



**Tribunal de Contas**  
*Secção Regional dos Açores*



**Relatório**  
**N.º 9/2009-FS/SRATC**

**Auditoria**  
**à Atlânticoline, S.A.**

Data de aprovação – 19/03/2009

Processo n.º 08/118.01



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Índice

Índice de Quadros .....	4
Siglas e Abreviaturas .....	6
Sumário .....	7
<b>PARTE I – INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>Capítulo I – Enquadramento .....</b>	<b>10</b>
1. Âmbito e natureza da acção .....	10
2. Objectivos .....	10
3. Metodologia adoptada.....	11
4. Condicionantes e limitações.....	11
5. Contraditório .....	12
6. Responsáveis.....	13
<b>Capítulo II – Caracterização do Universo Auditado .....</b>	<b>14</b>
7. Enquadramento jurídico da Atlânticoline, S.A. ....	14
8. Contrato de Gestão de Serviços de Interesse Económico Geral .....	14
9. Avaliação económica e financeira da Atlânticoline, S.A.....	16
9.1 Situação Económica.....	16
9.2 Situação Financeira.....	20
<b>PARTE II – OBSERVAÇÕES DA AUDITORIA .....</b>	<b>23</b>
<b>Capítulo III – Caracterização dos contratos de construção dos navios .....</b>	<b>23</b>
10. Procedimentos pré-contratuais .....	23
11. Objecto e elementos essenciais dos contratos de construção .....	24
12. Entidades intervenientes .....	25
<b>Capítulo IV – Execução material do contrato de construção do Navio C. 258.....</b>	<b>29</b>
13. Preço .....	29
14. Serviços suplementares .....	30
15. Prazo .....	39
16. Penalidades.....	40
<b>Capítulo V – Execução material do contrato de construção do Navio C. 259 .....</b>	<b>42</b>
17. Preço .....	42
18. Trabalhos suplementares.....	43
19. Prazo .....	50
20. Penalidades.....	51
<b>Capítulo VI – Contratos de afretamento.....</b>	<b>53</b>
<b>Capítulo VII – Cumprimento dos deveres funcionais e de colaboração com o Tribunal de Contas.....</b>	<b>55</b>



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

---

<b>Capítulo VIII – Execução Financeira dos Contratos .....</b>	<b>56</b>
21. Financiamento da construção dos dois Navios .....	56
21.1 Comparticipação de Fundos Regionais.....	56
21.2 Comparticipação de Fundos Comunitários .....	57
21.3 Custo de Construção dos Navios C. 258 e C. 259 e outros Custos relacionados.....	58
21.4 Pagamentos efectuados .....	60
<b>PARTE III – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....</b>	<b>65</b>
22. Principais observações de auditoria .....	65
23. Recomendações.....	69
24. Eventuais Infracções Financeiras.....	70
<b>PARTE IV – DECISÃO.....</b>	<b>72</b>
25. Decisão.....	72
Conta de Emolumentos .....	73
Ficha Técnica .....	74
<b>ANEXOS</b> .....	75
Anexo I - Objecto do contrato de fornecimento dos projectos, celebrado com a SCMA, Lda. ....	76
Anexo II - Objecto do contrato de prestação de serviços de consultadoria, celebrado com a SCMA, Lda .....	77
Anexo III - Objecto do 2.º contrato de prestação de serviços de consultadoria, celebrado com a SCMA, Lda. ....	78
Anexo IV - NAVIO C. 258 .....	79
Anexo V - NAVIO C. 259 .....	93
Anexo VI - Custos não Imputados aos Navios .....	95
Anexo VII - Resposta em contraditório. ....	97
Anexo VIII - Índice do processo .....	153



## Índice de Quadros

Quadro n.º 1 – Identificação dos responsáveis .....	13
Quadro n.º 2 – Estrutura da Demonstração de Resultados por Natureza .....	17
Quadro n.º 3 – Fornecimentos e Serviços Externos .....	18
Quadro n.º 4 – Resumo dos Resultados .....	19
Quadro n.º 5 – Estrutura dos Balanços – Activo Líquido .....	20
Quadro n.º 6 – Estrutura dos Balanços – Fundos Próprios e Passivo.....	21
Quadro n.º 7 – Demonstração dos Fluxos de Caixa .....	22
Quadro n.º 8 – Sinopse dos dois Contratos .....	23
Quadro n.º 9 – Elementos essenciais dos contratos de construção.....	24
Quadro n.º 10 – Entidades Intervenientes .....	25
Quadro n.º 11 – Contrato de fornecimento dos projectos .....	25
Quadro n.º 12 – 1.º Contrato de prestação de serviços de consultadoria – SCMA .....	26
Quadro n.º 13 – 2.º Contrato de prestação de serviços de consultadoria – SCMA .....	27
Quadro n.º 14 – 1.º Contrato de serviços de elaboração de estudos.....	27
Quadro n.º 15 – 2.º Contrato de serviços de elaboração de estudos.....	28
Quadro n.º 16 – C. 258 – Nota Justificativa do Preço .....	29
Quadro n.º 17 – C. 258 – Alterações objecto do 1.º Aditamento (29.12.06).....	30
Quadro n.º 18 – C. 258 – Alterações objecto do 2.º Aditamento (08.01.07).....	31
Quadro n.º 19 – C. 258 – Alterações objecto do 3.º Aditamento (19.02.08).....	31
Quadro n.º 20 – C. 258 – Alterações objecto do 4.º Aditamento (29.08.08).....	31
Quadro n.º 21 – C. 258 – Características Técnicas .....	37
Quadro n.º 22 – C. 258 – Responsáveis por infracção financeira .....	38
Quadro n.º 23 – C. 258 – Planeamento Geral.....	39
Quadro n.º 24 – C. 258 – Prazos entrega do navio.....	40
Quadro n.º 25 – C. 259 – Nota Justificativa do preço .....	42
Quadro n.º 26 – C. 259 – Alterações objecto do 1.º Aditamento (29.12.06).....	43
Quadro n.º 27 – C. 259 – Alterações objecto do 2.º Aditamento (08.01.07).....	44
Quadro n.º 28 – C. 259 – Alterações objecto do 3.º Aditamento (29.08.08).....	44
Quadro n.º 29 – C. 259 – Modificações na propulsão (3.º aditamento) .....	46
Quadro n.º 30 – C. 259 – Características Técnicas .....	47
Quadro n.º 31 – C. 259 – Responsáveis por infracção financeira .....	49
Quadro n.º 32 – C. 259 – Planeamento da Construção .....	50
Quadro n.º 33 – C. 259 – Prazos entrega do navio.....	51



# Tribunal de Contas

## *Secção Regional dos Açores*

*Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)*

---

Quadro n.º 34 – Contratos de fretamento (2008) .....	53
Quadro n.º 35 – Cumprimento do Decreto-Lei n.º 66/96, de 31/05 .....	55
Quadro n.º 36 – Financiamento da Construção dos Navios (até 30 de Maio de 2008) .....	56
Quadro n.º 37 – Candidatura PROCONVERGENCIA .....	57
Quadro n.º 38 – Imobilizações em curso – novos Navios (Conta 441) .....	58
Quadro n.º 39 – C.258 e C. 259 – Custos associados por tipo de trabalhos .....	59
Quadro n.º 40 – C. 258 – Plano e Execução de Pagamento, em 30/05/08 .....	61
Quadro n.º 41 – C. 259 – Plano e Execução de Pagamento, em 30/05/08 .....	62



## Siglas e Abreviaturas

<b>APTO</b>	— Associação dos Portos do Triangulo e do Grupo Ocidental, S.A.
<b>C.A.</b>	— Conselho de Administração
<b>cfr.</b>	— confira
<b>ENVC</b>	— Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.
<b>fls.</b>	— folhas
<b>FS</b>	— Fiscalização Sucessiva
<b>IVA</b>	— Imposto sobre o Valor Acrescentado
<b>Lda.</b>	— Limitada
<b>GRA</b>	— Governo Regional dos Açores
<b>LOPTC</b>	— Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas <sup>1</sup>
<b>Navio C. 258</b>	— Navio do tipo “Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry”, com a capacidade mínima para transportar 790 pessoas e 140 viaturas
<b>Navio C. 259</b>	— Navio do tipo “Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry”, com a capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas
<b>PGA</b>	— Plano Geral da Auditoria
<b>RAA</b>	— Região Autónoma dos Açores
<b>S.A.</b>	— Sociedade Anónima
<b>SCMA</b>	— Sociedade de Consultores Marítimos, L.da
<b>SGPS</b>	— Sociedade de Gestão de Participações Sociais
<b>SRATC</b>	— Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas

<sup>1</sup> Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, republicada em anexo à Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 35/2007, de 13 de Agosto



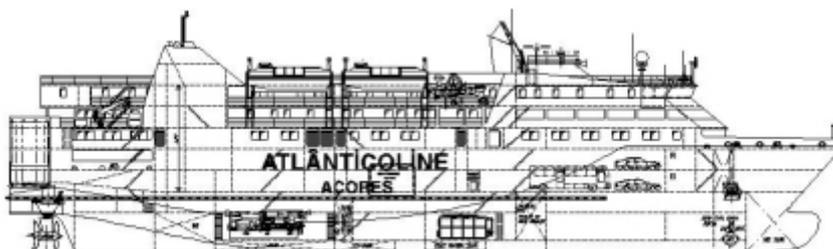
## Sumário

O presente relatório de auditoria à Atlânticoline, S.A., surge na sequência da acção de fiscalização prevista no Plano de Acção da Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas para 2008<sup>2</sup>.

Tendo em consideração critérios de oportunidade, a auditoria é perspectivada numa óptica de apreciação da legalidade e regularidade dos procedimentos relativos à execução física e financeira dos contratos de construção de dois navios, adjudicados à Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. (doravante, ENVC):

1. **Navio C. 258** – Navio do tipo “Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry”, para operar no tráfego marítimo internacional, com a capacidade mínima para transportar 790 pessoas e 140 viaturas, e respectivos adicionais;
2. **Navio C. 259** – Navio do tipo “Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry”, para operar no tráfego marítimo internacional, com a capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 34 viaturas, e respectivos adicionais.

No âmbito dos contratos adicionais celebrados, e isentos de fiscalização prévia<sup>3</sup>, a auditoria visou avaliar também os aspectos relativos à legalidade do respectivo procedimento pré-contratual.



## Principais Conclusões

Estas conclusões são, necessariamente, provisórias e reportadas às datas dos trabalhos de campo e do exercício do contraditório, e terão desenvolvimento em futura auditoria a realizar aquando da recepção de cada um dos navios.

- Mediante a celebração de um contrato de gestão de serviços de interesse económico geral, a Atlânticoline, S.A., foi habilitada, pelo GRA, a lançar dois concursos públicos internacionais para a construção de dois navios de 96,9 e 60 metros de comprimento, cujos preços base eram de, respectivamente, 32 e 8 milhões de euros.

<sup>2</sup> O programa de fiscalização da SRATC para 2008 foi aprovado pela Resolução n.º 2/2008, do plenário geral do Tribunal de Contas, em sessão de 19 de Dezembro de 2007, publicada no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 9, de 14 de Janeiro de 2008, p. 1830.

<sup>3</sup> Os contratos adicionais aos contratos visados estão isentos de fiscalização prévia, ao abrigo da previsão constante da alínea *d*) do artigo 47.º da LOPTC, na redacção conferida pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto. Contudo, o Serviço deverá dar conhecimento ao Tribunal de Contas, mediante a remessa do adicional, no prazo de 15 dias a contar do início da sua execução. Esta informação habilita o Tribunal a ponderar eventuais acções de controlo.



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

- O fornecimento da documentação dos projectos preliminares foi adjudicado por ajuste directo, pelo preço de €322 900,00, à SCMA, Lda., que subcontratou a elaboração dos projectos dos navios a uma empresa especializada russa;
- Os preços contratuais dos navios foram de €39 950 000,00 (Navio C. 258) e €9 950 000,00 (Navio C. 259);
- Os contratos apresentavam prazos de execução idênticos – 565 dias, pelo que ambos os navios deveriam ter sido entregues a 09/04/2008;
- O contrato relativo ao Navio C. 258, até 29/09/2008, sofreu quatro aditamentos, que importaram num sobrecusto na ordem dos €6,5 milhões de euros (16,3%);
- O contrato relativo ao Navio C. 259, até 29/09/2008, sofreu três aditamentos, que importaram num sobrecusto na ordem dos €4,7 milhões de euros (47,2%);
- As alterações introduzidas no 1.º e 4.º aditamentos do Navio C.258 e 1.º e 3.º aditamentos do Navio C.259 não são qualificáveis como “*trabalhos a mais*”, nomeadamente, por consubstanciarem mudança de intenção do dono da obra ou vicissitudes que poderiam não ter ocorrido face a uma atempada e correcta previsão das necessidades no projecto inicial.
- Os membros do C.A. da Atlânticoline, S.A., que autorizaram esses aditamentos incorrem, eventualmente, em responsabilidade financeira sancionatória;
- Foi prorrogada a data de entrega do Navio C. 258 para 30/09/2008, com fundamento no atraso na entrega de equipamentos e também nas alterações solicitadas. O prazo de execução do contrato passou de 565 para 740 dias, sendo certo, porém, que à data de aprovação do presente relatório ainda não ocorreu a entrega do Navio;
- A data de entrega do Navio C. 259 foi postecipada para 31/05/2009, com fundamento no erro detectado no projecto. O prazo de execução do contrato passou de 565 para 983 dias. A Atlânticoline, S.A., contudo, já assumiu que esta data não será cumprida, por ter lançado concurso para afretamento de navio que irá operar com o Navio C.258;
- Em ambos os contratos, a Atlânticoline, S.A., considerou inexistir fundamento para a aplicação à ENVC, S.A., das penalidades;
- As penalidades existentes nos termos de ambos os Cadernos de Encargos, que oneravam o atraso na entrega entre o 1.º e 30.º dias, não constam dos contratos assinados entre as partes, sem que exista justificação para tal omissão;
- O atraso na entrega dos navios obrigou à renovação dos contratos de afretamento, celebrados em 2007, cujo encargo, em 2008, importou em 5,7 milhões de euros;
- Até 30/05/2008, foram transferidas verbas para financiar a construção dos dois navios, no montante de €31 550 000,00, cuja proveniência foi o Capítulo 40 – Acção 24.01.A, verbas do Plano da Secretaria Regional da Economia. Foi autorizada ainda uma transferência residual pelo orçamento privativo do Fundo Regional de Apoio à Coesão e ao Desenvolvimento Económico;
- Em 30/05/2008, os custos associados ao Navio C. 258 eram de €32 225 759,75, dos quais €31 710 000,00, correspondiam ao valor pago à ENVC, S.A. (68% da taxa de execução do plano de pagamentos actualizado);



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

- Na mesma data, os custos associados ao Navio C. 259 eram €3 133 048,16, dos quais €3 112 500,00, correspondiam ao valor pago à ENVC, S.A. (25% da taxa de execução do plano de pagamentos actualizado).

## Principais Recomendações:

No contexto da matéria exposta no relatório, o Tribunal de Contas recomenda ao C.A. da Atlânticoline, S.A., que diligencie no sentido de:

- Respeitar integralmente as disposições legais aplicáveis à realização de despesas públicas e à contratação de serviços, observando a disciplina dos comumente denominados *trabalhos a mais*, à data dos factos, consagrado na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 86.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho (e hoje previsto na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro);
- Accionar as penalidades previstas contratualmente pelo atraso na entrega dos Navios;
- Identificar a razão pela qual as penalidades existentes em ambos os Cadernos de Encargos, que oneravam o atraso na entrega entre o 1.º e 30.º dias, não constam dos contratos assinados entre as partes, e evitar que no futuro a situação se repita;
- Apurar o grau de responsabilidade do projectista nos erros detectados pela ENVC, S.A..

A **Atlânticoline fica obrigada a informar este Tribunal** da quitação de cada Navio, no prazo de 10 dias da respectiva recepção provisória e manter, devidamente actualizados, os respectivos processos, contendo, nomeadamente os relatórios de progresso sobre a construção, incluindo os do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), e a conta corrente mantida com os ENVC.



## **PARTE I – INTRODUÇÃO**

### **Capítulo I – Enquadramento**

#### **1. Âmbito e natureza da acção**

A acção apresenta-se como a primeira auditoria do Tribunal de Contas à Atlânticoline, S.A., sociedade criada em Outubro de 2005.

O trabalho consubstancia uma auditoria de legalidade e de regularidade, orientada para a execução material e financeira dos contratos de construção de dois navios, em que é parte a Atlânticoline, S.A..

Estas aquisições pressupõem um elevado investimento público e denotam especiais factores de risco pelo que constituem situações de referência para o cumprimento da acção fiscalizadora do Tribunal de Contas.

A auditoria acompanhou a **execução financeira** do contrato **até 30/05/2008**, uma vez que os trabalhos de campo decorreram de 28 a 29/05/2008.

Na **execução material** foram consideradas as informações remetidas pelo Serviço, **até 10/09/2008**.

O âmbito material da acção foi definido no Plano Global da Auditoria (PGA), aprovado por despacho de 26/05/2008.

#### **2. Objectivos**

Nos termos do PGA, os objectivos propostos na presente auditoria incluem, quanto aos contratos de construção dos navios C. 258 e C. 259:

- Análise da execução financeira dos contratos;
- Exame da execução material dos contratos, nomeadamente o cumprimento do prazo de entrega e prorrogações, do plano e condições de pagamento e das garantias;
- Verificação da origem do financiamento.

No que se refere aos adicionais aos contratos, a análise inclui:

- Avaliação do fundamento e da legalidade da despesa inerente aos contratos adicionais.
- Análise da execução financeira e material dos contratos.



### 3. Metodologia adoptada

A realização da auditoria compreendeu três fases – planeamento; execução e elaboração do anteprojecto de relatório; e, uma vez terminado o contraditório, elaboração do relatório. Em cada momento foram adoptados os procedimentos suportados nas metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, nomeadamente no seu Manual de Auditoria e Procedimentos.

Considerando que os contratos foram visados pela SRATC, as peças que instruíram os processos foram utilizadas como fonte de informação para a equipa de auditoria. Tal situação verificou-se igualmente no que respeitam aos aditamentos remetidos ao Tribunal de Contas.

No decurso da auditoria foram realizados trabalhos de campo, que decorreram a 28 e 29 de Maio de 2008, na Delegação da ilha de S. Miguel da Atlânticoline, S.A, onde foram prestados alguns esclarecimentos.

Considerando a insuficiência da documentação encontrada, foi necessário notificar o serviço no sentido de prestar esclarecimentos e fornecer informação suplementar<sup>4</sup>.

Em 9 de Junho, a Atlânticoline providenciou a entrega de alguma documentação e pediu a prorrogação do prazo de entrega da restante informação até ao final do mês de Junho. O pedido foi deferido por despacho do Senhor Juiz Conselheiro, de 11 de Junho de 2008<sup>5</sup>.

Em 30 de Junho, deu entrada novo ofício da Atlânticoline, acrescentando alguns esclarecimentos, sendo referido que “*não nos sendo ainda possível submeter a V. Exa. uma resposta final à totalidade das questões colocadas, com a profundidade e o pormenor que se impõe, bem como, conforme referido, um quadro contratual definitivo, permitimo-nos entregar a V. Exa., no decurso do mês de Julho, adicionalmente, toda a informação relevante em falta*”. Esta informação deu entrada no Tribunal de Contas a 31 de Julho<sup>6</sup>.

Em 10 de Setembro foi remetido a este Tribunal cópia do quarto aditamento ao contrato de fornecimento do Navio C. 258 e do terceiro aditamento ao contrato de fornecimento do Navio C.259.

### 4. Condicionantes e limitações

Verificou-se uma correcta colaboração por parte dos responsáveis e colaboradores da Atlânticoline, S.A.. Contudo, o normal desenvolvimento da auditoria foi afectado pela entrega fraccionada dos elementos necessários à instrução do processo.

A circunstância de ainda estar a decorrer a execução dos contratos quando se elaborou a presente auditoria impediu que a sua análise fosse conclusiva, quer na vertente financeira quer material.

