

shall be taken into account for determining the right to benefits under the provisions of this Agreement;

b) Subject to the provisions of this Article, a benefit is due under this Agreement even though it relates to a contingency which materialized prior to the date of its entry into force;

c) Any benefit which has not been awarded or which has been suspended by reasons of nationality or place of residence of the person concerned shall, upon application, be awarded or resumed with effect from the date of the entry into force of this Agreement;

d) The provisions of the legislation of the Parties concerning the forfeiture or limitation of rights may not be invoked against the person concerned, in relation to the rights resulting from the application of subparagraph c) of this Article, if the application is submitted within two years from the date of entry in force of this Agreement;

e) If the application referred to in subparagraph d) of this Article is submitted after the expiry of that period, the right to the benefits, which has not been forfeited or time barred, shall have effect from the date on which the application was submitted, except where more favorable provisions of the legislation of either Party apply.

Article 32

Settlement of disputes

1 — Any dispute that may arise from the interpretation or application of this Agreement shall be settled amicably by consultation or negotiation through diplomatic channels.

2 — If the dispute cannot be settled in accordance with paragraph 1 of this Article within one year, it shall be submitted to an arbitration tribunal, whose composition and rules of procedure shall be approved through mutual agreement by the Parties through diplomatic channels.

3 — The decisions of the arbitration tribunal shall be binding and definitive.

Article 33

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the date of receipt of the last notification, made in writing and through diplomatic channels, informing that the internal legal proceedings required for that purpose in the Parties have been finalized.

Article 34

Duration and denouncement

1 — This Agreement shall remain in force for a period of one year and it shall be tacitly renewed every year for equal periods.

2 — Either Party may denounce this Agreement, being the respective notice of denunciation given in writing through diplomatic channels up to six months before the expiry of the calendar year in course, whereupon the Agreement shall cease to be in force at the expiry of that calendar year.

3 — In the event of denouncement of this Agreement, the acquired rights and the rights in course of acquisition shall be maintained in accordance with its provisions.

Article 35

Registration

The Party in the territory of which this Agreement is signed shall submit it for registration with the Secretariat of the United Nations, under Article 102 of the United Nations Charter, and shall also notify the other Party on the conclusion of this procedure and inform on the respective registration number.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done in two copies at Lisbon this 14th day of September 2012, in the Portuguese and English languages, both texts being equally authoritative.

For the Portuguese Republic:

Pedro Mota Soares, Minister of Solidarity and Social Security.

For the Republic of the Philippines:

Emilio S. de Quiros, Jr., President of the Social Security System.

Decreto n.º 22/2017

de 31 de julho

A Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, doravante designada por COLREG, que estabelece as regras para evitar colisões no mar, direitos de passagem, procedimentos em canais e esquemas de separação de tráfego, foi adotada pela Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, antecessora da Organização Marítima Internacional (OMI), a 20 de outubro de 1972, e aprovada, para ratificação, pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de junho.

Por sua vez a COLREG foi sucessivamente alterada pelas emendas adotadas pela OMI, através das resoluções A.464(XII), de 19 de novembro de 1981, A.626(15), de 19 de novembro de 1987, A.678(16), de 19 de outubro de 1989, A.736(18), de 4 de novembro de 1993, e A.910(22), de 29 de novembro de 2001, tendo estas emendas sido introduzidas no ordenamento jurídico nacional, respetivamente, pelo aviso publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 258, de 9 de novembro de 1983, pelos Decretos n.ºs 45/90, de 20 de outubro, 56/91, de 21 de setembro, 27/2005, de 28 de dezembro, e 1/2006, de 2 de janeiro.

Posteriormente, em resultado da 25.ª sessão da Assembleia, em 29 de novembro de 2007, e da 28.ª sessão da Assembleia, em 4 de dezembro de 2013, foram adotadas, respetivamente, as Resoluções A.1004(25) e A.1085(28), introduzindo-se novas emendas à COLREG, com o objetivo de alterar o anexo IV, sobre a utilização de sinais de socorro, e de aditar a nova Parte F, sobre a inclusão da COLREG na lista de instrumentos relevantes adotados pela OMI a serem considerados no âmbito do Esquema de Auditorias Obrigatórias aos Estados-Membros da OMI, cumprindo agora através do presente decreto aprovar as referidas emendas.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova as emendas introduzidas à COLREG, adotadas por resoluções da Assembleia nas suas 25.ª e 28.ª, respetivamente, a 29 de novembro de 2007 e a 4 de dezembro de 2013, e cujo texto, em versão autenticada

em inglês e respetiva tradução em língua portuguesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 29 de junho de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Ana Paula Mendes Vitorino*.

