados de caução.

7.º

Ficam desde já nomeados, gerente-geral a sócia Ma Pek Lin, gerente o sócio Lee Yu e subgerente o sócio Dominic Lee Wing-Kai.

8.º

Os anos sociais serão os anos civis e os balanços serão fechados no dia 31 de Dezembro de cada ano.

9.º

Os lucros, líquidos de todas as despesas e demais encargos, e depois de deduzidos os 5% para o fundo de reserva, enquanto este não estiver integralmente realizado ou sempre que for preciso reintegrá-lo, serão repartidos pelos sócios na proporção das respectivas quotas.

10.º

As assembleias gerais serão convocadas pelo gerente-geral, por cartas registadas

dirigidas aos sócios com a antecedência de, pelo menos, oito dias, salvo se a lei prescrever outra forma de convocação.

§ único — A falta de antecedência prevista no corpo deste artigo poderá ser suprida pela aposição da assinatura dos sócios no aviso de convocação.

11.º

Em todo o omissso regularão as disposições da Lei de 11 de Abril de 1901 e demais legislação aplicável.

Está conforme ao original.

Secretaria Notarial da Comarca de Macau, aos 28 de Maio de 1979. — O Ajudante, *Deolinda Maria de Assis Ho.*

(Custo desta publicação \$116,10)

ANÚNCIO

«Sociedade de Investimento das Ilhas, Limitada»

Certifico que, por escritura de 25 de Maio de 1979, exarada a fls. 39 verso e segs. do livro de notas para escrituras diversas n.º 108-B do 1.º Cartório da Secretaria Notarial desta Comarca, a cargo da notária Dra. Maria de Fátima da Costa Azevedo Jorge, John Wu Ying Bun e «Limerston Housing Limited», sociedade comercial de responsabilidade limitada com sede em Hong Kong, constituíram entre si uma sociedade comercial por quotas, nos termos constantes dos artigos seguintes:

1.º

Esta sociedade adopta a denominação «Sociedade de Investimento das Ilhas, Limitada» (em inglês, «Island Development Company Limited» e, em chinês, «Ou Mun Lei Tou Fat Chin Iao Han Kung Si») e tem a sua sede em Macau, no quarto 611, edifício Tai Fung, Avenida Almeida Ribeiro, e poderá estabelecer sucursais e agências onde e quando a gerência julgar conveniente.

2.º

O seu objecto é o exercício de qualquer ramo de comércio ou indústria permitido por lei e, em especial, a aquisição, construção e alienação de prédios.

3.º

A sua duração é por tempo indeterminado e, para todos os efeitos legais, o seu

início conta-se a partir da data da presente escritura.

4.º

O capital social, integralmente realizado e subscrito em dinheiro, é de \$30 000 000,00, ou sejam 150 000 000 \$00, e corresponde à soma das quotas dos sócios assim discriminadas: uma quota de \$3 000 000,00, equivalente a 15 000 000 \$00 com direito a 60 000 votos, subscrita pelo sócio John Wu Ying Bun; e uma quota de \$27 000 000,00, equivalente a 135 000 000 \$00, com direito a 540 000 votos, subscrita pela sócia Limerston Housing Limited.

§ 1.º O capital social poderá ser aumentado uma ou mais vezes, conforme deliberação dos sócios.

§ 2.º Poderão os sócios fazer à sociedade os suprimentos que porventura venham a ser necessários para o desenvolvimento dos negócios da sociedade, sendo, porém, necessário que sejam previamente fixados, com o acordo de todos os sócios, as importâncias respectivas, os juros e as condições de reembolso.

5.º

É livre a cessão de quotas, no todo ou em parte, entre os sócios; mas sendo feita a estranhos, dependerá do consentimento da sociedade.

6.º

A administração dos negócios da sociedade e a sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente, pertencem a um gerente-geral e a dois gerentes, podendo estes últimos ser pessoas estranhas à sociedade.

§ 1.º Ficam, desde já, nomeados gerente-geral e gerentes, respectivamente, o sócio John Wu Ying Bun e os não associa-

dos Benoni Wu Ying Kwong, de nacionalidade britânica, natural de Hong Kong e aí residente, casado, e Acrísio de Sampaio Nunes, casado, natural de Moçâmedes, de nacionalidade portuguesa e residente em Macau, os quais exercerão estes cargos sem caução, até serem substituídos, e terão ou não, a retribuição que lhes for atribuída pela assembleia geral.

§ 2.º Os membros da gerência, além das atribuições próprias de administração e gerência, terão plenos poderes para: a) alienar, por venda, troca, aforamento ou outro título, e bem assim hipotecar ou por outra forma onerar quaisquer bens sociais; b) adquirir bens e direitos; e c) efectuar levantamentos de depósitos feitos nos estabelecimentos bancários.

§ 3.º Para a sociedade se considerar obrigada, basta que os respectivos actos e documentos sejam assinados unicamente pelo gerente-geral ou, na sua ausência ou impedimento, por qualquer um dos gerentes, os quais também, em representação da sociedade, poderão constituir mandatários forenses.

§ 4.º A prova da ausência ou impedimento do gerente-geral considerar-se-á feita para com terceiros pela aposição da assinatura do gerente nos respectivos actos ou documentos.

§ 5.º Os actos de mero expediente poderão ser firmados por qualquer membro da gerência.

7.º

Em caso algum a sociedade se obrigará em fianças, letras de favor e mais actos e documentos alheios aos seus negócios.

8.º

As assembleias gerais serão convocadas pelo gerente-geral e, na sua ausência ou

impedimento, por qualquer um dos gerentes, por meio de cartas registadas expedidas com oito dias de antecedência pelo menos, salvo os casos para que a lei exija outros requisitos; todavia, em casos de urgência, a expedição de cartas pode ser substituída pelas assinaturas dos sócios no aviso da reunião, com dispensa da mencionada antecedência.

§ único Os sócios ausentes poderão fazer-se representar por mandato conferido por simples carta.

9.º

Os anos sociais iniciar-se-ão em um de Abril e os balanços serão encerrados em 31 de Março de cada ano.

10.º

Dos lucros líquidos da sociedade, resultantes do balanço anual, deduzir-se-á a percentagem de 5% para o fundo de reserva até perfazer o mínimo legal e o restante terá a aplicação que for dada pela assembleia geral.

11.º

Esta sociedade poderá transformar-se em sociedade anónima, quando assim seja resolvido por unanimidade de votos de todo o capital.

12.º

Em todo o omissio, regularão as disposições da Lei de 11 de Abril de 1901 e demais legislação aplicável.

Está conforme ao original.

Secretaria Notarial da Comarca de Macau, aos 28 de Maio de 1979. — O Ajudante, *Deolinda Maria de Assis Ho*.

(Custo desta publicação \$ 172,30)