<sup>4</sup> Ofício SRATC, n.º 760-UAT III, de 03/06/2008 e Mensagem Fax n.º 87/08 – UAT-III, de 03/07/2008.

<sup>5</sup> Ofício n.º 1101/D, de 09/06/2008.

<sup>6</sup> Ofício n.º 1183/D, de 31/07/2008. Foi igualmente remetida informação financeira a coberto do ofício n.º 1157/D, de 21/07/2008.



### 5. Contraditório

Em cumprimento do princípio do contraditório, consagrado no artigo 13.º da LOPTC, o serviço auditado e os membros do Conselho de Administração (C.A.), foram convidados a pronunciarem-se sobre o anteprojecto de relatório e sobre os factos que foram imputados aos seus responsáveis<sup>7</sup>. O prazo inicial de 10 dias úteis, concedido para contraditório foi, por solicitação dos interessados, prorrogado por igual período.

As alegações apresentadas versaram sobre as alterações introduzidas nos projectos de construção dos navios, prazos de execução e penalidades e foram tidas em consideração na elaboração do Relatório, sendo transcritos os excertos julgados pertinentes quanto à explicação dos factos.

Sobre a restante factualidade dada como assente no anteprojecto de relatório, nem o Serviço nem os responsáveis individuais se pronunciaram.

Para facilidade de consulta, o documento respeitante à resposta recebida no âmbito do contraditório<sup>8</sup> foi reproduzido e integrado no presente relatório. Foram, de igual modo, reproduzidos os dois *Comentários* subscritos pelos membros dos dois C.A. abrangidos pela auditoria, nos quais os “*signatários aderem integralmente à Resposta apresentada a este propósito pela Atlânticoline*”, passando todos estes documentos a constituir o anexo VIII ao presente relatório.

<sup>7</sup> Ofícios n.ºs 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177 e 2178/08-S.T., todos de 11 de Dezembro de 2008, fls. 3422 e seguintes do Volume IV.

<sup>8</sup> Ofício n.º 1408, do Presidente do C.A., de 12 de Janeiro de 2009.



## 6. Responsáveis

Os gestores públicos regionais são financeiramente responsáveis pelos actos e omissões praticados durante a sua gestão, nos termos do artigo 20.º do Decreto Legislativo Regional n.º 12/2008/A, de 19 de Maio.

Esta imposição, contudo, já onerava os gestores, desde 03/09/2006, mercê da entrada em vigor das alterações introduzidas da LOPTC pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto.

Os gestores públicos designados para o Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., no período de análise da presente auditoria, foram:

**Quadro n.º 1 – Identificação dos responsáveis**

<b>De 10-10-2005 a 10-12-2007</b>		
Presidente	Duarte Manuel Martins Toste Pacheco	Canadas das Brotas, CC, n.º 1 Abelheira de Cima 9500 Ponta Delgada
Vogal	Ângelo Leonardo Andrade	Rua Ilha do Pico, n.º 2 Angústias 9900 Horta
Vogal	Luís Paulo de Oliveira Morais	Rua Rogério Gonçalves, n.º 3 Matriz 9900 Horta
<b>De 10-12-2007 a 15-01-2008</b>		
Presidente	António Manuel dos Santos Raposo	Rua Direita de Santa Catarina, n.º 74-J 9500 Ponta Delgada
Vogal	Ângelo Leonardo Andrade	Rua Ilha do Pico, n.º 2 Angústias 9900 Horta
Vogal	Luís Paulo de Oliveira Morais	Rua Rogério Gonçalves, n.º 3 Matriz 9900 Horta
<b>A partir de 15-01-2008</b>		
Presidente	António Manuel dos Santos Raposo	Rua Direita de Santa Catarina, n.º 74-J 9500 Ponta Delgada
Vogal	José Augusto de Sousa Gomes	Rua Nova da Misericórdia, n.º 22 G 1.º esq. 9500 Ponta Delgada
Vogal	Amílcar José São Miguel de Oliveira	Rua dos Combatentes da Liberdade, n.º 12 – Fajã de Baixo 9500 Ponta Delgada



## Capítulo II – Caracterização do Universo Auditado

### 7. Enquadramento jurídico da Atlânticoline, S.A.

Com o objectivo de reestruturar o modelo do transporte marítimo de passageiros e veículos entre as ilhas do Arquipélago dos Açores, foi constituída em 2005 a sociedade armadora Atlânticoline, S.A..

A Atlânticoline, S.A., encontra-se integrada no Sector Público Empresarial Regional<sup>9</sup>, por o seu capital social ser detido integralmente pela Portos dos Açores, SGPS, S.A., holding 100% pública regional para o sector marítimo e portuário.

O objecto social inicial inclui a exploração do transporte marítimo de passageiros, de veículos e de mercadorias, a prestação de serviços de pilotagem e de reboque, e a gestão náutica e comercial de navios.

Esta sociedade armadora está sujeita aos poderes de jurisdição e controlo do Tribunal de Contas, conforme estabelece a alínea *b*) do n.º 2 do artigo 2.º da LOPTC. A alínea *o*) do n.º 1 do artigo 51.º da LOPTC, impõe ainda a obrigatoriedade da entidade elaborar e prestar contas.

### 8. Contrato de Gestão de Serviços de Interesse Económico Geral

Ao abrigo da Resolução n.º 152/2005, de 3 de Novembro de 2005<sup>10</sup>, foi celebrado entre a Região Autónoma dos Açores (RAA), Fundo Regional de Coesão<sup>11</sup> e a Atlânticoline, S.A. um “Contrato de Gestão de Serviços de Interesse Económico Geral relativo à exploração de navios de transporte de veículos e passageiros entre as ilhas do arquipélago dos Açores”.

A referida resolução foi alterada pela Resolução n.º 39/2006, de 20 de Abril<sup>12</sup>, de modo a que o mesmo passasse a abranger a construção de navios a afectar ao transporte marítimo inter-ilhas. Com esta alteração o Governo Regional encarregou a Atlânticoline, S.A. de lançar os concursos públicos internacionais para a construção de quatro navios a afectar ao transporte marítimo inter-ilhas.

O contrato de gestão de serviços de interesse económico geral relativo à exploração de navios de transporte de veículos e passageiros entre as ilhas do arquipélago dos Açores passou a receber a designação de “*Contrato de Gestão de Serviços de Interesse Económico Geral relativo à construção e exploração de navios de transporte de veículos e passageiros entre as ilhas do arquipélago dos Açores*”.

O interesse na celebração de um contrato de gestão decorre da possibilidade das normas relativas à concorrência – com especial acuidade no âmbito comunitário – só serem oponíveis na medida em que não impeçam a prossecução dos serviços de interesse geral que lhe estão

<sup>9</sup> N.º 1 do artigo 3.º do DLR n.º 7/2008/A, de 24 de Março.

<sup>10</sup> Resolução publicada no *Jornal Oficial*, I Série, n.º 44.

<sup>11</sup> A anterior designação era Fundo Regional de Apoio às Actividades Económicas (FRAE). Por força do Decreto Regulamentar Regional n.º 22/2006/A, de 29 de Junho, passou a designar-se Fundo Regional de Apoio à Coesão e ao Desenvolvimento Económico, abreviadamente designado Fundo Regional de Coesão.

<sup>12</sup> Resolução publicada no *Jornal Oficial*, I Série, n.º 16.



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

cometidos. Por outro lado, também permite a contratualização das relações com a RAA e, eventualmente, a concessão de direitos especiais aos utentes.

De acordo com o n.º 1 da cláusula 1.ª do contrato, a Atlânticoline, S.A ficou habilitada a praticar os actos jurídicos e demais operações materiais correspondentes ao exercício das seguintes tarefas de interesse económico geral:

- a) Propor a organização do serviço público de transporte marítimo de veículos e passageiros entre as ilhas do arquipélago dos Açores, o lançamento do concurso público internacional relativo ao fornecimento do serviço público de transporte marítimo de passageiros e viaturas entre as ilhas da RAA, o respectivo programa, caderno de encargos e demais peças concursais para a aprovação do Governo Regional e proceder à apreciação dos concorrentes, avaliação das propostas e escolha do adjudicatário;
- b) Propor o lançamento dos concursos públicos internacionais relativos à construção de dois navios, monocasco, tendo como características de referência 97 metros de comprimento, 18 nós de velocidade cruzeiro e capacidade para 750 passageiros e 140 viaturas; e 60 metros de comprimento, 17 nós de velocidade de cruzeiro e capacidade para 394 passageiros e 32 viaturas, respectivamente, bem como os correspondentes programas, caderno de encargos e demais peças concursais para a aprovação do Governo Regional e proceder à apreciação dos concorrentes, avaliação das propostas e escolha do adjudicatário;
- c) Propor o lançamento dos concursos públicos internacionais relativos à construção de dois navios monocasco, com as características técnicas e de segurança apropriadas à cabotagem marítima referente ao transporte de passageiros e viaturas que se realiza todo o ano nas ilhas do Triângulo (Faial, Pico, e São Jorge), bem como o respectivo programa, caderno de encargos e demais peças concursais para a aprovação do Governo Regional e proceder à apreciação dos concorrentes, avaliação das propostas e escolha do adjudicatário;
- d) Garantir a qualidade, continuidade e regularidade do serviço público de transporte marítimo de veículos e passageiros entre as ilhas do arquipélago dos Açores. Assegurar a igualdade de acesso a todos os utilizadores e garantir o fornecimento de navios para transporte marítimo sazonal de passageiros e viaturas em todo o arquipélago dos Açores.

No cumprimento do contrato celebrado, a Atlânticoline, S.A., adquire os direitos e assume as obrigações decorrentes dos actos e contratos que celebra, sem prejuízo de ficar convencionado que o faz por conta da RAA.

Pela Resolução n.º 9/2007, de 25 de Janeiro<sup>13</sup>, foi aprovado o aditamento de um número 4 à cláusula 1.ª do contrato, de modo a que o mesmo passasse a contemplar situações de natureza excepcional, mormente em caso de interrupção, sem qualquer solução de continuidade, do fornecimento do serviço público de transporte marítimo de passageiros e viaturas entre as ilhas da Região Autónoma dos Açores.

<sup>13</sup> Resolução publicada no *Jornal Oficial*, I Série, n.º 4.



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

Nos termos da cláusula 3.<sup>a</sup> do mencionado contrato, cabe à **RAA transferir para a Atlânticoline, S.A.**, através de despacho conjunto dos Secretários Regionais com competência nas áreas das finanças e da economia, **as verbas necessárias** ao cumprimento das tarefas de interesse económico geral que foram cometidas àquela empresa, na parte em que não beneficiem de comparticipações de fundos comunitários, nacionais ou regionais.

Os bens construídos ou adquiridos pela Atlânticoline, S.A., em execução do contrato, são considerados bens próprios da sociedade e, como tal, são contabilizados e registados no cadastro dos bens que integram o seu património.

A aquisição pela Atlânticoline, S.A., de bens ou serviços, em execução do contrato celebrado, bem como a adjudicação de obras públicas, em regime de empreitada, de concessão ou de administração directa, fica sujeita aos princípios gerais da contratação pública.

Os encargos processuais, administrativos e financeiros<sup>14</sup> incorridos pela Atlânticoline, S.A., em cumprimento do contrato são suportados integralmente pelas transferências a que se refere a cláusula 3.<sup>a</sup>.

## **9. Avaliação económica e financeira da Atlânticoline, S.A.**

Na exposição que se desenvolve, foram consideradas as demonstrações financeiras da Atlânticoline, de modo a permitir uma apreciação sobre a evolução económica – financeira no período 2005-2007.

Refira-se que as demonstrações financeiras têm sido objecto de Certificação Legal de Contas, não tendo sido formulada qualquer reserva ou ênfase por parte dos revisores.

Relativamente à análise a seguir desenvolvida, há que ter em atenção: que os dados de 2005 se reportam ao início de actividade da Atlânticoline, ocorrida em 13 de Outubro; que no ano de 2006 o fornecimento do serviço público de transporte marítimo de passageiros e viaturas entre as ilhas da RAA foi concessionado à Transmaçor; e que o ano de 2007 é o primeiro exercício em que a empresa desenvolveu de forma directa a operação de transporte marítimo de passageiros e viaturas.

### **9.1 Situação Económica**

O quadro n.º 2, elaborado com base nas demonstrações financeiras do período 2005-2007, resume os dados fundamentais relativos à actividade económica da Atlânticoline.

---

<sup>14</sup> Para efeitos do contrato celebrado consideram-se *encargos processuais e administrativos* os decorrentes da afectação de recursos humanos e materiais da Atlânticoline ao serviço das tarefas compreendidas no objecto do presente contrato e consideram-se *encargos financeiros* os resultantes da antecipação de meios financeiros pela Atlânticoline, S.A., para a execução do contrato, incluindo os decorrentes de atrasos no pagamento ou transferência das verbas a que alude a cláusula 3.<sup>a</sup>.



**Quadro n.º 2 – Estrutura da Demonstração de Resultados por Natureza**

Unid.: Euro

Demonstração de Resultados	2005		2006		2007	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
<b>Custos e Perdas</b>						
CMVMC	0,00	0,0	0,00	0,0	94.001,71	0,9
Fornecimentos e Serviços Externos	17.121,06	30,8	3.990.128,54	94,6	9.990.144,74	90,4
Custos com o Pessoal	28.717,92	51,7	102.861,88	2,4	800.618,88	7,2
<i>Remunerações</i>	25.704,13	46,2	90.169,89	2,1	510.715,44	4,6
<i>Encargos Sociais</i>	3.013,79	5,4	12.691,99	0,3	289.903,44	2,6
Amortizações	9.610,35	17,3	18.097,99	0,4	96.610,00	0,9
Impostos	105,00	0,2	27.925,96	0,7	1.632,14	0,0
Juros e Custos Similares	17,51	0,0	150,34	0,0	1.087,37	0,0
Custos e Perdas Extraordinárias	0,00	0,0	1,16	0,0	3.988,97	0,0
Imposto S/ Rendimento do Exercício	6,62	0,0	20.000,00	0,5	16.000,00	0,1
Resultado Líquido do Exercício	0,00	0,0	56.732,01	1,3	41.430,51	0,4
<b>Total</b>	<b>55.578,46</b>	<b>100,0</b>	<b>4.215.897,88</b>	<b>100,0</b>	<b>11.045.514,32</b>	<b>100,0</b>
<b>Proveitos e Ganhos</b>						
Vendas	0,00	0,0	0,00	0,0	3.328,24	0,0
Prestações de Serviços	0,00	0,0	0,00	0,0	2.102.311,27	19,0
Proveitos Suplementares	1.800,00	3,2	10.000,00	0,2	0,00	0,0
Subsídios à Exploração	0,00	0,0	3.550.000,00	84,2	8.812.000,00	79,8
Trabalhos para a Própria Empresa	34.425,84	61,9	0,00	0,0	0,00	0,0
Outros Juros e Proveitos Similares	19.352,62	34,8	105.897,88	2,5	99.512,27	0,9
Proveitos e Ganhos Extraordinários	0,00	0,0	550.000,00	13,0	28.362,54	0,3
<b>Total</b>	<b>55.578,46</b>	<b>100,0</b>	<b>4.215.897,88</b>	<b>100,0</b>	<b>11.045.514,32</b>	<b>100,0</b>

No que respeita à estrutura dos Custos, constata-se que 90,4% corresponde a *Fornecimento e Serviços Externos*, 7,2% a *Custos com o Pessoal* e 0,9% *Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas (CMVMC)*, em 2007.

Globalmente, os *Custos* sofreram um acréscimo de 162%, em 2007, em resultado do acréscimo verificado fundamentalmente na rubrica de *Fornecimento e Serviços Externos* (150,4%), bem como do aumento da rubrica de *Custos com o Pessoal* (678,3%).

Na rubrica *Fornecimento e Serviços Externos*, em 2007, estão registados a totalidade dos encargos inerentes à prestação directa pela Atlânticoline do serviço público de transporte de veículos e passageiros entre as ilhas do arquipélago dos Açores, enquanto em 2006 estão registados os encargos suportados no âmbito do contrato de fornecimento do serviço público com a Transmaçor, conforme se pode verificar no quadro seguinte:



**Quadro n.º 3 – Fornecimentos e Serviços Externos**

*Unid.: Euro*

Descrição	2006	2007
	Valor	Valor
Aluguer de Navios		6.212.334
<i>Ilha Azul</i>		2.037.334
<i>Express Santorini</i>		3.225.000
<i>Expresso das Ilhas</i>		950.000
Compensação Financeira	2.645.907	0
Combustíveis	609.930	1.499.754
Diferencial de Tarifário	144.099	0
Encargos portuários e outros	427.601	1.007.459
Comissões de Agência	0	112.602
Plano Alternativo	16.944	122.394
Deslocações e Estadas	12.070	69.224
Conservação e Reparação	1.300	58.768
Publicidade e Propaganda	17.716	43.482
Trabalhos Especializados	106.199	143.621
Outros	8.364	720.507
<b>Total</b>	<b>3.990.130</b>	<b>9.990.145</b>

No que respeita à estrutura dos *Proveitos*, verifica-se que estes provêm essencialmente dos *Subsídios de Exploração* (79,8%). Complementarmente registam-se proveitos decorrentes das Vendas e da *Prestação de Serviços* que, conjuntamente, representam 19,1%.

Salienta-se a variação positiva dos *Proveitos* em resultado, fundamentalmente, do aumento do valor dos *Subsídios de Exploração* (148,2%).

Os *Subsídios à Exploração*, no valor de 8,8 milhões de euros, destinaram-se ao financiamento dos encargos com a operação de fornecimento do serviço público de transporte marítimo de passageiros e viaturas entre as ilhas do arquipélago dos Açores.

As rubricas de Vendas e de *Prestações de Serviços* contemplam, para além da venda de produtos a bordo (€3 328), os serviços prestados relativos a transporte de passageiros (€1 590 200), transporte de mercadorias (€7 523), transporte de viaturas (€1 728), bares e restaurante (€152 860) e Cartão Inter-Jovem €(350 000).



**Quadro n.º 4 – Resumo dos Resultados**

Resumo dos Resultados	Unid: Euro				
	2005	2006	2007	2002/2003	2003/2004
Proveitos Operacionais	36.225,84	3.560.000,00	10.917.639,51	9.727,2	206,7
Custos Operacionais	55.554,33	4.139.014,37	10.983.007,47	7.350,4	165,4
<b>Resultados Operacionais</b>	<b>-19.328,49</b>	<b>-579.014,37</b>	<b>-65.367,96</b>	<b>2.895,7</b>	<b>-88,7</b>
Proveitos e Ganhos Financeiros	19.352,62	105.897,88	99.512,27	447,2	-6,0
Custos e Perdas Financeiras	17,51	150,34	1.087,37	758,6	623,3
<b>Resultados Financeiros</b>	<b>19.335,11</b>	<b>105.747,54</b>	<b>98.424,90</b>	<b>446,9</b>	<b>-6,9</b>
Proveitos e Ganhos Extraordinários	0,00	550.000,00	28.362,54		-94,8
Custos e Perdas Extraordinárias	0,00	1,16	3.988,97		343.776,7
<b>Resultados Extraordinários</b>	<b>0,00</b>	<b>549.998,84</b>	<b>24.373,57</b>		<b>-95,6</b>
Proveitos Correntes	55.578,46	3.665.897,88	11.017.151,78	6.495,9	200,5
Custos Correntes	55.571,84	4.139.164,71	10.984.094,84	7.348,3	165,4
<b>Resultados Correntes</b>	<b>6,62</b>	<b>-473.266,83</b>	<b>33.056,94</b>	<b>-7.149.145,8</b>	<b>-107,0</b>
Total Proveitos	55.578,46	4.215.897,88	11.045.514,32	7.485,5	162,0
Total Custos	55.571,84	4.139.165,87	10.988.083,81	7.348,3	165,5
<b>Resultados Antes de Impostos</b>	<b>6,62</b>	<b>76.732,01</b>	<b>57.430,51</b>	<b>1.158.993,8</b>	<b>-25,2</b>
Imposto s/ Rendimento do Exercício	0,00	0,00	0,00		
<b>Resultado Líquido do Exercício</b>	<b>0,00</b>	<b>56.732,01</b>	<b>41.430,51</b>		<b>-27,0</b>

Os *Resultados Operacionais* apresentam um saldo final negativo, devido ao facto dos seus custos com o Fornecimento e Serviços Externos serem superiores aos Proveitos e Ganhos com a operação de transporte marítimo.