Assinado em 10 de julho de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 18 de julho de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

Resolution A.1004(25)

(adopted on 29 November 2007)

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

The Assembly,

Recalling article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (hereinafter referred to as “the Convention”), on amendments to the Regulations,

Having considered the amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee at its eighty-second session, and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2, article VI of the Convention; and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning the entry into force of these amendments,

1) Adopts, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;

2) Decides, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 December 2009, unless by 1 June 2008 more than one third of Contracting Parties to the Convention have notified their objection to the amendments;

3) Requests the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate these amendments to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;

4) Invites Contracting Parties to the Convention to submit any objections they may have to the amendments not later than 1 June 2008, whereafter the amendments will be deemed to have entered into force as determined in the present resolution, in accordance with the provisions of paragraph 4 of article VI of the Convention.

ANNEX

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

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 signals 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 any 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) A distress alert by means of digital selective calling (DSC) transmitted on:

(i) VHF channel 70; or

(ii) MF/HF on the frequencies 2187.5 kHz, 8414.5 kHz, 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz or 16804.5 kHz;

(m) A ship-to-shore distress alert transmitted by the ship’s Inmarsat or other mobile satellite service provider ship earth station;

(n) Signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons;

(o) Approved signals transmitted by radiocommunications systems, including survival craft radar transponders.

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

3 — Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III 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.

Resolution A.1085(28)

(adopted on 4 December 2013)

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

The Assembly,

Recalling article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (hereinafter referred to as “the Convention”), on amendments to the Regulations;

Recalling also that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

Noting proposed amendments to the Convention to make the use of the III Code mandatory,

Having considered the amendments to the Convention, adopted by the Maritime Safety Committee at its ninety-first session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2, article VI of the Convention; and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning the entry into force of these amendments:

1) Adopts, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;

2) Decides, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2016, unless by 1 July 2015 more than one third of Contracting Parties to the Convention have notified their objection to the amendments;

3) Determines that, pursuant to new rule 40 of new part F, whenever the word “should” is used in the III Code [annex to resolution A.1070(28)], it is to be read as being “shall”, except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

4) Requests the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate these amendments to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;

5) Invites Contracting Parties to the Convention to submit any objections they may have to the amendments not later than 1 July 2015, whereafter the amendments shall be deemed to have been accepted for entry into force as determined in the present resolution.

ANNEX

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

After existing part E (Exemptions), a new part F is added to read as follows:

“PART F

Verification of compliance with the provisions of the Convention

Rule 39

Definitions

(a) *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

(b) *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization (*).

(c) *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

(d) *Audit Standard* means the Code for Implementation.

Rule 40

Application

Contracting Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Rule 41

Verification of compliance

(a) Every Contracting Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(b) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization (*).

(c) Every Contracting Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization (*).

(d) Audit of all Contracting Parties shall be:

(i) Based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

(ii) Conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization (*).

(* Refer to the Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme, adopted by the Organization by resolution A.1067(28).”

Emendas de 2007 ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972

Resolução A.1004(25)

(adotada em 29 de novembro de 2007)

Emendas ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972

A Assembleia,

Recordando o artigo VI da Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (adiante designada como «a Convenção»), aplicável às emendas ao Regulamento,

Tendo considerado as emendas ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, adotadas pelo Comité de Segurança Marítima na sua octogésima segunda sessão e comunicadas a todas as Partes Contratantes, nos termos do parágrafo 2 do artigo VI da Convenção; e também as recomendações do Comité de Segurança Marítima relativas à entrada em vigor dessas emendas,

1) Adota, ao abrigo do disposto no parágrafo 3 do artigo VI da Convenção, as emendas estabelecidas no anexo à presente resolução;

2) Decide, nos termos do parágrafo 4 do artigo VI da Convenção, que as emendas entrarão em vigor a 1 de dezembro de 2009 — salvo se, a 1 de junho de 2008, mais de um terço das Partes Contratantes da Convenção tenha notificado a sua objeção às emendas;

3) Solicita ao Secretário-Geral, em conformidade com o parágrafo 3 do artigo VI da Convenção, que comunique

estas emendas a todas as Partes Contratantes da Convenção, com vista à sua aceitação;

4) Convida as Partes Contratantes da Convenção a submeter quaisquer objeções que possam ter em relação às emendas até 1 de junho de 2008, data a partir da qual será considerado que as emendas entraram em vigor, tal como determinado pela presente resolução, em conformidade com o previsto no parágrafo 4 do artigo VI da Convenção.