Os *Resultados Financeiros* apresentam um saldo positivo que advém de juros obtidos de depósitos a prazo.

Como *Resultado Líquido*, a Atlânticoline apresenta no ano de 2006 e 2007, valores positivos.



## 9.2 Situação Financeira

A estrutura financeira da Atlânticoline, no período 2005-2007, encontra-se reflectida de forma agregada nos quadros seguintes.

**Quadro n.º 5 – Estrutura dos Balanços – Activo Líquido**

Unid: Euro

Balanço	2005		2006		2007	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
<b>Activo Líquido</b>						
<b>Imobilizado</b>	<b>299.495,74</b>	<b>4,9</b>	<b>490.354,53</b>	<b>4,8</b>	<b>24.209.850,52</b>	<b>82,6</b>
<b>Imobilizações Incorpóreas</b>	<b>16.744,53</b>	<b>0,3</b>	<b>8.372,27</b>	<b>0,1</b>	<b>20.001,00</b>	<b>0,1</b>
Despesas de Instalação	16.744,53	0,3	8.372,27	0,1	20.001,00	0,1
<b>Imobilizações Corpóreas</b>	<b>257.751,21</b>	<b>4,3</b>	<b>456.982,26</b>	<b>4,5</b>	<b>24.164.849,52</b>	<b>82,4</b>
Equipamento Básico	0,00	0,0	0,00	0,0	<b>18.393,55</b>	0,1
Equipamento de Transporte	0,00	0,0	15.386,53	0,1	45.414,96	0,2
Ferramentas e Utensílios	135,00	0,0	545,82	0,0	1.894,69	0,0
Equipamento Administrativo	2.386,17	0,0	11.984,49	0,1	113.237,69	0,4
Imobilizações em Curso	255.230,04	4,2	429.065,42	4,2	23.985.908,63	81,8
<b>Investimentos Financeiros</b>	<b>25.000,00</b>	<b>0,4</b>	<b>25.000,00</b>	<b>0,2</b>	<b>25.000,00</b>	<b>0,1</b>
Títulos e Outras Aplicações Financeiras	25.000,00	0,4	25.000,00	0,2	25.000,00	0,1
<b>Circulante</b>	<b>5.753.906,73</b>	<b>95,1</b>	<b>9.768.640,23</b>	<b>95,2</b>	<b>5.114.334,70</b>	<b>17,4</b>
<b>Existências</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>33.495,11</b>	<b>0,1</b>
Matérias Primas, Subsidiárias e de Consumo	0,00	0,0	0,00	0,0	3.467,61	0,0
Mercadorias	0,00	0,0	0,00	0,0	30.027,50	0,1
<b>Dívidas de Terceiros - Curto Prazo</b>	<b>55.553,19</b>	<b>0,9</b>	<b>71.582,21</b>	<b>0,7</b>	<b>914.738,39</b>	<b>3,1</b>
Clientes, C/C	0,00	0,0	0,00	0,0	349.399,76	1,2
Estado e Outros Entes Públicos	44.999,29	0,7	71.582,21	0,7	182.788,24	0,6
Empresas do Grupo	0,00	0,0	0,00	0,0	9.783,10	0,0
Outros Devedores	10.553,90	0,2	0,00	0,0	372.767,29	1,3
<b>Títulos Negociáveis</b>	<b>990.016,24</b>	<b>16,4</b>	<b>990.016,24</b>	<b>9,7</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>
Outras Aplicações de Tesouraria	990.016,24	16,4	990.016,24	9,7	0,00	0,0
<b>Depósitos Bancários e Caixa</b>	<b>4.688.067,71</b>	<b>77,4</b>	<b>8.128.756,76</b>	<b>79,2</b>	<b>3.273.070,46</b>	<b>11,2</b>
Depósitos Bancários	4.687.835,85	77,4	8.128.278,08	79,2	3.272.528,23	11,2
Caixa	231,86	0,0	478,68	0,0	542,23	0,0
<b>Acréscimos e Diferimentos</b>	<b>20.269,59</b>	<b>0,3</b>	<b>578.285,02</b>	<b>5,6</b>	<b>893.030,74</b>	<b>3,0</b>
Acréscimos de Proveitos	19.352,62	0,3	577.209,74	5,6	550.000,00	1,9
Custos Diferidos	916,97	0,0	1.075,28	0,0	343.030,74	1,2
<b>Total do Activo Líquido</b>	<b>6.053.402,47</b>	<b>100,0</b>	<b>10.258.994,76</b>	<b>100,0</b>	<b>29.324.185,22</b>	<b>100,0</b>



**Quadro n.º 6 – Estrutura dos Balanços – Fundos Próprios e Passivo**

Unid: Euro

Balanço	2005		2006		2007	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
<b>Fundos Próprios e Passivo</b>						
<b>Fundos Próprios</b>	<b>6.000.000,00</b>	<b>99,1</b>	<b>6.056.732,01</b>	<b>59,0</b>	<b>6.098.162,52</b>	<b>20,8</b>
Capital Social	6.000.000,00	99,1	6.000.000,00	58,5	6.000.000,00	20,5
Reservas Legais		0,0		0,0	5.700,00	0,0
Resultados Transitados		0,0		0,0	51.032,01	0,2
Resultado Líquido do Exercício	0,00	0,0	56.732,01	0,6	41.430,51	0,1
<b>Passivo</b>	<b>53.402,47</b>	<b>0,9</b>	<b>4.202.262,75</b>	<b>41,0</b>	<b>23.226.022,70</b>	<b>79,2</b>
<b>Dívidas a Terceiros - Curto Prazo</b>	<b>37.069,59</b>	<b>0,6</b>	<b>38.018,34</b>	<b>0,4</b>	<b>2.546.804,80</b>	<b>8,7</b>
Fornecedores C/C	32.264,66	0,5	31.041,22	0,3	251.861,41	0,9
Fornecedores de Imobilizado		0,0		0,0	2.265.000,00	7,7
Estado e Outros Entes Públicos	3.562,20	0,1	6.977,12	0,1	11.495,69	0,0
Outros Credores	1.242,73	0,0		0,0	18.447,70	0,1
<b>Acréscimos e Diferimentos</b>	<b>16.332,88</b>	<b>0,3</b>	<b>4.164.244,41</b>	<b>40,6</b>	<b>20.679.217,90</b>	<b>70,5</b>
Acréscimos de Custos	16.332,88	0,3	14.244,41	0,1	129.217,90	0,4
Proveitos Diferidos	0,00	0,0	4.150.000,00	40,5	20.550.000,00	70,1
<b>Total dos Fundos Próprios e Passivo</b>	<b>6.053.402,47</b>	<b>100,0</b>	<b>10.258.994,76</b>	<b>100,0</b>	<b>29.324.185,22</b>	<b>100,0</b>

O activo total líquido da Atlânticoline totalizava, em 31/12/2007, o montante de €29 324 185,22, apresentando um acréscimo de 185,8% relativamente ao ano anterior.

A parte mais significativa do activo é constituída pelo seu *Imobilizado Corpóreo*, que representa 82,4% do activo total líquido, o qual é composto maioritariamente por *Imobilizado em Curso* (81,8%). O volume de *Imobilizado em Curso* apresenta um crescimento bastante acentuado, em resultado dos investimentos realizados na construção dos dois navios.

No activo, assume destaque o volume de disponibilidades existente a 31/12/2007 (11,2%).

A estrutura de financiamento dos activos é maioritariamente assegurada pelos «Proveitos Diferidos» – 70,1% e pelos «Fundos Próprios» – 20,8% .

Os *Proveitos Diferidos* correspondem às transferências atribuídas pela RAA para financiamento da construção dos dois navios, no âmbito do “Contrato de Gestão de Serviços de Interesse Económico Geral relativo à construção e exploração de navios de transporte de veículos e passageiros entre as ilhas do arquipélago dos Açores”.

No final do exercício, os meios financeiros disponíveis – €3 273 070,46 – cobriam a totalidade das dívidas de curto prazo – €2 546 804,80.



Em termos de fluxos monetários, apresenta-se o Mapa de Fluxos de Caixa relativo ao triénio em análise.

**Quadro n.º 7 – Demonstração dos Fluxos de Caixa**

	<i>Unid.: Euros</i>		
Demonstração dos Fluxos de Caixa em 31/12	2005	2006	2007
<b>Actividade Operacional</b>			
Recebimento de Clientes	0,00	0,00	1.377.090,58
Subsídios à Exploração	0,00	3.550.000,00	8.812.000,00
Pagamentos a Fornecedores	-9.084,43	-4.008.824,95	-10.459.638,53
Pagamentos a Pessoal	-11.332,15	-104.531,44	-544.264,66
<b>Fluxo gerado pelas operações</b>	<b>-20.416,58</b>	<b>-563.356,39</b>	<b>-814.812,61</b>
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	0,00	-1,16	-21.777,56
Outros Pagamentos/recebimentos relativos à actividade operacional	-53.753,19	11.500,00	-187,74
<i>Fluxos gerados antes das rubricas extraordinárias</i>	<b>-53.753,19</b>	<b>11.498,84</b>	<b>-21.965,30</b>
Pagamentos/Recebimentos relacionados com rubricas extraordinárias		-49,26	-3.496,80
<b>Fluxos das Actividades Operacionais</b>	<b>-74.169,77</b>	<b>-551.906,81</b>	<b>-840.274,71</b>
<b>Actividade de Investimento</b>			
Recebimentos provenientes de participações financeiras	0,00	4.150.000,00	16.400.000,00
Pagamentos respeitantes a Investimentos Financeiros	-25.000,00	0,00	0,00
Pagamentos respeitantes a Imobilizações Corpóreas e Incorpóreas	-222.728,77	-239.608,04	-21.523.239,29
<b>Fluxos de Actividades de Investimento</b>	<b>-247.728,77</b>	<b>3.910.391,96</b>	<b>-5.123.239,29</b>
<b>Actividades de Financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de Aumentos de Capital	6.000.000,00	0,00	0,00
Recebimentos provenientes de Juros e proveitos similares	0,00	82.354,24	118.898,83
Pagamentos respeitantes a Juros e Custos Similares	-17,51	-150,34	-1.087,37
<b>Fluxos de Actividades de Financiamento</b>	<b>5.999.982,49</b>	<b>82.203,90</b>	<b>117.811,46</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>	<b>5.678.083,95</b>	<b>3.440.689,05</b>	<b>-5.845.702,54</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período</b>	<b>0,00</b>	<b>5.678.083,95</b>	<b>9.118.773,00</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período</b>	<b>5.678.083,95</b>	<b>9.118.773,00</b>	<b>3.273.070,46</b>

Os fluxos gerados pelas operações têm apresentado valores negativos, por a importância de *recebimentos de clientes* e de *subsídios à exploração* ser insuficiente para cobrir os pagamentos a fornecedores e pessoal.

Os fluxos das actividades de investimento têm apresentado valores negativos, justificados pelo facto das participações financeiras serem insuficientes para cobrir os pagamentos respeitantes a imobilizações corpóreas e incorpóreas.



## PARTE II – OBSERVAÇÕES DA AUDITORIA

### Capítulo III – Caracterização dos contratos de construção dos navios

#### 10. Procedimentos pré-contratuais

O quadro n.º 8 identifica, por ordem cronológica, os principais actos dos procedimentos pré-contratuais, até à celebração dos contratos e obtenção de visto pelo Tribunal de Contas.

**Quadro n.º 8 – Sinopse dos dois Contratos**

<i>DATAS</i>	<i>ACTOS</i>
24-03-06	Aprovação das peças dos dois concursos públicos internacionais (deliberação do C.A. da Atlânticoline, S.A.). Preço base dos concursos: €32 000 000,00 e €8 000 000,00.
20-04-06	Autorização dos procedimentos (Resolução do Conselho do Governo n.º 40/2006, de 20 de Abril).
03-05-06	Publicação dos anúncios no <i>Jornal Oficial da União Europeia</i> , n.º S 84.
24-05-06	Rectificação dos anúncios no Suplemento do <i>Jornal Oficial da União Europeia</i> , n.º S 98.
05-07-06	Actos públicos de abertura das propostas. Dois concorrentes no Navio C. 258: Astilleros Barreras, cuja proposta, no valor de €34 000 000,00, foi excluída no acto público, por a sua apresentação não ter sido efectuada em conformidade com as exigências do Programa do Concurso, e ENVC, S.A., com um preço de €40 000 000,00. Um concorrente no Navio C. 259: ENVC, S.A., com um preço de €14 500 000,00.
01-08-06	Deliberações de não adjudicação, por exclusão de ambas as propostas apresentadas pela ENVC, S.A., 25% e 81% superiores aos respectivos preços base. Aprovação das peças dos dois procedimentos por negociação sem publicação prévia de anúncio com convite a uma única entidade (deliberação do C.A. da Atlânticoline, S.A.). Preço base dos procedimentos manteve-se: €32 000 000,00 e €8 000 000,00. Remessa de ofícios-convite à ENVC, S.A.
18-08-06	Entrega das propostas da ENVC, S.A.: €39 950 000,00 e €9 950 000,00.
30-08-06	Sessão de negociação – Navio C. 259, sem alteração das condições.
31-08-06	Sessão de negociação – Navio C. 258, sem alteração das condições.
08-09-06	Homologação dos dois relatórios finais de apreciação das propostas, adjudicação dos fornecimentos e aprovação de ambas as minuta (deliberação do C.A. da Atlânticoline, S.A.).
21-09-06	Outorga dos dois contratos.
13-10-06	Visto do Tribunal de Contas (Processos n.º 114 e 115/2006)



O direito aplicado no procedimento prévio, de acordo com a exigência do contrato de gestão de serviços de interesse económico geral, foi o regime consagrado no Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.

Considerando a finalidade e a natureza do caso julgado da decisão do visto, nesta auditoria apenas se cuidará de apreciar a execução dos contratos.

### 11. Objecto e elementos essenciais dos contratos de construção

Mediante a celebração dos contratos, a ENVC, S.A., obrigou-se perante a Atlânticoline, S.A., a construir dois navios tipo “Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry”, para operar no tráfego marítimo internacional, pelos preços de €39 950 000,00 (Navio C. 258) e €9 950 000,00 (Navio C.259).

Os contratos de construção naval foram adjudicados por deliberação do C.A., de 08/09/2006, com prazos idênticos de execução – 565 dias, contados a partir da data de outorga dos contratos. Os navios deveriam ser entregues a 09/04/2008.

Os elementos essenciais dos contratos relativos aos navios C.258 e C. 259 são os seguintes:

**Quadro n.º 9 – Elementos essenciais dos contratos de construção**

	<b>Navio C. 258</b>	<b>Navio C. 259</b>
<b>Valor da adjudicação</b>	€ 39 950 000,00 (s/IVA)	€ 9 950 000,00 (s/IVA)
<b>Construtor</b>	ENVC, S.A.	
<b>Data da outorga</b>	21/09/2006	
<b>Prazo de execução</b>	565 dias	
<b>Data de conclusão</b>	09/04/2008	
<b>Garantia</b>	2 anos	
<b>Dimensões e Capacidade</b>		
Comprimento fora-a-fora	96,9 m	60 m
Calado máximo	4,6 m	3,6 m
Capacidade passageiros	750	400
Capacidade tripulantes	40	6
Camarotes passageiros	13	0
Capacidade viaturas	144	34
<b>Propulsão e Energia</b>		
Tipo de propulsão	Diesel-eléctrica, com propulsores azimutais	Convencional, 2 motores com 2 linhas de veios e hélices de passo variável
Potência dos motores propulsores	3400 kW	2600 kW
Grupos Diesel-Geradores	3x3200 Kw + 1872 kW	2x2652 Kw
Impulsor de Proa	1000 kW	405 kW



O **contrato de construção de navio** tem previsão nos artigos 12.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho. Está sujeito à forma escrita, e é disciplinado pelas cláusulas do respectivo instrumento contratual e, subsidiariamente, pelas normas aplicáveis ao contrato de empreitada (artigos 1207.º e seguintes do Código Civil).

## 12. Entidades intervenientes

Em torno dos dois projectos de construção naval, para além da Atlânticoline, S.A., e ENVC, S.A., intervenientes principais no processo enquanto, respectivamente, dono da obra e construtor, participam os seguintes *stakeholders* (intervenientes).

### Quadro n.º 10 – Entidades Intervenientes

<b>Atlânticoline, S.A.</b>	– Dono da Obra
<b>ENVC, S.A.</b>	– Construtor
<b>SCMA – Sociedade de Consultores Marítimos, Lda.</b>	– Projectista – Consultadoria e fiscalização
<b>Fundo de Maneio, Lda.</b>	– Estudo de viabilidade económica e financeira – Preparação da candidatura a fundos comunitários
<b>Sérvulo &amp; Associados – Sociedade de Advogados, RL</b>	– Assessoria jurídica – Processo de conciliação

O conhecimento do objecto dos contratos seguintes irá revelar-se importante na análise dos aditamentos aos contratos de construção, mormente no fundamento da necessidade de introdução de modificações e aditamentos às Memórias Descritivas e aos Desenhos de Arranjo Geral dos navios.

Em 24/10/2005, a Atlânticoline celebrou com a SCMA – Sociedade de Consultores Marítimos, Lda., o contrato de aquisição de serviços, cujos elementos essenciais constam do seguinte quadro.

### Quadro n.º 11 – Contrato de fornecimento dos projectos

<b>Objecto do contrato</b>	Fornecimento da documentação do projecto preliminar para a construção de 4 navios
<b>Prazo</b>	De 24/10/2005 a 15/02/2006
<b>Valor</b>	€322 900,00 (s/IVA)
<b>Procedimento</b>	Ajuste directo



Os navios a construir seriam do tipo *Ro-Ro Pax Ferry*: sendo dois navios gémeos com um comprimento fora-a-fora de cerca de 60 metros, um navio com um comprimento fora-a-fora de 90 metros e outro de 40 metros. Nos termos da cláusula 2.4 do contrato, a SCMA obrigava-se a desenvolver o trabalho em 3 fases<sup>15</sup>:

- a) **Fase A** – Elaboração da versão preliminar dos seguintes documentos: desenho de arranjo geral, secção mestra, especificação técnica, lista de fabricantes dos equipamentos, cálculos hidrostáticos preliminares e plano geométrico preliminar;
- b) **Fase B** – Realização de testes de tanque, cálculo de vibrações e ruído;
- c) **Fase C** – Apresentação da versão final dos documentos, nomeadamente desenho de arranjo geral e especificação técnica.

A elaboração dos projectos dos navios foi subcontratada a uma empresa especializada russa, a PCB Petrobalt L.td, empresa responsável, ainda, pela realização dos testes de tanque aos navios (*vide* cláusulas 6.<sup>a</sup> e 8.<sup>a</sup> deste contrato).

Naquela data [24/10/2005], a Atlânticoline celebrou, também com a mesma empresa, um contrato prestação de serviços de consultadoria, no âmbito do projecto de construção dos navios C. 258 e C. 259. Em 01/01/2007, este contrato foi actualizado mediante a celebração de um novo acordo.

#### Quadro n.º 12 – 1.º Contrato de prestação de serviços de consultadoria – SCMA

<b>Objecto do contrato</b>	Serviços de consultadoria no âmbito da construção dos dois navios
<b>Prazo</b>	Até assinatura dos contratos de construção
<b>Valor</b>	Mensal de €2 800,00 (s/IVA) + despesas de deslocação + pareceres técnicos
<b>Procedimento</b>	Ajuste directo

As tarefas cometidas à SCMA, Lda., incluíam, designadamente: a análise dos dados sobre os portos da RAA; a preparação das especificações técnicas, para os três tipos de navios e dos respectivos desenhos de arranjo geral; a elaboração do programa do concurso, a elaboração do Caderno de Encargos; a avaliação das propostas apresentadas, no âmbito do concurso público<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> O objecto do contrato consta na íntegra do Anexo I.

<sup>16</sup> O objecto do contrato consta na íntegra do Anexo II.



**Quadro n.º 13 – 2.º Contrato de prestação de serviços de consultadoria – SCMA**

<b>Objecto do contrato</b>	Serviços de assistência técnica relativamente à construção dos dois navios pela ENVC e a navios em regime de afretamento
<b>Prazo</b>	6 meses (01/01/2007 a 01/07/2007)
<b>Valor</b>	Mensal de €3 000,00 (s/IVA) + despesas de deslocação + pareceres técnicos
<b>Procedimento</b>	Ajuste directo

O objecto deste contrato incluía o apoio: na supervisão das novas construções em curso na ENVC, S.A., nas reuniões com a ENVC, S.A., e com a Sociedade Classificadora, e na selecção e aprovação de equipamentos para os navios em construção<sup>17</sup>.

No que respeita à fiscalização, e para além deste contrato com a SCMA, Lda., a Atlânticoline, S.A., por deliberação do C.A., de 15/01/2007, determinou requisitar um engenheiro naval à APTO, S.A., para exercer as funções de assessoria técnica e acompanhamento e fiscalização da construção dos dois navios, com efeitos a 01/02/2007. O vencimento mensal atribuído foi de €2 200,00, acrescido das ajudas de custo.

A Atlânticoline celebrou com a empresa Fundo de Maneio, Lda., dois contratos de aquisição de serviços, cujos elementos essenciais constam dos seguintes quadros.

**Quadro n.º 14 – 1.º Contrato de serviços de elaboração de estudos**

<b>Objecto do contrato</b>	Elaboração do estudo de viabilidade económica e financeira, no âmbito da candidatura dos dois navios a fundos comunitários
<b>Prazo</b>	1 mês
<b>Valor</b>	€17 500,00 (s/IVA)
<b>Procedimento</b>	Ajuste directo

Para efeitos de elaboração da candidatura aos fundos comunitários, a Atlânticoline, S.A., celebrou, novamente, com a empresa Fundo de Maneio, Lda., o seguinte contrato:

<sup>17</sup> O objecto do contrato consta do anexo III.



**Quadro n.º 15 – 2.º Contrato de serviços de elaboração de estudos**

<b>Objecto do contrato</b>	Elaboração da candidatura ao PROCONVERGENCIA <sup>18</sup>
<b>Prazo</b>	15 dias
<b>Valor</b>	€22 500,00 (s/IVA)
<b>Procedimento</b>	Ajuste directo <sup>19</sup>

Os serviços a prestar contemplavam o preenchimento dos formulários, análise financeira e económica do projecto, bem como a prestação de eventuais esclarecimentos durante a fase de análise da candidatura por parte da entidade gestora.

Ao longo de 2006-2007, a Atlânticoline, S.A., beneficiou ainda de apoio jurídico da Sérvulo & Associados – Sociedade de Advogados, RL. De acordo com o valor imputado à conta 441113, entre Março de 2006 e Setembro de 2007, foi paga a quantia de €40 794,70. (vide quadro IV – Anexo I).

<sup>18</sup> “Os serviços a prestar contemplam o preenchimento dos formulários, análise financeira e económica do projecto e demais informação que se mostre necessária à correcta instrução da candidatura, de acordo com os normativos comunitários. Também contempla a prestação de eventuais esclarecimentos que venham a ser solicitados durante a fase de análise da candidatura por parte da entidade gestora” (vide ponto 2 das Especificações constantes do ofício-convite).

<sup>19</sup> Apesar de no processo constar cópia de dois ofícios-convite endereçados a outras duas entidades, considerou-se que o procedimento foi o do ajuste directo uma vez que não existia comprovativo de uma efectiva concorrência (os dois endereços das empresas convidadas não se encontravam correctos, não existiam relatórios de envio por telefax ou registo dos correios e não foram apresentadas quaisquer propostas por parte destas duas empresas).



## Capítulo IV – Execução material do contrato de construção do Navio C. 258

### 13. Preço

A Atlânticoline, S.A., lançou o concurso público para construção do Navio C. 258 e, posteriormente, o segundo procedimento restrito à ENVC, S.A., com base num projecto, adquirido à SCMA, Lda..

Ao abrigo do contrato de construção, a ENVC, S.A., estava obrigada a um requisito de resultado: a empresa não era responsável apenas por construir um navio, mas o navio constante do projecto. Ora, face ao convite para contratar, o adjudicatário declarou, mediante a sua proposta, poder executar a construção em conformidade com esse projecto.

No concurso público internacional, a ENVC, S.A., apresentou o preço de €40 000 000,00, 25% superior ao preço base do concurso – €32 000 000,00; no segundo procedimento, o preço baixou para €39 950 000,00, 24,8% superior ao preço base.

O quadro seguinte agrega as notas justificativas dos preços, constantes das propostas entregues no concurso público internacional e, posteriormente, no procedimento por negociação. Pretende-se, com o quadro, conhecer a importância parcelar dos vários componentes que compõem o preço, por forma a melhor avaliar os trabalhos a mais solicitados no decurso do contrato.

**Quadro n.º 16 – C. 258 – Nota Justificativa do Preço**

*Unid.: euro*

Descrição	Concurso Público Internacional	Procedimento Negociação
Projecto	1.700.000	2.100.000
Casco e superestruturas	3.900.000	9.100.000
Sistemas de propulsão	6.300.000	13.000.000
Equip. aux. Gerador Energia	7.800.000	250.000
Equipamento Electrónico	450.000	600.000
Instalações Eléctrica	2.600.000	2.800.000
Instalações Ar Condicionado	1.100.000	1.200.000
Equipamento Convés	1.350.000	1.100.000
Meios Segurança	2.100.000	1.500.000
Arranjo Interior	5.170.000	6.900.000
Formação	80.000	80.000
Classe	450.000	420.000
Provas	200.000	500.000
Seguros	400.000	300.000
Mobilização	100.000	100.000
<b>Total</b>	<b>33.700.000</b>	<b>39.950.000</b>

**Nota:** A soma das parcelas que constam na nota justificativa do preço do concurso público internacional, enviada pela Atlânticoline, S.A, apresenta o valor de €33 700 000,00 e não os €40 000 000,00 propostos pela concorrente, **situação para a qual não se encontra justificação nem foi esclarecida em contraditório.**



#### 14. Serviços suplementares

O contrato relativo ao **Navio C. 258**, até 29/09/2008, sofreu **quatro aditamentos**, que importaram num **sobre custo** na ordem dos **€6 500 000,00**, correspondente a um acréscimo de **16,3%** sobre o valor da adjudicação.

A primeira tarefa a ser empreendida no âmbito do contrato de fornecimento foi a elaboração e aperfeiçoamento dos projectos.

Para além desta colaboração, quanto ao modo como o trabalho seria desenvolvido, nos termos da cláusula 5.<sup>a</sup>, n.º 4, do contrato, as partes poderiam apresentar modificações e adições à Memória Descritiva e ao Desenho de Arranjo Geral “*desde que as mesmas não comprometam a finalidade para a qual o Navio é construído*”.

Considerando que, na execução do contrato, a Atlânticoline, S.A., devia obediência aos preceitos constantes do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, nomeadamente ao regime dos serviços suplementares, comumente denominados “trabalhos a mais”, importa proceder à análise das modificações introduzidas no navio, por forma a verificar-se se foram autorizadas alterações susceptíveis de alterar a aptidão do navio para o uso previsto no contrato, bem como aferir do cumprimento dos normativos legais.

Interessa, em primeiro lugar, verificar os fundamentos *de facto* das alterações apresentadas nos vários adicionais.

#### Quadro n.º 17 – C. 258 – Alterações objecto do 1.º Aditamento (29.12.06)

<b>Preço: €4.650.000,00</b>	
% sobre o valor do contrato inicial: 11,64 %	
Deliberação do C.A., de 20 de Dezembro de 2006	
<b>Objecto</b>	Aumento do número dos camarotes (de 8 suites e 5 duplos passou para 18 suites e 9 duplos) – €3 800 000,00
	Justificação: – “A necessidade de melhorar os níveis de comodidade estabelecidos inicialmente, tendo em conta o ambiente marítimo inter-insular específico em que este Navio irá operar” e “visou dar resposta a uma necessidade detectada na operação de 2006, no decurso da qual ficámos conscientes da importância de disponibilizar um elevado número de camarotes para passageiros que apenas terminam a viagem no dia seguinte àquele em que a iniciam”; – “O entendimento das entidades ligadas à protecção civil em matéria de evacuação massiva de pessoas, o qual prevê que os Navios a fornecer constituam o essencial do universo de afretamento de meios de transporte de emergência na região, o que implica que os mesmos devam ter uma elevada capacidade de transporte de passageiros, para a eventualidade de virem a ser utilizados em situações de emergência”.
	Instalação do segundo impulsor de proa – €850 000,00
Justificação: – Justificada por <b>recurso à melhoria das condições de manobrabilidade</b> do Navio: “Na verdade, tomámos conhecimento, no decurso da execução do contrato, de que esta opção técnica estava a começar a ser implementada por um armador açoriano com grande experiência na operação nos portos das ilhas do arquipélago dos Açores, como forma de ultrapassar as dificuldades de manobra específicas dos portos açorianos e de permitir contornar possíveis problemas de funcionamento num dos impulsores”.	



**Quadro n.º 18 – C. 258 – Alterações objecto do 2.º Aditamento (08.01.07)**

<b>Preço: €700.000,00</b>	
% sobre o valor do contrato inicial: 1,75 %	
Deliberação do C.A., de 5 de Janeiro de 2007	
<b>Objecto</b>	Equipamento de carga e zona de equipamento de carga
	Justificação: – <i>“Melhorar os acessos de embarque de viaturas e passageiros definidos inicialmente no contrato, atendendo aos diversos portos com diferentes características e a altura das marés em que o Navio irá operar. As modificações (...) não foram reguladas aquando da celebração do Aditamento n.º 1, porquanto as questões em causa revestiam natureza técnica mais complexa, que careceu de estudo mais demorado por parte da entidade adjudicante”.</i>

**Quadro n.º 19 – C. 258 – Alterações objecto do 3.º Aditamento (19.02.08)**

<b>Preço: não aplicável</b>	
Deliberação do C.A., de 22 de Fevereiro de 2008 (ratificação)	
<b>Objecto</b>	<b>Alteração no plano de pagamentos:</b> pagamento do equipamento de propulsão em dois momentos: 2,5% com a chegada ao estaleiro de mais de metade do equipamento e os restantes 2,5% com a chegada ao estaleiro de todos os elementos [pontos ii) e iii) da alínea c) do n.º 1 da cláusula 23.ª do contrato].
	Justificação: – <i>“Circunstancialismo específico invocado pelos ENVC”.</i>

**Quadro n.º 20 – C. 258 – Alterações objecto do 4.º Aditamento (29.08.08)**

<b>Preço: €1.150.038,00</b>	
% sobre o valor do contrato inicial: 2,88 %	
Deliberação do C.A., de 28 de Agosto de 2008	
<b>Objecto</b>	Rearranjos e apetrechamento de diversos espaços; introdução de novos espaços e anteparas estanques
	Justificação: – <i>“A necessidade de realizar as modificações e adições em causa foi detectada pela Atlânticoline, S.A., na sequência do balanço realizado após o fecho da operação anterior e do qual resultou clara a necessidade de proceder ao aperfeiçoamento de algumas das características do Navio anteriormente definidas, por forma a torná-lo mais adequado e apelativo para as populações que, na RAA, visa servir.”</i>

O 3.º aditamento teve que ver com uma alteração ao plano de pagamentos e, neste sentido, não envolveu alterações de projecto ou maiores encargos financeiros para a Região. O sentido desta alteração foi um pagamento antecipado de €2.996.250,00. O equipamento de propulsão, de acordo com a proposta apresentada, era o materialmente mais significativo, €13.000.000,00 (cfr. quadro n.º 16).



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

Da análise às restantes alterações introduzidas, conclui-se que, genericamente, não comprometem a finalidade para a qual o navio está a ser construído, concedendo-se que visem tornar o navio mais adequado e eficiente para a navegação entre as ilhas. Por outro lado, também se justifica que, por um princípio de reequilíbrio financeiro do contrato, as alterações requeridas tenham como contrapartida um aumento do preço do navio.

Contudo, verifica-se que:

- a) As alterações introduzidas não resultaram da entrada em vigor de regras técnicas, regulamentos, convenções internacionais ou quaisquer outras normas legais que imperativamente condicionassem a construção do navio;
- b) O argumento da necessidade de arranjo da zona habitacional com base no apoio a situações de emergência não colhe na medida em que não é possível, por natureza, justificar uma opção estabelecida em adicional de 29/12/2006, com um relatório do Serviço Regional de Protecção Civil e Bombeiros dos Açores, datado de 03/07/2007;
- c) Uma atempada e correcta previsão das necessidades permitiriam que o projecto inicial já contemplasse as alterações, porquanto “*o ambiente marítimo inter-insular específico em que o Navio irá operar*” ou características dos “*diversos portos e alturas das marés*” são dados básicos a ter em conta antes de pôr um projecto a concurso;
- d) Existem situações de alteração, nomeadamente das zonas de lazer ou habitacionais, que se devem a uma mudança de intenção, nas quais o dono da obra altera soluções iniciais para outras que julga mais adequadas, designadamente “*na sequência de balanço realizado após o fecho da operação anterior*”.

O que ficou dito tornou questionável que as alterações introduzidas pudessem ser juridicamente qualificadas como “trabalhos a mais”, nos termos do regime estatuído pela alínea e) do n.º 1 do artigo 86.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.

A **resposta** do Serviço, em **contraditório**, foi extensa nos factos enunciados, mas, principalmente, na fundamentação jurídica. Assim, seguindo a apresentação constante das alíneas *supra* conclui-se que:

- a) A **Atlânticoline não identificou a entrada em vigor de quaisquer normas legais**, regras técnicas ou convenções internacionais que obrigassem à adopção de alterações na construção do navio.

Ao invés, é bastante desenvolvida a noção de “*espiral do projecto*”. Pretendendo o Serviço comprovar que o projecto de “*Um navio é uma estrutura de engenharia altamente complexa, sendo que o respectivo projecto representa um compromisso entre muitos requisitos que conflituam entre si. (...) / Da noção de espiral do projecto decorrem duas consequências muito importantes para o projecto de navios:*”

- (i) *A um tempo, o projecto de navios é uma actividade que é feita por etapas cujo grau de aperfeiçoamento (e, portanto, de completude) vai evoluindo ao longo do tempo do próprio projecto;*
- (ii) *A outro, a alteração de qualquer dos parâmetros ou elementos do projecto repercute-se, necessariamente, em todas (ou pelo menos muitas) das demais características do navio, obrigando a que sejam feitos novos cálculos para todas estejam conjugadas”.*



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

Apesar das dificuldades invocadas de optimização das características de um navio, a este Tribunal compete verificar se a execução do contrato está conforme ao enquadramento legal em vigor e ao próprio contrato, que reproduz as regras legais na cláusula 5.º.

O facto do projecto de um navio ser sequencial e iterativo não significa que o mesmo seja provisório. Neste sentido, faz-se apelo ao regime instituído no cit. Decreto-Lei n.º 201/98, que não acolhe esta perspectiva de espiral do projecto. O artigo 14.º, sob a epígrafe *Projecto*, refere que:

“1 – O construtor deve executar a construção do navio em conformidade com o projecto aprovado pelo dono (...);  
2 – O construtor não é responsável pelo projecto elaborado pelo dono da obra ou por terceiro.”

Por outro lado, o artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 201/98, que dispõe sobre as alterações permitidas no contrato de construção, estabelece as condições em que as mesmas são legalmente permitidas:

“1 – Se durante a construção entrarem em vigor regras técnicas, regulamentos, convenções internacionais ou qualquer outras normas legais que imponham alterações na construção, deve o construtor no prazo de 30 dias contados do início da respectiva vigência, avisar o dono da obra e apresentar-lhe uma proposta do preço das alterações e, sendo caso disso, da nova data de entrega do navio.”

**b)** Relativamente ao **relatório do Serviço Regional de Protecção Civil e Bombeiros dos Açores**, em particular, à necessidade de rearranjo da zona habitacional, através do aumento do número de camarotes, **a Atlânticoline, S.A., alegou:**

“ (...) *constituiu fundamento decisivo dessa adequação do navio em causa às necessidades sentidas – e só então constatadas – de configurar o mesmo de forma adequada à sua utilização como meio de transporte de emergência, em estreita coordenação com as orientações propugnadas pelos serviços de protecção civil.*

*Reconhecendo, naturalmente, que o relatório do Serviço Regional de Protecção Civil e Bombeiros dos Açores, por si junto, e datado de 03/07/2007, é posterior à data de celebração do 1.º Aditamento (de 29/12/06), a verdade é que o mesmo demonstra que era esta a posição dos serviços de protecção civil relativamente à configuração e papel a desempenhar pelo Navio C.258. Essa posição foi, mesmo antes de formalizada no mencionado relatório, transmitida informalmente à Administração da Atlânticoline (...).”*

Admitindo-se que o C.A. da Atlânticoline teve conhecimento informal do teor do relatório, a utilização deste argumento não colhe.

A evidenciar, transcreve-se, na íntegra, o extracto do relatório intitulado *Evacuação Massiva de Populações*, de 03/07/07, que se refere ao transporte marítimo – Empresas regionais: “Das empresas regionais apenas a Atlânticoline, quando possuir os próprios e novos navios, poderá integrar o universo de afretamento de meios de transporte de emergência. / Esta perspectiva decorre de duas circunstâncias essenciais. A saber: A capacidade de transporte de passageiros e a velocidade anunciada para os novos navios, num futuro próximo, é significativa (do ponto de vista do afretamento de emergência); a operação destes meios desenvolve-se no próprio arquipélago, o que indicia uma significativa rapidez na mobilização e chegada a qualquer ilha” (a fls. 2833, volume IV do Processo).



O **aumento do número dos camarotes** (10 suites e 4 camarotes), que importou em 3,8 milhões de euros, ficou a dever-se, unicamente, à mudança de intenção por parte da Atlânticoline.

- c) e d) Relativamente às **alterações que se tornaram necessárias por uma deficiente previsão do projecto** ou introduzidas devido a mudança de intenção, o Serviço apela para a natureza dos projectos de construção naval – espiral do projecto, ao mesmo tempo que refere:

*“(…) que o transporte marítimo de passageiros inter-ilhas na R.A.A. esteve suspenso durante 30 anos, só se retomando o transporte marítimo de passageiros muito recentemente, o que, ligado à juventude da ATLÂNTICOLINE, ajuda a compreender a pouca experiência técnica dos promotores do caderno de encargos, o que, em ligação com a mudança de responsáveis durante o processo construtivo, poderá explicar que algumas alterações feitas nos Aditamentos pudessem eventualmente ter sido consagradas ab initio no contrato inicial como características do navio”.*

Também é mencionado que: *“a perspectiva adoptada pela ATLÂNTICOLINE sempre foi a de que (...) a actividade a que a ENVC se obrigou (...) foi, antes de mais, a de desenvolver o Projecto por si apresentado, em estreita coordenação com a ATLÂNTICOLINE e com o Governo Regional dos Açores, sendo a configuração final dos navios em causa ditada pelos resultados alcançados ao longo do processo”.*

Na medida em que a Atlânticoline, S.A., tem consciência que alterações de uma variável envolvem a redefinição de múltiplas outras variáveis, maior responsabilidade lhe deve ser imputada por não ter previsto atempadamente o modo como pretendia ver executado o contrato.

Por outro lado, conforme se verificou no ponto 11 deste relatório, em torno dos projectos de construção naval existiu um **conjunto de intervenientes, contratados** precisamente para **auxiliar** a sociedade armadora a **optar** pela **melhor escolha**.