ANEXO

Emendas ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, conforme Emendado

ANEXO IV

Sinais de socorro

1 — Os seguintes sinais, utilizados ou mostrados em conjunto ou separadamente, significam perigo e necessidade de assistência:

a) Tiro de peça, ou outros sinais explosivos, com intervalos de cerca de um minuto;

b) Som contínuo, produzido por qualquer aparelho de sinais de nevoeiro;

c) Foguetes ou bombas, projetando estrelas de cor vermelha, lançados um de cada vez, a intervalos curtos;

d) Sinal emitido por qualquer sistema de sinalização, formado pelo grupo ... — — — ... (SOS) do Código Morse;

e) Sinal radiotelefónico, formado pela palavra «Mayday»;

f) Sinal de perigo NC, do Código Internacional de Sinais;

g) Sinal formado por uma bandeira quadrada, tendo, acima ou abaixo dela, um balão esférico ou objeto semelhante;

h) Fogueiras a bordo (tais como as produzidas pela combustão de uma barrica de alcatrão, de óleo, etc.);

i) Foguete com paraquedas ou um facho de mão que produzam uma luz vermelha;

j) Sinal fumígeno que produza fumo cor de laranja;

k) Movimentos lentos e repetidos, de cima para baixo, dos braços estendidos de cada lado do corpo;

l) Sinal de alerta de socorro emitido por meio de Chamada Seletiva Digital (DSC) via:

i) VHF canal 70; ou

ii) MF/HF nas frequências 2187.5 kHz, 8414.5 kHz, 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz ou 16804.5 kHz;

m) Sinal de alerta de socorro navio-terra transmitido pela estação terrena de navio da *Inmarsat* ou de navio de outro fornecedor do serviço móvel por satélite;

n) Sinais transmitidos por radiobalizas de localização de sinistros;

o) Sinais aprovados transmitidos por sistemas de radiocomunicações, incluindo respondedores radar de embarcações salva-vidas.

2 — É proibido o emprego de qualquer dos sinais acima mencionados, exceto para indicar um caso de perigo ou uma necessidade de assistência, bem como o uso de outros sinais suscetíveis de com eles serem confundidos.

3 — Chama-se a atenção para os capítulos pertinentes do Código Internacional de Sinais, para o Manual Inter-

nacional de Busca e Salvamento Marítimo e Aeronáutico, Volume III, 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.

Emendas de 2013 ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972

Resolução A.1085(28)

(adotada em 4 dezembro de 2013)

Emendas ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972

A Assembleia,

Recordando o artigo VI da Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (adiante designada como «a Convenção»), aplicável às emendas ao Regulamento,

Recordando também que, através da Resolução A.1070(28), adotou o Código de Implementação de Instrumentos da OMI (Código III),

Atendendo às propostas de emendas à Convenção com vista a tornar o Código III vinculativo,

Tendo considerado as emendas à Convenção, adotadas pelo Comité de Segurança Marítima na sua nonagésima primeira sessão e comunicadas a todas as Partes Contratantes, nos termos do parágrafo 2 do artigo VI da Convenção; e também as recomendações do Comité de Segurança Marítima relativas à entrada em vigor dessas emendas,

1) Adota, ao abrigo do disposto no parágrafo 3 do artigo VI da Convenção, as emendas estabelecidas no anexo à presente resolução;

2) Decide, nos termos do parágrafo 4 do artigo VI da Convenção, que as emendas entrarão em vigor a 1 de janeiro de 2016 — salvo se, a 1 de julho de 2015, mais de um terço das Partes Contratantes da Convenção tenha notificado a sua objeção às emendas;

3) Determina que, em cumprimento da nova Regra 40 da nova Parte F, sempre que a palavra «deverá» for usada no Código III [anexo à resolução A.1070(28)], será lida como «irá» ⁽¹⁾ — exceto nos parágrafos 29, 30, 31 e 32;

4) Solicita ao Secretário-Geral, em conformidade com o parágrafo 3 do artigo VI da Convenção, que comunique estas emendas a todas as Partes Contratantes da Convenção, com vista à sua aceitação; e

5) Convida as Partes Contratantes da Convenção a submeter quaisquer objeções que possam ter em relação às emendas até 1 de julho de 2015, data a partir da qual as emendas serão consideradas aceites para entrar em vigor nos termos previstos na presente resolução.

⁽¹⁾ Nota da tradução portuguesa: a utilização do verbo «dever» como verbo auxiliar no Futuro Composto (verbo auxiliar + verbo principal, *i.e.* «deverá cumprir») poderá também entender-se como uma utilização do verbo (principal) no Futuro Simple. Por exemplo, onde se lê «O Estado deverá cumprir [...]» deverá ler-se «O Estado cumprirá [...]» ou «O Estado irá cumprir [...]».