Desde logo a SCMA, Lda., a quem foram adjudicados a elaboração dos projectos, mas também serviços de consultadoria e fiscalização. De notar que a escolha desta empresa foi efectuada por ajuste directo, necessariamente pelas boas garantias que a mesma oferecia a essa sociedade armadora.

É importante ter presente que a documentação técnica que foi preparada pela SCMA incluía, não só a elaboração da versão preliminar do desenho de arranjo geral, especificação técnica, lista de fabricantes, cálculos, como também a realização de testes e a elaboração de versão final dos documentos (*cfr.* anexo I deste Relatório). Não era um esboço, mas os documentos que, a seu tempo, a Atlânticoline considerou adequados para suportar os procedimentos pré-contratuais.

Para além dos argumentos anteriores, a Atlânticoline, S.A., aduziu um argumento complementar: **a inexistência de alternativas**, no sentido de que uma outra solução teria sempre um resultado mais lesivo do interesse público e seria menos eficiente de uma perspectiva económica do que a celebração dos Aditamentos.

O Serviço pondera, em primeiro lugar, da possibilidade de um concurso circunscrito à modificação do contrato; e, em segundo, da possibilidade de resolução do contrato, conforme texto que se transcreve:



“Com efeito, importa ter presente que, ao contrário do que sucede, por exemplo, num típico contrato de empreitada, o estado em que se encontra a execução dos trabalhos previstos no contrato-base no momento em que é constatada a necessidade de introdução de modificações pode condicionar ou impedir que a realização das mesmas, ainda que não preencha rigorosamente os requisitos previstos para a realização de trabalhos ou serviços a mais, seja submetida à concorrência e porventura venha a ser adjudicada a terceiros. É que, na verdade, e como se viu também a ATLÂNTICOLINE forçada a ponderar, para além de todas as outras desvantagens, é notória a extrema dificuldade que decorreria da necessidade de remeter um navio em fase de plena execução a um outro estaleiro, entretanto contratado com vista à introdução das modificações pretendidas. Em termos práticos, o lançamento de um concurso circunscrito à modificação do contrato implicaria, neste caso, que o mesmo fosse resolvido pela ATLÂNTICOLINE – medida que, como se verá de seguida, seria extremamente gravosa e ineficiente.

De facto, em tese, poder-se-ia ainda conjecturar a possibilidade de resolução do contrato. A verdade, contudo, é que seria uma solução tanto excessivamente onerosa para o interesse público e para a boa gestão dos recursos, como economicamente ineficiente. Isto, por três ordens de razão:

(i) Em primeiro lugar, porque a resolução do contrato teria como consequência que o Navio permanecesse na propriedade dos ENVC (...). É certo que a ATLÂNTICOLINE receberia ainda a restituição dos pagamentos e eventualmente uma indemnização (...): No entanto para esta segunda seria necessária a realização de uma arbitragem, com todos os custos que a mesma envolveria, bem como o prolongamento no tempo (...);

(ii) Em segundo lugar, a resolução do contrato implicaria o lançamento de um novo concurso, com o inevitável arrastamento no tempo de todo o procedimento adjudicatório, bem como com todas as despesas inerentes ao mesmo (que, assim, seriam duplicadas);

(iii) Por fim, tinha ficado já patente inexistir qualquer outro interessado na celebração de ambos os contratos. Recorde-se – como foi dado como assente pelo Tribunal – que os ENVC foram os únicos concorrentes a apresentarem-se ao concurso público internacional que levou à celebração do Contrato para o fornecimento do Navio C.259 e que ao concurso público internacional que levou à celebração do Contrato para fornecimento do Navio C.258 apenas se apresentou mais um concorrente: ASTILLEROS BARRERRAS. No entanto, a sua «proposta [...] foi excluída no acto público, por a sua apresentação não ter sido efectuada em conformidade com as exigências do Programa do Concurso» (cfr. p. 20 do ANTEPROJECTO). Ora, tendo-se tratado de um concurso público internacional – publicitado, como é legalmente devido, no Jornal Oficial da União Europeia, n.º S 84 –, a ATLÂNTICOLINE sabia inexistirem outros co-contratantes possíveis, de nacionalidade portuguesa ou estrangeira. Ou seja, a alternativa que consistia numa mudança de construtor era, de acordo com um juízo de prognose póstuma, no mínimo, altamente improvável”.

A ideia de transferir o navio em construção para outro estaleiro é inexequível, não tanto pelas características físicas do bem, mas principalmente por não ser da sociedade armadora a propriedade do navio em construção.

Durante a construção de um navio, a propriedade do mesmo é do estaleiro (cláusula 15.<sup>a</sup> do contrato). Os pagamentos parciais que vão sendo feitos funcionam como adiantamentos, sendo que a propriedade só é transferida no momento da recepção provisória do navio, quando é dada quitação.

Quanto à resolução do contrato, em primeiro lugar o Serviço não indicou qual a ocorrência, da responsabilidade dos ENVC, que pela sua gravidade justificasse a quebra do contrato,



conforme exige a respectiva cláusula 34.<sup>a</sup>. Pelo contrário, conforme se verificou, as alterações do 1.º e 4.º aditamentos foram solicitados pela própria Atlânticoline.

Relativamente à terceira razão, não é matéria de competência do Tribunal a ponderação das eventuais vantagens ou inconvenientes, resultantes do lançamento de um novo procedimento concursal.

Conforme já tinha sido referido em anteprojecto de relatório, embora a lei permita a realização, sem necessidade de novo procedimento de escolha do co-contratante, de serviços não previstos no projecto inicial, exige que se verifiquem determinados requisitos cumulativos, de entre os quais importa destacar o da necessidade de realização dos trabalhos dever surgir na sequência de circunstâncias imprevistas<sup>20</sup>.

*In casu*, a natureza e abrangência dos trabalhos a mais não permitem demonstrar que os mesmos se tornaram necessários em resultado da ocorrência de uma qualquer circunstância imprevista surgida no decurso da execução do contrato.

Em **contraditório**, o **Serviço** avança com uma interpretação mais flexível do conceito de “circunstâncias imprevistas” constante da alínea e) do n.º 1 do artigo 86.º do *cit.* Decreto-Lei n.º 197/99, referindo:

*“Na verdade, este Tribunal tem interpretado o conceito de forma demasiado rígida, ao arrepio do elemento literal da norma (que se refere a “circunstâncias imprevistas e não “circunstâncias imprevisíveis”) e do elemento sistemático [visto que, ao contrário do que sucede na referida alínea e), em vários outros preceitos do mesmo diploma é feita referência inequívoca, aí sim, a acontecimentos imprevisíveis – nos artigos 60.º, n.º 1, alínea b), 84.º, alínea a) e 85.º, bem como, no próprio artigo 86.º, na alínea c) do n.º 1].*

*(...) Por outro lado, a ideia de sistema móvel, que determina que nenhum requisito do referido artigo é de verificação indispensável na sua máxima intensidade, podendo a falta de algum(ns) ser compensada pela maior intensidade de outro(s), como, in casu, o interesse público subjacente e a sua inseparabilidade do contrato”.*

A jurisprudência do Tribunal de Contas nesta matéria é vasta e, ao mesmo tempo unânime. Circunstância imprevista é toda a circunstância que um decisor público normal, colocado na posição do real decisor não podia nem devia ter previsto. Assenta, por outro lado, no carácter excepcional da norma bem como na necessidade de verificação de todos os seus requisitos.

Com excepção das alterações constantes do 2.º aditamento, os indícios vão no sentido da não inclusão no projecto das alterações introduzidas se ter ficado a dever a uma **deficiente ponderação das reais expectativas e necessidades que se pretende colmatar com a construção dos navios.**

<sup>20</sup> Dispõe o **artigo 86.º do Decreto-Lei n.º 197/99**, de 8 de Junho, sob a epígrafe **Ajuste directo**:

*“1 – O ajuste directo pode ter lugar, independentemente do valor, quando:*

*e) Se trate de serviços complementares não incluídos no projecto inicial ou no primeiro contrato celebrado, mas que, na sequência de circunstâncias imprevistas, se tenham tornado necessários para a execução dos serviços descritos nesses documentos, na condição de a sua adjudicação ser feita ao prestador inicial e se verificar que:*

*i) Esses serviços complementares não podem ser técnica ou economicamente separados do contrato inicial sem graves inconvenientes para as entidades adjudicantes; ou*

*ii) Os serviços em questão, embora possam ser separados da execução do contrato inicial, sejam estritamente necessários ao seu aperfeiçoamento;*

*2 – No caso da alínea e) do número anterior, o valor acumulado estimado dos contratos não pode exceder 50% do montante do contrato inicial.”*



Houve uma modelação do objecto do contrato, que se observa no quadro n.º 21, onde se registam algumas das principais características do Navio C. 258, definidas no contrato inicial e tal como constam após as alterações introduzidas pelos aditamentos.

**Quadro n.º 21 – C. 258 – Características Técnicas**

	<b>Inicial</b>	<b>Com as 4 alterações</b>
<b>Valor da adjudicação</b>	€ 39 950 000,00 (s/IVA)	€ 46 450 038,00 (s/IVA)
<b>% sobre valor do contrato</b>	100%	116,3%
<b>Prazo de execução</b>	565 dias	739 dias (+ 174 dias)
<b>Data de conclusão</b>	09/04/2008	30/09/2008
<b>Dimensões e Capacidade</b>		
Comprimento fora-a-fora	96,9 m	96,9 m
Calado máximo	4,6 m	4,6 m
Capacidade passageiros	750	750
Capacidade de tripulação	40	40
Camarotes	8 suites + 5 duplos	18 suites + 9 duplos
Capacidade viaturas	140	140
<b>Propulsão e Energia</b>		
Tipo de propulsão	Diesel-eléctrica	Diesel-eléctrica
Potência dos motores propulsores	3400 kW	3400 kW
Grupos Diesel-Geradores	3x3200 Kw + 1872 kW	3x3200 Kw + 1872 kW
Impulsor de Proa	1000 kW	2 x 600 kW

Porém, em consulta ao sítio [www.atlanticoline.pt](http://www.atlanticoline.pt), verificou-se que as características principais do Navio publicitadas **não coincidem** com os elementos na posse do Tribunal de Contas, nomeadamente quanto à potência dos motores propulsores e grupos diesel-geradores, sem que se conheça a causa de tal discrepância (*cfr.* fls 3547 e 3548 do processo – Volume IV).

Em **contraditório**, o Serviço referiu que este facto se deveu:

*“(…) a um lapso só agora notado na elaboração do site por parte da empresa para o efeito subcontratada (GLOBALEDA). De facto, o navio é dotado, na sequência dos quatro aditamentos (...) das características apontadas no Quadro n.º 21 do ANTEPROJECTO, tendo já a ATLÂNTICOLINE, tomado as providências adequadas à correcção das indicações constantes do seu site”.*

As modificações introduzidas no sítio da Atlânticoline após o contraditório respeitam à diminuição da velocidade do navio [19 para 18 nós], rectificação do número de passageiros [790 para 750] e aumento do calado máximo [4,60 m. para 5 m.].

Contudo, **o aspecto fulcral da discrepância mantém-se**, uma vez que: de acordo com os dados constantes do processo, a potência dos motores propulsores é de 3400 kW e a dos



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

grupos diesel-geradores de 3x3200 kW+1872 kW, marca ABC (*cf.* fls1497 e 1498, 1801 e seguintes do processo – Volume II), enquanto na informação publicitada no *site* a potência dos motores propulsores é de 2x3000 kW e os grupos diesel-geradores de 2x4200 kVA+2x2100 kVa (*cf.* fls 3549 e 3550 do processo – Volume IV).

Esta situação indicia que o equipamento montado no navio é distinto do contratado, sem que o Tribunal de Contas tenha conhecimento de autorização neste sentido.

**As modificações introduzidas** no Navio C. 258, ao abrigo do **1.º e 4.º aditamentos**, não são enquadráveis no artigo 86.º, n.º 1, alínea *e*), do Decreto-Lei n.º 197/99. Os membros do C.A. da Atlânticoline, S.A., que autorizaram o 1.º e 4.º aditamentos incorrem em eventual **responsabilidade financeira sancionatória**, por força do artigo 15.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, e artigo 65.º, n.º 1, alínea *b*) da LOPTC.

**Quadro n.º 22 – C. 258 – Responsáveis por infracção financeira**

	<b>Deliberação do C.A.</b>	<b>Responsáveis</b>
1.º Aditamento	20/12/2006	Duarte Manuel Martins Toste Pacheco, Presidente, Ângelo Leonardo Andrade e Luís Paulo de Oliveira Morais, vogais
4.º Aditamento	28/08/2008	António Manuel dos Santos Raposo, Presidente, José Augusto de Sousa Gomes e Amílcar José São Miguel de Oliveira, vogais



## 15. Prazo

De acordo com o artigo 13.º do contrato, o prazo de entrega do navio foi fixado em 565 dias a contar da respectiva data de celebração (18,5 meses). Tendo sido o contrato outorgado em 21/09/2006, a recepção do navio deveria ocorrer em 08/04/2008.

Não se verificou qualquer auto de suspensão dos trabalhos, nem tal foi solicitado por nenhuma das duas partes.

A Atlânticoline, S.A., refere que a construção do Navio teve “*início efectivo em 26 de Abril de 2007*”<sup>21</sup>. Contudo, a execução do contrato começou, naturalmente, pelo desenvolvimento dos projectos e peças desenhadas patenteadas, conforme consta do quadro seguinte, cujos elementos foram recolhidos da proposta da ENVC, S.A.

**Quadro n.º 23 – C. 258 – Planeamento Geral**

Actividades	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>Entrada em vigor do contrato</b>																				
<b>Projecto</b>	◆	◆																		
Proj. Classif.		■	■	■	■															
Desenv. Proj.				■	■	■	■	■												
<b>Chegada do aço</b>					◆															
<b>Produção</b>					◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Manufatura					■	■	■	■	■											
Pré-fabricação						■	■	■	■	■	■									
Pré-Aprestamento								■	■	■	■									
Instalação 1º bloco										◆										
Instalação											■	■	■							
Flutuação													◆							
Aprest. e pinturas														■	■	■	■	■	■	■
Provas à muralha																		■	■	■
Entrega																				◆

No clausulado contratual (cláusula 5.ª, n.º 5) já se previa a possibilidade de prorrogação do prazo de entrega do navio na eventualidade de serem acordadas introduções de modificações ou adições ao navio, pelo período de tempo necessário à execução destas modificações.

Nos termos do 1.º aditamento foi prorrogada a data de entrega do Navio C. 258 para 30/04/2008, com fundamento nos trabalhos suplementares requeridos pelo dono da obra.

No 4.º aditamento, essa data foi postecipada para 30/09/2008. A segunda prorrogação baseia-se basicamente no atraso na entrega de equipamentos, mas também nas alterações requeridas.

<sup>21</sup> Ofício com a ref. 1183/D, de 31 de Julho de 2008.



**Quadro n.º 24 – C. 258 – Prazos entrega do navio**

Contrato	8 de Abril de 2008	
1.º Aditamento	30 de Abril de 2008	+ 22 dias
2.º Aditamento	-----	-----
3.º Aditamento	-----	-----
4.º Aditamento	30 de Setembro de 2008	+ 153 dias

O prazo de execução do contrato passou de **565 para 740 dias**.

Na Proposta de Prorrogação, elaborada pela ENVC, S.A., em Junho de 2008, é referido que “(...) *alguns dos equipamentos principais da construção 258, designadamente os hélices propulsores (azimutais) e motores, chegaram aos estaleiros desta última com significativo atraso, traduzido, respectivamente, em 138 dias e 160 dias em relação às datas contratadas*”.

A ENVC, S.A., fez prova do atraso na entrega do equipamento principal, mediante cópia dos documentos de encomenda às fábricas e de entrega do material pelo transitário.

Nos termos do MEMORANDO DE ENTENDIMENTO, as partes consideraram que “o incumprimento do prazo contratual de entrega do Navio C. 258 por parte da ENVC teve como fundamento o incumprimento, por parte dos fornecedores desta última entidade, do prazo de entrega dos equipamentos principais do navio em questão (propulsores azimutais e motores), o que impossibilitou a finalização tempestiva (...). (...) o mencionado atraso (...) não é imputável à ENVC, porquanto tal circunstância não era previsível à data da celebração do contrato de fornecimento, sendo, ademais, alheia ao controlo desta última entidade”.

A Atlânticoline, S.A., considerou inexistir fundamento para a aplicação à ENVC, S.A., das penalidades previstas contratualmente; considerando, pelo contrário, estarem reunidas as condições para prorrogação do prazo contratual em 175 dias.

Ao invés, da leitura da correspondência entre a ENVC, S.A. e os fornecedores, transparece a preocupação do estaleiro em acautelar os seus interesses financeiros, porquanto existe a intenção de fazer accionar as penalidades devidas pelos atrasos na construção do navio<sup>22</sup>.

## **16. Penalidades**

Nos termos da cláusula 31.<sup>a</sup> do contrato, por cada dia de mora na entrega do navio, a Atlânticoline, S.A., tinha o direito de aplicar à ENVC, S.A., uma multa, calculada do seguinte modo:

- a) Do 31.º ao 60.º dias: €30.000;
- b) Do 61.º ao 90.º dias: €45.000;
- c) Do 91.º dia em diante: €60.000;

O montante total a pagar pela ENVC, S.A., a título de penalidades, não poderá ultrapassar o valor correspondente a 10% do valor global do contrato.

<sup>22</sup> Correios electrónicos, de 07/12/2007, 20/02/2008



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

Em primeiro lugar, as penalidades existentes nos termos da cláusula 31.<sup>a</sup> do Caderno de Encargos, que oneravam o atraso na entrega entre o 1.º e 30.º dias, não constam do contrato assinado entre as partes, sem que exista justificação para tal omissão.

Pela regra da prevalência do contrato sobre as restantes peças do procedimento<sup>23</sup>, não existem dúvidas que a ENVC, S.A., não está agora sujeita a esta penalização. Contudo, fica por conhecer a razão que motivou esta medida de desprotecção do interesse público.

Conforme já foi anteriormente referido, a Atlânticoline considerou não existir fundamento para aplicação das multas contratuais, por considerar que o atraso na entrega dos equipamentos principais do navio e a introdução das modificações e adições à *Memória Descritiva* e ao *Desenho de Arranjo Geral*, obstaram à entrega do mesmo a 30/04/2008.

Este comportamento da Atlânticoline, S.A., equivale a uma desresponsabilização da ENVC, S.A., pela regular e tempestiva execução do contrato, por entender que a responsabilidade era apenas imputável, a montante, aos fornecedores; e a jusante, ao próprio dono da obra.

Uma vez ultrapassado o novo prazo de entrega do navio – 30/09/2008 – as multas diárias previstas na cláusula 31.<sup>a</sup>, n.º 1, do contrato serão agravadas em 50% no seu valor, por cada dia de mora, relativamente ao valor das multas previstas inicialmente. Este acordo transparece no 4.º aditamento:

- a) Do 31.º ao 60.º dias: €45.000;
- b) Do 61.º ao 90.º dias: €67.500;
- c) Do 91.º dia em diante: €90.000.

Em **contraditório**, o Serviço **não se pronunciou sobre os factos relatados**, quer no que toca ao atraso na execução do contrato, quer ao regime das penalidades, relativamente ao Navio C. 258.

A data de recolha dos elementos foi anterior a 30/09/2008, termos em que não se cuidará, em sede deste trabalho, da análise ao efectivo atraso na entrega do navio, ocorrido após esta data e **que se mantém** até à aprovação do presente relatório.

<sup>23</sup> Cláusula 3.<sup>a</sup> do Caderno de Encargo.



## Capítulo V – Execução material do contrato de construção do Navio C. 259

### 17. Preço

Tal como sucedeu no Navio C. 258, quando a Atlânticoline, S.A., lançou o concurso público e, posteriormente, o segundo procedimento restrito à ENVC, S.A., para construção do Navio C. 259, fê-lo com base num projecto, que tinha adquirido à SCMA, Lda..

No concurso público internacional, a ENVC, S.A., apresentou o preço de €14 500 000,00, 81% superior ao preço base do concurso – €8 000 000,00; no segundo procedimento, o preço baixou para €9 950 000,00, 24,4% superior ao preço base.

Por outras palavras, a ENVC, S.A., considerou, no segundo momento – quando já não havia concorrência – e face ao mesmo projecto, que era capaz de o executar por menos €4 050 000,00.

#### Quadro n.º 25 – C. 259 – Nota Justificativa do preço

Descrição	Unid.: euro	
	Concurso Público Internacional	Procedimento Negociação
Projecto	900.000	860.000
Casco e superestruturas	1.750.000	1.675.000
Sistemas de propulsão	2.250.000	2.150.000
Equip. aux. Gerador Energia	350.000	335.000
Equipamento Electrónico	400.000	385.000
Instalações Eléctrica	600.000	580.000
Instalações Ar Condicionado	630.000	600.000
Equipamento Convés	600.000	575.000
Meios Segurança	630.000	600.000
Arranjo Interior	1.370.000	1.310.000
Formação	80.000	80.000
Classe	300.000	300.000
Provas	200.000	200.000
Seguros	210.000	210.000
Mobilização	90.000	90.000
<b>Total</b>	<b>10.360.000</b>	<b>9.950.000</b>

**Nota:** A soma das parcelas que constam na nota justificativa do preço do concurso público internacional, enviada pela Atlânticoline, S.A, apresenta o valor de €10 360 000,00 e não os €14 500 000,00 propostos pela concorrente, **situação para a qual não se encontra justificação nem foi explicada em contraditório.**

Uma análise às duas propostas permite apurar que a diminuição do preço não foi acompanhada de equiparável diminuição na qualidade dos equipamentos e materiais ou do modo de fabrico, uma vez que nos dois procedimentos as listas dos equipamentos principais são idênticas.



## 18. Trabalhos suplementares

O contrato relativo ao Navio C. 259, até 29/09/2008, sofreu **três aditamentos**, que importaram num sobre custo de **€4 700 000,00**, correspondente a um acréscimo de **47,2%** sobre o valor da adjudicação.

Justifica-se proceder à análise das razões que levaram à celebração dos adiantamentos. Os quadros seguintes fornecem os elementos principais das alterações introduzidas, por forma a verificar-se se foram autorizadas alterações susceptíveis de alterar a aptidão do navio para o uso previsto no contrato, bem como aferir do cumprimento dos normativos constantes do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.

### Quadro n.º 26 – C. 259 – Alterações objecto do 1.º Aditamento (29.12.06)

<b>Preço: €2.400.000,00</b>	
% sobre o valor do contrato inicial: 24,12%	
Deliberação do C.A., de 20 de Dezembro de 2006	
<b>Objecto</b>	Rearranjo da zona habitacional
	Justificação: <i>“A necessidade de melhorar os níveis de comodidade estabelecidos inicialmente, tendo em conta o ambiente marítimo inter-insular específico em que este Navio irá operar” “As alterações decorrentes do arranjo da área habitacional surgiram de necessidades em tudo semelhantes às que se verificaram a propósito do Navio C. 258, pelo que aqui são plenamente aplicáveis as considerações tecidas!”</i>
	Substituição do sistema de propulsão convencional de passo regulável, por um sistema de propulsão diesel eléctrico
	Justificação: <i>“Gerou-se um aumento de manobrabilidade do navio, a melhoria do nível de conforto (do nível de ruído e de vibração) e um maior rendimento do sistema de propulsão. Ademais, por factores completamente alheios às Partes, verificou-se que, em virtude de os sistemas de propulsão convencionais terem, na altura, um prazo de entrega bastante mais dilatado do que o dos sistemas diesel eléctrico, não seria possível que os mesmos fossem entregues à ENVC numa data compatível com o prazo de construção aplicável”.</i>
	Instalação de um sistema de estabilizadores
Justificação: <i>“De forma a, tendo em conta as condições normais do mar dos Açores, bem como o facto de se tratar de um navio de passageiros, reduzir o balanço, proporcionando maior conforto a passageiros e tripulação.”</i>	



**Quadro n.º 27 – C. 259 – Alterações objecto do 2.º Aditamento (08.01.07)**

<b>Preço: €100.000,00</b>	
% sobre o valor do contrato inicial: 1%	
Deliberação do C.A., de 5 de Janeiro de 2007	
<b>Objecto</b>	Equipamento de carga e zona de equipamento de carga
	Justificação: – “Melhorar os acessos de embarque e desembarque de viaturas e passageiros definidos inicialmente, adoptando-os às condições operacionais dos portos dos Açores e a altura das marés em que o Navio irá operar.  Em particular, foram introduzidas melhorias na sequência de estudo efectuado pelo fabricante dos componentes (a TTS), que resultaram na construção de portas que minimizam as limitações de operação”.

**Quadro n.º 28 – C. 259 – Alterações objecto do 3.º Aditamento (29.08.08)**

<b>Preço: €2.200.000,00</b>	
% sobre o valor do contrato inicial: 22,11 %	
Deliberação do C.A., de 28 de Agosto de 2008	
<b>Objecto</b>	Aumento do navio em 11 m. no comprimento e 0,6 m. na boca do navio
	Aumento da potência instalada em 1200kw
	Acerto dos demais equipamentos e materiais
	Justificação: “Para suprimimento de erro existente, torna-se necessário proceder às modificações à Memória Descritiva e Desenho de Arranjo Geral do Navio”.

Em anteprojecto de relatório, o Tribunal de Contas considerou que as alterações comprometiam o objecto do contrato, por criarem um novo paradigma de Navio<sup>24</sup>, cujas características dificilmente poderiam ser enquadradas no contrato inicial.

Um dos aspectos que o Tribunal de Contas considerou preponderante foi a introdução de camarotes para os passageiros, cuja existência não estava contemplada no projecto inicial.

Em **contraditório**, o **Serviço negou a existência de camarotes** para passageiros, assumindo que os **elementos transmitidos anteriormente ao Tribunal de Contas continham**, por lapso, uma **in correcção**:

*“Já no que se refere à introdução de camarotes para passageiros no NAVIO C. 259, impõe-se, antes de mais, na lógica de completa transparência e colaboração na prossecução dos objectivos da auditoria em apreço que rege a nossa actuação, a rectificação dos dados transmitidos na resposta anteriormente enviada pela ATLÂNTICOLINE a este Tribunal. Com*

<sup>24</sup> A Memória Descritiva anexa ao contrato referia que “o Navio destina-se a efectuar viagens regulares de curta duração” e que “transportará essencialmente passageiros (sentados) e automóveis”.



*efeito, pudemos agora constatar, face ao teor das observações constantes do Capítulo V do ANTEPROJECTO, a existência de um lapso nas informações previamente veiculadas, decorrente da remissão, a propósito do rearranjo da zona habitacional operada no Navio C.258, nos termos do 1.º Aditamento celebrado ao respectivo Contrato de fornecimento. Na verdade, o «rearranjo da área habitacional» do Navio C.259 que resultou do 1.º Aditamento não passou pela introdução de quaisquer camarotes, para passageiros ou não. Passou antes pela: (i) transformação do salão de vante em zona de lazer com bar; (ii) modificação dos acessos ao deck de passageiros, com construção de novos troncos de escada, desembocando em novo hall; e pela (iii) criação de uma nova área para passageiros na ré e no pavimento superior (...). Da mesma forma, de notar também que os camarotes introduzidos por via do disposto no 3.º Aditamento ao Contrato de fornecimento do Navio C.259 se destinam (...) não aos passageiros, mas antes à tripulação do Navio, cujo número foi aumentado (...)*. (sublinhado nosso).

O Tribunal de Contas acolhe a rectificação.

De acordo com a posição defendida pela Atlânticoline, S.A., as alterações introduzidas ao projecto assentavam basicamente em “*erro constante da Memória Descritiva e Anteprojecto do NAVIO [que] não podia ser detectado aquando da adjudicação do CONTRATO, porquanto se trata de erro apenas evidenciável num momento avançado do desenvolvimento do respectivo Projecto de Construção*”<sup>25</sup>, uma vez que tais deficiências comprometiam a estabilidade do Navio.

Em **contraditório**, o Serviço reforçou este argumento:

*“(...) não é de mais voltar a sublinhar que, na base da prorrogação do prazo contratual de entrega do Navio, esteve a necessidade com que a ENVC se deparou de introduzir alterações profundas à Memória Descritiva e ao Desenho de Arranjo Geral do Navio C.259, para suprimimento de erro constante do Anteprojecto, patenteado pela ATLÂNTICOLINE no procedimento pré-contratual. Este erro terá impossibilitado a realização do Projecto de Construção desenvolvido pela ENVC em conformidade com as peças fornecidas, por força da impossibilidade de, com as especificidades técnicas ali contidas, garantir a estabilidade do navio de acordo com os requisitos mínimos exigidos.”*

Dispõe a cláusula 4.<sup>a</sup>, n.º 1 do contrato, que os ENVC se obrigam a elaborar o projecto de construção do Navio, tendo por base o Desenho de Arranjo Geral e a Memória Descritiva.

Assim:

- ou o erro era de tal forma grave, que colocava em questão a própria construção do Navio tal como pretendido pela Atlânticoline, e então essa sociedade devia ter resolvido o contrato, por apelo à alínea k) do n.º 1 da cláusula 32.<sup>a</sup>, que permite a sua extinção em caso de *força maior impeditiva de posterior execução do contrato em tempo julgado útil pela primeira outorgante* (indemnizando, naturalmente os ENVC), por não ser possível calcular, nomeadamente o preço final ou a data de entrega do Navio;
- ou o erro não era essencial, e o projecto poderia ser adaptado, mantendo-se em execução o contrato e todas as suas cláusulas.

O comportamento da Atlânticoline, S.A., de preservar o contrato comprova que o erro, só por si, não era de tal forma grave que inviabilizasse a sua execução. Mesmo fazendo apelo à

<sup>25</sup> Preâmbulo do 4.º aditamento.



necessidade sentida pelos ENVC, S.A., de rectificar os elementos técnicos e desenhos fornecidos, existem outras alterações, cujas características dificilmente podem ser enquadradas no contrato inicial.

Atenda-se, por exemplo, no sistema de propulsão do Navio. O impulsor de proa, de 405 kW “*seria de hélice de pás de passo variável e reversível, accionado electricamente (...) As pás do hélice, de tipo especial, serão projectadas com o objectivo de minimizar os níveis de ruído e vibração*”<sup>26</sup> e “*serão instalados 2 motores principais a 4 tempos, com uma potência de cerca de 2600kW e 1000rpm*”<sup>27</sup>.

Na proposta apresentada pela ENVC, S.A., existe uma resposta ao solicitado: “*o impulsor de proa é da marca Schottel modelo STT330T – LK CP debitando uma potência de 405 kW*”. Os motores principais propostos são da “*(...) marca ABC modelo 12VDZC debitando cada um uma potência de 2653 kW às 1.000r.p.m. (...)*”. O sistema de propulsão importava em €2 150 000,00 – *cf.* Quadro n.º 25.

No 1.º aditamento foi acordada a substituição do sistema de propulsão convencional, por um sistema de propulsão diesel eléctrico: dois grupos de geradores: 2x1700 kW (ABC/Siemens), 2x500kW (Man/Siemens); propulsores 2x1600 kW (Steerprof). O armador assumiu um encargo adicional com a substituição do sistema de propulsão de €1 800 000,00.

No 3.º aditamento, só relativamente a este ponto, são acordadas as seguintes modificações:

**Quadro n.º 29 – C. 259 – Modificações na propulsão (3.º aditamento)**

<b>Modificações e Adições</b>	<b>Custo (€)</b>
Alteração propulsores azimutais de 1600 para 1900 kW	70 000
Fornecimento e instalação de um novo propulsor transversal de proa com 405 kW	190 000
Novo motor diesel ABC de 1766kW	400 000
Alteração dos equipamentos de propulsão eléctrica de 1600 para 1900 kW – motores eléctricos de propulsão (novos) – conversores de propulsão (alteração) – transformadores de propulsão (novos) – quadro eléctrico de propulsão (alteração) – alternador de 2100 kVA (novo) – instalação eléctrica (alteração)	370 000
<b>Total</b>	<b>1 100 000</b>

O sistema de propulsão sofreu, assim, um acréscimo da ordem dos 135%, ao passar de €2 150 000,00 para €5 050 000,00.

<sup>26</sup> Ponto 404 da Memória Descritiva.

<sup>27</sup> Ponto 60 da Memória Descritiva.



Em **contraditório** a Atlânticoline reporta para anteriores respostas ao Tribunal de Contas a justificação para a alteração da potência do Navio. Contudo, compulsada a documentação verifica-se que a mesma é insuficiente para preencher os requisitos legais que permitem os “trabalhos a mais”.

O mesmo se diga relativamente à argumentação que está subjacente ao aumento do comprimento do navio em 11 metros, que não está suficientemente explicada à luz do regime dos trabalhos suplementares.

Em **29/07/2008**, data do *Memorando de Entendimento*, a **construção do navio** ainda **não tinha** efectivamente **avanzado**.

As **modificações** introduzidas **ao projecto não podem**, assim, **beneficiar do enquadramento jurídico** fornecido pelo artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, por não existir identidade entre o objecto do contrato inicial e o objecto do contrato com as alterações.

**Quadro n.º 30 – C. 259 – Características Técnicas**

	<b>Inicial</b>	<b>Com as alterações</b>
<b>Valor da adjudicação</b>	€ 9 950 000,00 (s/IVA)	€ 14 650 000,00 (s/IVA)
<b>% sobre valor do contrato</b>	100%	147,24%
<b>Prazo de execução</b>	565 dias	983 dias (+418 dias)
<b>Data de conclusão</b>	09/04/2008	31/05/2009
<b>Dimensões e Capacidade</b>		
Comprimento fora-a-fora	60 m	70 m
Capacidade passageiros	400	400
Capacidade tripulantes	6	6
Camarotes passageiros	0	0
Capacidade viaturas	34	34
<b>Propulsão e Energia</b>		
Tipo de propulsão	Convencional	Diesel-eléctrica
Potência dos motores propulsores	2600 kW	Propulsores azimutais 2x1900 kW
Grupos Diesel-Geradores	2x2652 kW	3x1766 kW + 2x500 kW
Impulsor de Proa	405 kW	2x405 kW

O navio mantém-se adequado para o transporte de passageiros e viaturas, mas apresenta-se como uma embarcação mais potente, maior e com capacidade para empreender viagens mais longas.



Conforme se alcança pela leitura do quadro anterior, as modificações introduzidas desrespeitam o princípio da estabilidade do objecto do contrato<sup>28</sup>, que limita o poder de modificação dos contratos ao objecto dos documentos que serviram de base ao procedimento pré-contratual. Não existe aqui uma relação directa de conformidade entre os elementos que serviram de base ao concurso e o Navio que se pretende agora construir.

A possibilidade de modificação dos contratos encontra-se ainda limitada pela previsão constante do artigo 180.º do Código do Procedimento Administrativo, que determina que o poder de modificação unilateral que assiste ao ente público – ou, *in casu*, a quem lhe foi conferido este poder público<sup>29</sup> – só pode ser exercido no estrito respeito pelo objecto do contrato<sup>30</sup>.

Neste sentido não se acompanha a Atlânticoline, S.A., quando procura justificar as alterações do objecto do contrato por apelo ao exercício do poder unilateral da Administração de modificar o conteúdo das prestações do co-contratante.

O exercício deste direito já se encontra previsto precisamente no *cit.* artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Decreto-Lei n.º 197/99, na medida em que, mesmo sem acordo do prestador do serviço, se podem exigir trabalhos suplementares que não resultam do contrato inicial.

Este direito não encontra paralelo no âmbito da autonomia privada, na qual o particular, no decurso de execução de um contrato, não tem um meio de determinar a realização de trabalhos suplementares, a não ser pelo prévio assentimento do co-contratante.

Em **contraditório**, o Serviço defende:

*“O que a Atlânticoline impôs ao seu co-contratante foi, tão somente, uma alteração ao modo de execução da sua prestação.*

*Mais: se analisarmos os contratos, vemos que há dois elementos essenciais nos mesmos (e esses saíram intocados dos Aditamentos celebrados): (i) por um lado, a velocidade mínima do navio; (ii) por outro, o número mínimo de passageiros e de veículos automóveis que os mesmos transportam. Esta conclusão alicerça-se no facto de apenas o cumprimento destes dois requisitos pode dar lugar à aplicação de penalidades (cfr. artigo 31.º, n.º 2 e n.ºs 4 e 5, do Contrato de fornecimento do Navio C. 259, respectivamente) ou à resolução do contrato [cfr. artigo 32.º, n.º 1, alínea a), do Contrato de fornecimento do Navio C. 259]. Ou seja, de uma perspectiva sistemática e intra-contratual, são estes os elementos essenciais do contrato em questão e não quaisquer outros.*

*Trata-se, ademais, de uma situação que tem um perfeito paralelo no exemplo dado por D. FREITAS DO AMARAL para ilustrar um caso de exercício lícito do poder de modificação: “a ordem dada a um fornecedor da Administração para que passe a entregar mercadorias com características diversas das inicialmente acordadas e que ele também comercializa (v.g., papel sem cloro em vez de papel com cloro)” [cfr. Curso, II, p.622]. Se muda o conteúdo das prestações, o objecto do contrato continua intocável.*

*A isto acresce que a “espiral do projecto” e a dinâmica própria dos projectos de construção naval evidenciam que se trata de um tipo de alteração que lhes é, em bom vigor, conatural. Como se demonstrou, o projecto de um navio não se cristaliza no momento da adjudicação do contrato, antes vai sofrendo adaptações sucessivas, no quadro da referida lógica de progressiva tentativa e erro”.*

<sup>28</sup> Artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.

<sup>29</sup> Cfr. Contrato de Gestão de Serviços de Interesse Geral, outorgado entre a RAA e Atlânticoline, S.A.

<sup>30</sup> Idêntico normativo consta hoje do artigo 313.º do novo Código dos Contratos Públicos, segundo o qual as modificações do contrato “não pode conduzir à alteração das prestações principais abrangidas pelo [seu] objecto”.



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

O Tribunal de Contas não pode acompanhar a argumentação do Serviço.

Com efeito, a intenção de reduzir os elementos identificadores do objecto do contrato à velocidade e número de passageiros mínimos não encontra acolhimento, porquanto a obrigação de resultado assumida pelos ENVC foi a construção do navio com as características constantes da Memória Descritiva, do Desenho de Arranjo Geral e da proposta dos estaleiros, conforme estabelece a cláusula 4.<sup>a</sup> do contrato.

Assim, considera-se que as modificações introduzidas no Navio C. 259, ao abrigo do 1.º e 3.º aditamentos, não são enquadráveis no artigo 86.º, n.º 1, alínea *e*), do Decreto-Lei n.º 197/99, por consubstanciarem, em larga medida, uma mudança de intenção do dono da obra; ou vicissitudes que poderiam não ter ocorrido face a uma atempada e correcta previsão das necessidades no projecto inicial.

Os membros do C.A. da Atlânticoline, S.A., que autorizaram o 1.º e 3.º aditamentos incorrem em eventual **responsabilidade financeira sancionatória**, por força do artigo 15.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, e artigo 65.º, n.º 1, alínea *b*) da LOPTC.

**Quadro n.º 31 – C. 259 – Responsáveis por infracção financeira**

	<b>Deliberação do C.A.</b>	<b>Responsáveis</b>
1.º Aditamento	20/12/2006	Duarte Manuel Martins Toste Pacheco (Presidente), Ângelo Leonardo Andrade e Luís Paulo de Oliveira Morais, vogais
3.º Aditamento	28/08/2008	António Manuel dos Santos Raposo (Presidente), José Augusto de Sousa Gomes e Amílcar José São Miguel de Oliveira, vogais



## 19. Prazo

De modo idêntico ao que sucedeu no Navio C. 258, o prazo de entrega do Navio C. 259 foi fixado contratualmente em 565 dias a contar da respectiva data de celebração (18,5 meses), termos em que a recepção deste navio deveria ocorrer também em 08/04/2008.