ANEXO

Decreto n.º 23/2017

de 31 de julho

Emendas ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, conforme Emendado

Após a parte E (Isenções) existente, é aditada uma nova parte F com a seguinte redação:

«PARTE F

Verificação do cumprimento das disposições da convenção

Regra 39

Definições

a) “Auditoria” significa um processo sistemático, independente e documentado para obter evidências e avaliá-las objetivamente, com vista a determinar em que medida os critérios da auditoria são atingidos.

b) “Esquema de Auditoria” significa o Esquema de Auditoria aos Estados-Membros da OMI, estabelecido por esta Organização e tendo em consideração as linhas de orientação por ela elaboradas.

c) “Código de Implementação” significa o Código de Implementação dos Instrumentos da OMI (Código III), adotado por esta Organização através da resolução A.1070(28).

d) “Padrão de Auditoria” significa o Código de Implementação.

Regra 40

Aplicação

No cumprimento das obrigações e responsabilidades contidas no presente Regulamento, as Partes Contratantes utilizarão as disposições do Código de Implementação.

Regra 41

Verificação do cumprimento

a) Cada Parte Contratante será sujeita a auditorias periódicas pela OMI de acordo com o padrão de auditoria, para verificar o cumprimento e a implementação do presente Regulamento.

b) O Secretário-Geral da Organização será o responsável pela gestão do Esquema de Auditoria, com base nas linhas de orientação elaboradas por esta Organização.

c) Cada Parte Contratante terá a responsabilidade de promover a realização da auditoria e a implementação de um programa de ações para corrigir as constatações, com base nas linhas de orientação elaboradas pela Organização.

d) A auditoria das Partes Contratantes será:

i) Baseada num calendário global desenvolvido pelo Secretário-Geral da Organização, tendo em conta as linhas de orientação elaboradas por esta Organização; e

ii) Realizada a intervalos periódicos, tendo em consideração as linhas de orientação elaboradas pela Organização.»

A problemática das espécies introduzidas em meios marinhos, vulgarmente designadas por exóticas ou invasoras, através das águas de lastro dos navios tem sido alvo de grande preocupação a nível mundial, sendo considerada uma das quatro maiores ameaças aos oceanos do mundo, com efeitos deletérios sobre a biodiversidade, a pesca, o turismo e a saúde humana, entre outros, sendo as outras ameaças a contaminação marinha por fontes terrestres, a sobre-exploração dos recursos vivos do mar e a destruição de habitats.

Face a esta ameaça com graves consequências socioeconómicas, têm sido diversas as tentativas de prevenção e combate da introdução de espécies, em particular no que respeita às águas de lastro dos navios no tráfego internacional.

Em resposta à ameaça colocada pelas espécies marinhas invasoras, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992, exortou a Organização Marítima Internacional (OMI) e outros organismos internacionais a tomar medidas para abordar a transferência de organismos nocivos pelos navios.

Posteriormente, em 2002, a Cimeira Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável, celebrada em Joanesburgo, na África do Sul, confirmou o compromisso com os resultados alcançados na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992, tendo apelado para a aceleração do desenvolvimento de medidas para abordar a ameaça das espécies invasoras na água de lastro e convidado a OMI a finalizar a Convenção das Águas de Lastro.

A OMI, como uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela regulamentação internacional relativa à segurança dos navios e à prevenção da poluição marinha, posicionou-se na vanguarda das iniciativas internacionais para resolver o problema das águas de lastro dos navios, tendo nesse sentido adotado as resoluções A.774(18), de 1993, e A.868(20), de 1997, com a finalidade de minimizar a transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos.

Entretanto, vários Estados adotaram medidas de caráter individual com o objetivo de prevenir, minimizar e, em última instância, eliminar os riscos da introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos para os navios que entrem nos seus portos.

Reconhecendo que esta preocupação de interesse global exige medidas baseadas em regras aplicáveis à escala global que permitam prevenir, minimizar e, por último, eliminar os riscos para a biodiversidade, a pesca, o turismo e a saúde humana, entre outros, a OMI adotou, através de Conferência Diplomática realizada em fevereiro de 2004, a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios.

Esta Convenção, que agora cabe aprovar, tem assim como objetivo prevenir, minimizar e, por último, eliminar a transferência de organismos nocivos e agentes patogénicos.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova, para adesão, a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios, adotada em Londres a 13 de fevereiro de 2004, e cujo texto, na versão autêntica em