O quadro seguinte reproduz, de forma sintetizada, o mapa de Planeamento da Construção constante da proposta apresentada pela ENVC, S.A., no procedimento por negociação. Sinaliza-se o facto da execução do projecto básico já se encontrar a decorrer no momento de outorga do contrato.

**Quadro n.º 32 – C. 259 – Planeamento da Construção**

Actividades	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>Entrada em vigor do contrato</b>			◆																			
<b>Projecto</b>	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Proj. Básico ENVC - Lista já discutida	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬
Desenv. Proj.					▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬
<b>Equipamento e Materiais</b>			◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
<b>Produção</b>										◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Casco										◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Pré-Aprestamento												◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Sistema de propulsão e impulsor																						
Aprest. da área habitacional																						
Aprest. Restantes áreas																						
Testes e provas																						
<b>Entrega do Navio</b>																						
<b>Formação e treino</b>																						

Contudo, de acordo com novo mapa de Planeamento, à data de 13/05/2008 – 600 dias após a outorga do contrato – ainda decorriam os trabalhos de projecto, prevendo-se, à altura, que a produção começasse em finais de Junho e a entrega do navio ocorresse em finais de Março de 2009.

No decurso da execução do contrato não foi solicitada a suspensão dos trabalhos, quer pela Atlânticoline, S.A., quer pela ENVC, S.A.

A data de entrega do Navio foi, mediante o 3.º aditamento, celebrado em 21/09/2008, postecipada para 31/05/2009.

Contrariamente ao que sucedeu quanto ao Navio C. 258, o atraso do Navio C. 259 é **justificado**, sendo referido que:

*“Esta é, na verdade, uma situação que, ainda que seja também claramente indesejável, é incontornável, tendo sido desde o início assumida pela ATLÂNTICOLINE (...). (...) não é de mais voltar a sublinhar que, na base da prorrogação do prazo contratual de entrega do Navio, esteve a necessidade com que a ENVC se deparou de introduzir alterações profundas à Memória Descritiva e ao Desenho de Arranjo Geral do Navio C.259, para suprimento de erro constante do Anteprojecto, patenteadado pela ATLÂNTICOLINE no procedimento pré-*



*contratual. /(...) Tendo em conta, designadamente, que se tratou de erro que não podia ter sido detectado aquando da adjudicação do contrato inicial, porquanto apenas é evidenciável num momento avançado do desenvolvimento do respectivo Projecto de Construção, entendeu a ATLÂNTICOLINE ser de prorrogar o prazo contratual de entrega do Navio C.259 inicialmente estabelecido/ O que se acaba de afirmar no parágrafo anterior é válido também relativamente à questão da não aplicação pela ATLÂNTICOLINE das penalidades contratualmente previstas na eventualidade de incumprimento pela ENVC dos prazos estabelecidos”.*

**Quadro n.º 33 – C. 259 – Prazos entrega do navio**

Contrato	8 de Abril de 2008	
1.º Aditamento	15 de Junho de 2008	+ 68 dias
2.º Aditamento	-----	-----
3.º Aditamento	31 de Maio de 2009	+ 350 dias

O prazo de execução do contrato passa, assim, de **565 para 983 dias**.

Contudo, de acordo com anúncio publicado a 27/01/2009, em *Diário da República*<sup>31</sup>, a Atlânticoline, S.A., lançou um concurso para fretamento de um navio para assegurar o serviço de transporte marítimo de passageiros, entre 15 de Junho e 13 de Setembro de 2009, pelo preço de 3 milhões de euros. Este navio deverá operar com o Navio C.258, pelo que se depreende que, para a sociedade armadora, o Navio C.259 não deverá estar pronto à data prevista no 3.º Aditamento.

## **20. Penalidades**

Nos termos da cláusula 31.<sup>a</sup> do contrato inicialmente outorgado, por cada dia de mora na entrega do navio, a Atlânticoline, S.A., tinha o direito de aplicar à ENVC, S.A., uma multa, calculada do seguinte modo:

- a) Do 31.º ao 60.º dias: €7.500;
- b) Do 61.º ao 90.º dias: €12.000;
- c) Do 91.º dia em diante: €15.000.

Tal como ocorreu no contrato do Navio C. 258, não se compreende a razão por que as penalidades previstas na cláusula 31.<sup>a</sup> do Caderno de Encargos, que oneravam o atraso na entrega entre o 1.º e o 30.º dias não constam do contrato. Por outro lado, as multas fixadas no Caderno de Encargos eram mais pesadas (€15 000 a €90 000).<sup>32</sup>

<sup>31</sup> *Diário da República*, 2.ª série, n.º 18, Parte L.

<sup>32</sup> Artigo 31.º do Caderno de Encargos.



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

As penalidades foram agravadas no 3.º Aditamento. Agora, as multas devidas pelo atraso na entrega do Navio, que venham a ocorrer após o 15.º dia, que funciona como período suplementar de entrega – ou seja 15/06/2009 – concedem o direito de aplicar uma multa diária de €20 000,00. À semelhança do referido no Navio C.258, existe o limite correspondente a 10% do valor global do contrato que funciona como moldura máxima exigível a título de penalidades.

Até à data de envio do contraditório [13/01/2009], a **Atlânticoline, S.A., não considerou existir fundamento** para a **aplicação das penalidades** previstas contratualmente, por a ENVC, S.A.: “... *logrou demonstrar cabalmente a existência de erro na Memória Descritiva e Anteprojecto do Navio, patenteados no procedimento por negociação (...) que tornou impossível a realização do Projecto de Construção*” (considerandos x) e xi) do 3.º aditamento).

Contudo, a assumpção deste erro não teve como consequência a instrução de acções de responsabilização da SCMA, Lda., sociedade que foi responsável pelo projecto e prestou assessoria à Atlânticoline, S.A..

Em **contraditório**, o Serviço informou:

*“(...) poderá desde já adiantar-se que é efectivamente intenção da ATLÂNTICOLINE apurar responsabilidades e tomar as medidas que se imponham na sequência das conclusões alcançadas. Para o efeito, foi já deliberado pelo nosso Conselho de Administração solicitar a elaboração de parecer técnico-jurídico sobre o cabimento e os termos da responsabilização dos projectistas pelos eventuais erros daqueles documentos que possam ser provados e que tenham conduzido à necessidade de a empresa suportar os danos e os custos da respectiva correcção (cfr. Acta do Conselho de Administração, de 29 de Setembro de 2008)”.*



## Capítulo VI – Contratos de afretamento

O atraso na entrega dos navios obrigou a Atlânticoline a accionar o mecanismo de renovação dos dois contratos de afretamento, celebrados com a *Hellenic Seaways Maritime, SA*<sup>33</sup>, e a *Transmaçor, Lda.*<sup>34</sup> em 2007, para assegurar o transporte marítimo de passageiros e viaturas.

O encargo associado a estes contratos, em 2008, importou em €5 700 000,00. Considerando que no preço dos contratos de afretamento se incluía o pagamento da tripulação (com exclusão do pessoal de hotel) e dos seguros, o custo para o erário público com o atraso na entrega dos navios foi ligeiramente inferior àquele montante.

**Quadro n.º 34 – Contratos de fretamento (2008)**

Fretador	Navio	Período	Frete	Outras Despesas
Hellenic Seaways Maritime, SA	<i>Express Santorini</i>	31-05 a 30-09-08	€3.000.000,00	€150.000,00
Transmaçor, Lda.	<i>Ilha Azul</i>	20-04 a 16-09-08	€2.500.000,00	€50.000,00

Verificou-se que, mais do que accionar as cláusulas de renovação, a Atlânticoline, S.A., outorgou novos contratos com a Hellenic Seaways Maritime, SA, e a Transmaçor, Lda.. O contrato celebrado em 2008 com a Transmaçor manteve os mesmos preços e período de operação.

Contudo, o contrato celebrado com a Hellenic Seaways Maritime, SA antecipou o início de execução do contrato de 15-06-2008 para 31-05-2008, com um correspondente aumento do preço do frete de €2 900 000,00 para €3 000 000,00. O Serviço não informou deste facto o Tribunal de Contas, como lhe competia.

O novo contrato ao alargar o período de operação e o preço é **considerado um adicional ao contrato anteriormente visado** e deve obediência à previsão constante da alínea *d*) do n.º 1 do artigo 47.º da LOPTC, na redacção conferida pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto.

Na sequência da notificação à Atlânticoline, S.A., do anteprojecto deste relatório, no qual se referia o facto da omissão ser susceptível de configurar responsabilidade sancionatória<sup>35</sup>, veio o Serviço **remeter a renovação contratual**, em 08/01/2009, com 137 dias de atraso.

Em **contraditório**, o Serviço alegou:

*“Não tem, na realidade, a Atlânticoline, como negar o facto de não ter sido remetido a este Tribunal o novo título contratual aplicável ao seu relacionamento com a Hellenic Seaways Maritime, SA. Sucede porém que, até agora, nos encontrávamos perfeitamente convictos de que a referida renovação contratual não implicava a respectiva remessa a este Tribunal.”*

<sup>33</sup> Contrato celebrado em 09-02-2007 e visado pelo Tribunal de Contas em 15-03-2007 (Proc. n.º 28/2007). O valor estimado do contrato era €6 550 000,00: 1. campanha de 2007 (€2 900 000,00 frete e €600 000,00 para modificações a introduzir no navio); 2. eventual campanha de 2008 (€2 900 000,00 frete e €150 000,00 para compensação pela imobilização do navio).

<sup>34</sup> Contrato celebrado em 31-01-2007 e visado pelo Tribunal de Contas em 08-03-2007 (Proc. n.º 16/2007). O valor estimado do contrato era €5 550 000,00: 1. campanha de 2007 (€2 950 000,00 frete e €50 000,00 para aluguer de equipamento); 2. eventual campanha de 2008 (€2 500 000,00 frete e €50 000,00 para aluguer de equipamento).

<sup>35</sup> Cfr. artigo 66.º, n.º 1, alínea *b*), da LOPTC.



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

---

Tendo sido determinado, por despacho de 15/01/2009, a abertura de processo autónomo de multa, em 21/01/2009 foi efectuado por António Manuel dos Santos Raposo, na qualidade de Presidente do C.A. da Atlânticoline, S.A., o pagamento de multa pelo mínimo legal (€480,00)<sup>36</sup>. Nos termos da alínea *d*), do n.º 2 do artigo 69.º da LOPTC, foi **considerada extinta esta responsabilidade financeira.**

---

<sup>36</sup> Nos termos do n.º 1 do artigo 5.º da Instrução n.º 1/2006 SRATC, relativa à *Remessa dos adicionais aos contratos visados*, publicada no Diário da República, II série, de 19/10/2006, pág. 22.522.



## Capítulo VII – Cumprimento dos deveres funcionais e de colaboração com o Tribunal de Contas

Nos termos do regime jurídico dos emolumentos do TC, vertido no Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, salvo nos casos especialmente previstos, não podem ser feitos quaisquer pagamentos ao abrigo de contratos submetidos a fiscalização prévia sem que se mostrem pagos os correspondentes emolumentos<sup>37</sup>.

Assim, ainda que o sujeito passivo da obrigação emolumentar seja a entidade que contrata com o ente público, ao Serviço compete solicitar o comprovativo do pagamento dos emolumentos ao TC, antes de autorizar a liquidação da primeira factura, sob pena dos responsáveis poderem ser solidariamente citados para o pagamento dos emolumentos em falta.

Conforme se expõe, verificou-se o cumprimento do normativo em vigor, por parte da Atlânticoline, S.A.

**Quadro n.º 35 – Cumprimento do Decreto-Lei n.º 66/96, de 31/05**

Processo de Fiscalização Prévia	Sujeito Passivo	Pagamento dos Emolumentos	Processamento da 1.ª Factura
114/2006	ENVC, S.A.	30-11-2006	30-01-2007
115/2006		30-11-2006	30-01-2007

Para além da situação de omissão de envio das alterações aos contratos de afretamento, procurou-se ainda **verificar se os aditamentos aos contratos** de construção dos navios foram **remetidos ao Tribunal de Contas no prazo de 15 dias** a contar do início da sua execução, conforme prevê o artigo 47.º da LOPTC.

Dos elementos recolhidos<sup>38</sup>, não sobressaem indícios de remessa intempestiva dos aditamentos, por parte da Atlânticoline, S.A., especialmente por as primeiras alterações terem sido introduzidas quando ainda se elaboravam os projectos de pormenor e dado o acentuado atraso na execução dos contratos, designadamente do Navio C. 259.

<sup>37</sup> Cfr. n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio.

<sup>38</sup> Ofícios de remessa dos aditamentos à SRATC e respectiva data de outorga, natureza dos trabalhos e mapas de planeamento das construções e pagamentos.



## Capítulo VIII – Execução Financeira dos Contratos

### 21. Financiamento da construção dos dois Navios

#### 21.1 Comparticipação de Fundos Regionais

Para assegurar o financiamento da construção dos dois navios foram autorizadas, por despacho conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional da Economia, as seguintes transferências para a Atlânticoline, S.A.:

**Quadro n.º 36 – Financiamento da Construção dos Navios (até 30 de Maio de 2008)**

							<i>Unid.: Euro</i>
N.º Ordem	Despachos Conjuntos	Data da Publicação no JO II	Montantes Autorizados	Montante Transferido pela RAA	Data da Transferência	Montante Contabilizado Atlânticoline	Data da Contabilização
1	N.º 764/2006, de 21 de Junho, alterado pelo Despacho n.º 326/2007, de 9 de Março	01-08-06	4.150.000,00	4.150.000,00	21-11-06	4.150.000,00	30-11-06
2	N.º 326/2007, de 9 de Março	03-04-07	5.000.000,00	5.000.000,00	23-03-07	5.000.000,00	31-03-07
3	N.º 590/2007, de 14 de Maio	26-06-07	3.000.000,00	3.000.000,00	19-09-07	3.000.000,00	30-09-07
4	N.º 660/2007, de 18 de Junho	17-07-07	3.500.000,00	3.500.000,00	16-10-07	3.500.000,00	31-10-07
5	N.º 737/2007, de 6 de Julho	31-07-07	2.500.000,00	2.500.000,00	20-09-07	2.500.000,00	30-09-07
6	N.º 950/2007, de 17 de Setembro	01-10-07	1.000.000,00	1.000.000,00	16-10-07	1.000.000,00	31-10-07
7	N.º 1027/2007, de 1 de Outubro	19-10-07	1.000.000,00	1.000.000,00	16-11-07	1.000.000,00	30-11-07
8	N.º 1200/2007, de 14 de Novembro, alterado pelo Despacho n.º 483/2008, de 5 de Maio	29-11-07	400.000,00	400.000,00	18-12-07	400.000,00	31-12-07
9	N.º 59/2008, de 10 de Janeiro	30-01-08	2.500.000,00	2.500.000,00	26-02-08	2.500.000,00	27-02-08
10	N.º 217/2008, de 1 de Fevereiro	12-03-08	3.000.000,00	3.000.000,00	25-03-08	3.000.000,00	25-03-08
11	N.º 252/2008, de 15 de Fevereiro	18-03-08	3.000.000,00	3.000.000,00	15-04-08	3.000.000,00	15-04-08
12	N.º 304/2008, de 10 de Março	02-04-08	2.500.000,00	2.500.000,00	24-04-08	2.500.000,00	24-04-08
<b>Total Autorizado e Pago</b>			<b>31.550.000,00</b>	<b>31.550.000,00</b>		<b>31.550.000,00</b>	



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

As transferências referidas nos n.ºs de Ordem 1 a 7 e de 9 a 12, foram autorizadas por verbas do Plano da Secretaria Regional da Economia, através do Capítulo 40, Programa 24 – Consolidação e Modernização dos Transportes Marítimos, Projecto 24.01 – Infra – Estruturas Portuárias, Acção 24.01.A – Construção dos navios de transporte de passageiros e viaturas entre as Ilhas da RAA, pelo código orçamental 08.01.01.

As transferências referidas no n.º de Ordem 8 foram autorizadas pelo orçamento privativo do Fundo Regional de Apoio à Coesão e ao Desenvolvimento Económico, sendo para o efeito autorizada a transferência de verbas para aquele Fundo por verbas do Plano da Secretaria Regional da Economia através do Capítulo 40, Divisão 15: Promoção do Investimento e Coesão, Subdivisão 01, Acção C – Apoio à Coesão e Parcerias Público-Privadas.

As transferências foram registadas pela Atlânticoline na Conta 27.4.5 – Proveitos Diferidos – Subsídios para Investimentos.

## 21.2 Comparticipação de Fundos Comunitários

Em 23/04/2008, a Atlânticoline enviou uma Candidatura ao PROCONVERGENCIA 2007-2013, cujas componentes do projecto apresentado foram as seguintes:

### Quadro n.º 37 – Candidatura PROCONVERGENCIA

	<i>Unid.: Euro</i>
<b>Investimento Total</b>	<b>57.790.000,00</b>
	<b>Equipamentos</b>
Navio Ro-Ro Day car & Passangers Ferry 97 m	45.300.000,00
Navio Ro-Ro Day car & Passangers Ferry 60 m	12.450.000,00
<b>Estudos de Viabilidade Económico-Financeira</b>	<b>40.000,00</b>
<b>Comparticipação FEDER</b>	46.343.284,17
<b>Taxa de comparticipação</b>	80%.

O Programa Operacional dos Açores para a Convergência (PROCONVERGENCIA), com execução na RAA, enquadra-se na programação 2007-2013 da política regional da União Europeia, sendo participado pelo fundo estrutural FEDER – Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho, de 11 de Junho, que prevê as disposições gerais sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu e o Fundo de Coesão<sup>39</sup>.

Em 30/05/2008, a **Candidatura ainda não tinha sido aprovada.**

<sup>39</sup> Posteriormente disciplinado por força do Regulamento (CE) n.º 1828/2006, da Comissão, de 8 de Dezembro.



### 21.3 Custo de Construção dos Navios C. 258 e C. 259 e outros Custos relacionados

Na conta Imobilizações em Curso – Novos Navios (Conta 441) registou-se o *custo de construção* dos dois navios (“Navio C.258” e “Navio C.259”) e “Outros Encargos” que a Atlânticoline considerou como despesas relacionadas com a construção.

O quadro seguinte resume, por rubrica, os custos contabilizados de 2005 a 30/05/2008, por navio.

**Quadro n.º 38 – Imobilizações em curso – novos Navios (Conta 441)**

<i>Unid.: Euro</i>						
Código das Contas até 2007	Código das Contas a partir de 2008	2005	2006	2007	2008 (30/05/2008)	Total Acumulado
<b>4411 - (Navio C. 258)</b>						
44.1.1.2	441113		34.294,70	24.000,00	11.250,00	69.544,70
	441114				2.602,65	2.602,65
44.1.1.4 / 44.1.1.7 / 44.2.1.7	441115	55.230,04	11.511,01	5.703,43	4.405,61	76.850,09
44.1.2.2	411123	200.000,00	124.800,00	18.000,00	5.342,86	348.142,86
44.2.2.6	441124			142,44		142,44
44.1.2.7	441125		3.229,67	11.497,34	3.750,00	18.477,01
<b>44.1.2.4.1</b>	<b>441126</b>			<b>20.385.000,00</b>	<b>11.325.000,00</b>	<b>31.710.000,00</b>
<b>Total 4411 - Navio C. 258</b>		<b>255.230,04</b>	<b>173.835,38</b>	<b>20.444.343,21</b>	<b>11.352.351,12</b>	<b>32.225.759,75</b>
<b>4412 - (Navio C. 259)</b>						
	441213				11.250,00	11.250,00
	441215				383,16	383,16
	441223				8.915,00	8.915,00
<b>44.1.2.4.2</b>	<b>441226</b>			<b>3.112.500,00</b>		<b>3.112.500,00</b>
<b>Total 4412 - Navio C. 259</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3.112.500,00</b>	<b>20.548,16</b>	<b>3.133.048,16</b>
<b>Total 441</b>		<b>255.230,04</b>	<b>173.835,38</b>	<b>23.556.843,21</b>	<b>11.372.899,28</b>	<b>35.358.807,91</b>

Nos Relatórios e Contas de 2005 a 2007, a nota 10 do *Anexo às Demonstrações Financeiras*, refere que a rubrica imobilizações em curso compreende os encargos com estudos e projectos e outras despesas directamente relacionadas com a construção dos navios, bem como a totalidade dos custos incorridos em 2005, em virtude da empresa se ter dedicado exclusivamente à gestão daqueles contratos.



# Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

Pelo ofício n.º 760-UATIII, de 03/06/2008, solicitou-se à Atlânticoline, S.A., o fundamento da contabilização em *Imobilizações em Curso de Outros Encargos*.

Pelo Ofício n.º 1101/D, de 09/06/2008, a Atlânticoline fundamenta que a contabilização de **outros encargos** em Imobilizações em Curso – Novos Navios, “*deve-se aos três contratos com a SCMA – Sociedade de Consultores Marítimos, Lda., bem como despesas da anterior administração e do Eng. Nuno Lima relacionados com a construção dos novos navios*”.

No reconhecimento e mensuração do imobilizado, a Atlânticoline adopta a política contabilística de que todas as despesas relacionadas, directa ou indirectamente, com a construção dos dois navios, tais como, consultoria, estudos, apoio jurídico, deslocações, entre outras, são levadas ao imobilizado.

Relativamente aos três contratos celebrados com a SCMA – Sociedade de Consultores Marítimos, Lda., constatou-se que os custos do “*Contrato de Fornecimento*”, celebrado em 24/10/2005, e os custos do “*Contrato de Prestação de Serviços*”, celebrado em 01/01/2007, foram imputados às Imobilizações em Curso – Novos Navios.

Quanto ao “*Contrato de Prestação de Serviços*”, celebrado em 24/10/2005, verificou-se que os custos não foram imputados às Imobilizações em Curso – Novos Navios. Os custos com o referido contrato, no valor de €41 671,65, foram contabilizados como custos do período na conta 6223622 – Trabalhos Especializados e os custos com deslocações no valor de €2 940,19 foram imputados à conta 6222726 – Deslocações e Estadas (*Vide Anexo III – Quadro I e Quadro II*).

A **diferenciação de critérios** de imputação **carece de explicação**, por não se conhecerem razões para tratamento diverso das situações acima referidas, já que o tipo de serviços é similar. Em **contraditório não foi esclarecida esta diferenciação**.

Em 30/05/2008 os custos associados ao Navio C. 258 e ao Navio C. 259, por tipo de trabalhos, encontram-se espelhados no quadro seguinte. Para uma análise detalhada, *vide* Anexos I e II.

**Quadro n.º 39 – C.258 e C. 259 – Custos associados por tipo de trabalhos**

Descrição	Unid.: Euro		
	Navio C. 258	Navio C. 259	Total
Contratos de Fornecimento de Navios	31.710.000,00	3.112.500,00	34.822.500,00
Projecto e Estudo de Viabilidade Económico-Financeira	28.750,00	11.250,00	40.000,00
Contrato de Fornecimento de Documentação Técnica	322.900,00	0,00	322.900,00
Honorários Relativos a Serviços Jurídicos e Despesas de Expediente	40.794,70	0,00	40.794,70
Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria	18.000,00	0,00	18.000,00
Parametrização do Sistema Informático	5.015,00	8.915,00	13.930,00
Assessoria Técnica	1.200,00	0,00	1.200,00
Trabalhos para a Própria Empresa	34.425,84	0,00	34.425,84
Outras Despesas	1.027,86	0,00	1.027,86
Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação	63.646,35	383,16	64.029,51
<b>Total</b>	<b>32.225.759,75</b>	<b>3.133.048,16</b>	<b>35.358.807,91</b>



## 21.4 Pagamentos efectuados

### ⇒ Quanto aos Contratos de Fornecimento dos Navios C. 258 e C. 259 (Anexo I Quadro I e Anexo II Quadro I)

No que concerne à legalidade e regularidade financeira dos pagamentos efectuados à ENVC, S.A., verificou-se que, de um modo genérico, foram observadas as regras estabelecidas contratualmente.

Em ambos os contratos, as partes convencionaram o pagamento do preço escalonado em prestações sucessivas, por forma a que o plano de pagamento acompanhasse as fases principais da construção dos navios<sup>40</sup>.

Com excepção da última prestação, os pagamentos são considerados como adiantamentos por conta do bem a fornecer, uma vez que, durante a construção, o navio é propriedade do construtor<sup>41</sup>. Por esta razão, cada factura apresentada a pagamento é acompanhada de garantia bancária de igual valor.

No quadro seguinte é feito um paralelismo entre o Plano de Pagamento constante do contrato e a sua execução:

<sup>40</sup> Cláusulas 23.<sup>as</sup> dos contratos

<sup>41</sup> Cfr. Artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho. A transferência de propriedade será efectuada aquando da entrega do navio pelo construtor e a sua aceitação pelo dono da obra.



**Quadro n.º 40 – C. 258 – Plano e Execução de Pagamento, em 30/05/08**

		<i>Unid.: Euro</i>	
Ponto 1 da Cláusula 23 - Plano de Pagamento	Valor Previsto	%	Valor Pago (até 30 de Maio 2008)
alínea a) 5% do valor total da adjudicação, em 31 Janeiro de 2007	2.265.000,00	5%	2.265.000,00
alínea b) 15% do valor total da adjudicação, nos seguintes termos:	6.795.000,00	15%	6.795.000,00
i) 10% com a chegada do aço ao estaleiro	4.530.000,00	10%	4.530.000,00
ii) 5% aquando do assentamento do primeiro bloco na doca	2.265.000,00	5%	2.265.000,00
alínea c) 15% do valor total da adjudicação, nos seguintes termos:	6.795.000,00	15%	6.795.000,00
i) 10% com a chegada ao estaleiro dos primeiros equipamentos principais	4.530.000,00	10%	4.530.000,00
ii) 2,5% com a chegada ao estaleiro de mais de metade dos elementos que integram o equipamento de propulsão	1.132.500,00	2,5%	1.132.500,00
iii) 2,5% com a chegada ao estaleiro de todos os elementos que integram o equipamento de propulsão	1.132.500,00	2,5%	1.132.500,00
alínea d) 20% do valor total da adjudicação, nos seguintes termos:	9.060.000,00	20%	9.060.000,00
i) 15% com a conclusão de 500 toneladas de aço pré-fabricado	6.795.000,00	15%	6.795.000,00
ii) 5% aquando do fecho do casco	2.265.000,00	5%	2.265.000,00
alínea e) 15% do valor total da adjudicação, aquando do lançamento do Navio à água	6.795.000,00	15%	6.795.000,00
alínea f) 20% do valor total da adjudicação, com o Navio pronto, a flutuar, após conclusão das provas de mar	9.060.000,00	20%	
alínea g) 10% do valor total da adjudicação, aquando da entrega e recepção provisória do Navio	4.530.000,00	10%	
<b>Total</b>	<b>45.300.000,00</b>	<b>100%</b>	<b>31.710.000,00</b>

O valor previsto – €45 300 000,00 – inclui os valores relativos ao contrato (€39 950 000,00), primeiro aditamento (€4 650 000,00), segundo aditamento (€700 000,00) e terceiro aditamento (ajustamento do modo de pagamento das prestações previstas nos pontos *ii*) e *iii*) da alínea *c*) do n.º 1 da Cláusula 23.<sup>a</sup>).

Em **30 de Maio de 2008**, o contrato, incluindo os aditamentos atrás referidos, encontrava-se executado, financeiramente, em **68%**.



**Quadro n.º 41 – C. 259 – Plano e Execução de Pagamento, em 30/05/08**

Unid.: Euro

Ponto 1 da Cláusula 23 - Plano de Pagamento	Valor Previsto	%	Valor Pago (até 30 de Maio 2008)
alínea a) 5% do valor total da adjudicação, em 31 Janeiro de 2007	622.500,00	5%	622.500,00
alínea b) 15% do valor total da adjudicação, nos seguintes termos:	1.867.500,00	15%	
i) 10% com a chegada do aço ao estaleiro	1.245.000,00	10%	1.245.000,00
ii) 5% aquando do assentamento do primeiro bloco na doca	622.500,00	5%	
alínea c) 15% do valor total da adjudicação, nos seguintes termos:	1.867.500,00	15%	
i) 10% com a chegada ao estaleiro dos primeiros equipamentos principais	1.245.000,00	10%	1.245.000,00
ii) 5% com a chegada ao estaleiro dos equipamento de propulsão	622.500,00	5%	
alínea d) 20% do valor total da adjudicação, nos seguintes termos:	2.490.000,00	20%	
i) 15% com a conclusão de 100 toneladas de aço pré-fabricado	1.867.500,00	15%	
ii) 5% aquando do fecho do casco	622.500,00	5%	
alínea e) 15% do valor total da adjudicação, aquando do lançamento do Navio à água	1.867.500,00	15%	
alínea f) 20% do valor total da adjudicação, com o Navio pronto, a flutuar, após conclusão das provas de mar	2.490.000,00	20%	
alínea g) 10% do valor total da adjudicação, aquando da entrega e recepção provisória do Navio	1.245.000,00	10%	
<b>Total</b>	<b>12.450.000,00</b>	<b>100%</b>	<b>3.112.500,00</b>

O valor previsto – €12 450 000,00 – inclui o valor do contrato (€9 950 000,00), do primeiro aditamento (€2 400 000,00) e do segundo aditamento (€100 000,00).

Em **30 de Maio de 2008**, o contrato, incluindo os dois aditamentos atrás referidos, encontrava-se **executado, financeiramente, em 25%**.

Cada pagamento efectuado à ENVC, no âmbito dos dois contratos acima referidos, estava documentado com factura, comprovativo da garantia bancária de igual valor, comprovativo da verificação do facto que constituiu o seu pressuposto, emitido pela Sociedade Classificadora (*Lloyd's Register*) e recibo, dando, assim, cumprimento às condições de pagamento estipuladas na Cláusula 23 do Contrato. De referir que os pagamentos foram efectuados por transferência bancária.

Verificou-se uma correcta correspondência entre a data da transferência bancária e a do recibo, bem como correcto aproveitamento por parte da Atlânticoline do prazo de 30 dias úteis de pagamento.



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

A Atlânticoline, S.A., no ofício n.º 1183/D, de 31/07/2008, refere a existência de modificações e adições ainda não vertidas em aditamento escrito ao contrato do fornecimento do navio C.258 e do navio C.259. Refere, ainda, que essas modificações e adições acarretam um aumento do preço da construção dos dois navios.

Até 30/05/2008, não foram registados, em imobilizações em curso, quaisquer pagamentos relativos a essas modificações e adições.

## ⇒ Quanto ao Projecto e Estudo de Viabilidade Económico – Financeira (Anexo I – Quadro II e Anexo II – Quadro II)

O custo com a elaboração do estudo de viabilidade económico – financeira no âmbito da construção de dois navios, no valor de €17 500,00, foi apenas imputado ao Navio C. 258.

O custo com a prestação de serviços com vista à preparação de uma candidatura ao PROCONVERGENCIA, no valor de €22 500,00, foi repartido, igualmente, entre os dois navios.

## ⇒ Quanto ao Contrato de Fornecimento de Documentação Técnica (Anexo I – Quadro III)

O contrato celebrado entre a Atlânticoline, SA e a SCMA – Sociedade de Consultores Marítimos, Lda. teve como objecto o fornecimento da documentação técnica relativa ao projecto preliminar para a construção de quatro (4) navios tipo *Ro-Ro Pax Ferry*. No âmbito do contrato celebrado a SCMA fornecia a documentação técnica relativa a um navio *Ro-Ro – Pax Ferry* de cerca de 90 metros (P9718); dois navios *Ro-Ro – Pax Ferry* de cerca de 60 metro (P6012) e um navio de passageiros de cerca de 40 metros (P4008).

O custo do fornecimento de documentação técnica no valor de €322 900,00 foi totalmente imputado ao navio C. 258.

## ⇒ Quanto aos Honorários relativos a Serviços Jurídicos e Despesas de Expediente (Anexo I – Quadro IV)

O custo dos honorários devidos pelos serviços jurídicos incluindo despesas de expediente no valor de €40 794,70 foi totalmente imputado ao navio C. 258.

## ⇒ Quanto ao Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria (Anexo I – Quadro V)

O contrato celebrado entre a Atlânticoline, S.A., e a SCMA – Sociedade de Consultores Marítimos, Lda. teve como objecto a prestação de serviços de consultoria relativamente aos navios de passageiros em construção na ENVC, S.A..

O custo com a prestação de serviços de consultoria no valor de €18 000,00 foi totalmente imputado ao navio C. 258.

## ⇒ Quanto à Parametrização do Sistema Informático (Anexo I – Quadro VI e Anexo II – Quadro III)

O custo com a parametrização do sistema informático no valor de €13 930,00 foi imputado ao navio C. 258 (€5 015,00) e ao navio C. 259 (€8 915,00).



⇒ **Quanto Assessoria Técnica (Anexo I – Quadro VII)**

O custo com a assessoria técnica no valor de €1 200,00 foi imputado ao navio C. 258.

⇒ **Quanto aos Trabalhos para a Própria Empresa (Anexo I – Quadro VIII)**

O custo com os trabalhos para a própria empresa no valor de €34 425,84 foi imputado totalmente ao navio C. 258

⇒ **Outras Despesas (Anexo I – Quadro IX)**

O custo com as outras despesas no valor de €1 027,86 foi imputado de forma integral ao navio C. 258.

⇒ **Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação (Anexo I – Quadro X e Anexo II – Quadro IV)**

O custo com as despesas de transporte, alojamento e alimentação no valor de €64 029,51 foi imputado ao navio C. 258 (€63 646,35) e ao navio C. 259 (€383,16).

Esses custos dizem respeito à deslocação em serviço do Comandante Duarte Toste Pacheco (Conselho de Administração), Engenheiro Ângelo Leonardo Andrade (Conselho de Administração), Comandante António Raposo (Conselho de Administração), Comandante Amílcar Oliveira (Conselho de Administração), Engenheiro Nuno Filipe da Silva Lima, Luís Paulo Oliveira Morais, Engenheiro Domingos Moreira, Comandante Lázaro Delgado (representante da Sociedade de Consultores Marítimos, Lda.) e do representante da NAVINSPECT.



## PARTE III – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

### 22. Principais observações de auditoria

Ponto do relatório	Observações
<b>PARTE I</b>	
7.	<p>A sociedade armadora Atlânticoline, S.A., foi constituída em 2005 com o objectivo de reestruturar o modelo do transporte marítimo de passageiros e veículos entre as ilhas açorianas.</p> <p>Encontra-se integrada no sector público empresarial regional, porquanto o seu capital social é detido a 100% pela Portos dos Açores, SGPS, S.A.</p>
8.	<p>Mediante a celebração de um Contrato de Gestão de Serviços de Interesse Económico Geral, a Atlânticoline, S.A., foi habilitada, pelo GRA, a lançar dois concursos públicos internacionais para a construção de dois navios de, respectivamente, 96,9 e 60 metros de comprimento, cujos preços base eram de, respectivamente, 32 e 8 milhões de euros.</p> <p>Os encargos que não beneficiem de comparticipação de fundos comunitários são integralmente assumidos pelo GRA.</p>
9.1	<p>No que respeita à estrutura dos Custos da Atlânticoline, em 2007, constata-se que 90,4% corresponde a <i>Fornecimento e Serviços Externos</i>, 7,2% a <i>Custos com o Pessoal</i> e 0,9% <i>Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas</i>.</p> <p>Na rubrica <i>Fornecimento e Serviços Externos</i>, em 2007, estão registados a totalidade dos encargos inerentes à prestação directa pela Atlânticoline, S.A., do serviço público de transporte de veículos e passageiros entre as ilhas do arquipélago dos Açores, enquanto em 2006 estão registados os encargos suportados no âmbito do contrato de fornecimento do serviço público com a Transmaçor.</p> <p>No que respeita à estrutura dos Proveitos, em 2007, verifica-se que estes provêm essencialmente dos <i>Subsídios de Exploração</i> (79,8%). Complementarmente, registam-se proveitos decorrentes das <i>Vendas</i> e da <i>Prestação de Serviços</i> que, em conjunto, representam 19,1%.</p> <p><i>Os Subsídios à Exploração</i>, no valor de 8,8 milhões de euros, destinaram-se ao financiamento dos encargos com a operação de fornecimento do serviço público de transporte marítimo de passageiros e viaturas entre as ilhas do arquipélago dos Açores.</p>
9.2	<p>O activo total líquido da Atlânticoline totalizava, em 31/12/2007, o montante de €29 324 185,22.</p> <p>A parte mais significativa do activo é constituída pelo <i>Imobilizado Corpóreo</i>, que representa 82,4% do activo total líquido, o qual é composto maioritariamente por <i>Imobilizado em Curso</i> (81,8%). O volume do <i>Imobilizado em Curso</i> apresenta um crescimento bastante acentuado, em resultado dos investimentos realizados na construção dos dois navios.</p> <p>A estrutura de financiamento dos activos é maioritariamente assegurada pelos <i>Proveitos Diferidos</i> – 70,1%. Os <i>Proveitos Diferidos</i> correspondem às transferências atribuídas pela RAA para financiamento da construção dos dois navios.</p>



Ponto do relatório	Observações
<b>PARTE II</b>	
11.	<p>Em 21/09/2006 foram celebrados os contratos de construção naval com a ENVC, S.A., para a construção de dois navios tipo “Ro-Ro Day Car &amp; Passengers Ferry”, pelos preços de €39 950 000,00 (Navio C. 258) e €9 950 000,00 (Navio C. 259).</p> <p>Os contratos apresentavam prazos de execução idênticos – 565 dias, contados a partir da data de outorga dos contratos. Os navios deveriam ser entregues a 09/04/2008.</p>
12.	<p>O fornecimento da documentação dos projectos preliminares foi adjudicado por ajuste directo, pelo preço de €322 900,00, à SCMA, Lda., que subcontractou a elaboração dos projectos dos navios a uma empresa especializada russa.</p>
<b>Navio C. 258</b>	
13.	<p>Na <i>nota justificativa do preço</i> do concurso público internacional, enviada a este Tribunal, a soma dos vários componentes que compõem o preço não atingia os €40 000 000,00, mas apenas €33 700 000,00.</p>
14.	<p>O contrato relativo ao Navio C. 258, até 29/09/2008, sofreu quatro aditamentos, que importaram num sobrecusto na ordem dos €6 500 000,00, correspondente a um acréscimo 16,3% sobre o valor da adjudicação.</p>
	<p>O 3.º aditamento teve que ver com uma alteração ao plano de pagamentos e, neste sentido, não envolveu alterações de projecto ou maiores encargos financeiros para a Região.</p>
	<p>As alterações introduzidas no 1.º e 4.º aditamentos não são qualificáveis como “trabalhos a mais”, nomeadamente, por consubstanciarem mudança de intenção do dono da obra; ou vicissitudes que poderiam não ter ocorrido face a uma atempada e correcta previsão das necessidades no projecto inicial.</p> <p>Em consulta ao sítio <a href="http://www.atlanticoline.pt">www.atlanticoline.pt</a>, apurou-se, porém, que as características principais do Navio publicitadas não coincidem integralmente com os elementos na posse do Tribunal de Contas, sem que se conheça a causa de tal discrepância.</p> <p>Os membros do C.A. da Atlânticoline, S.A., que autorizaram o 1.º e 4.º aditamentos incorrem em responsabilidade financeira sancionatória.</p>
15.	<p>Nos termos do 1.º aditamento foi prorrogada a data de entrega do Navio C. 258, de 08/04/2008 para 30/04/2008, com fundamento nos trabalhos suplementares requeridos pelo dono da obra.</p>
	<p>No 4.º aditamento, essa data foi postecipada para 30/09/2008, com fundamento no atraso na entrega de equipamentos e também nas alterações solicitadas.</p> <p>O prazo de execução do contrato passou de 565 para 740 dias, sendo certo, porém, que à data de aprovação do presente relatório ainda não ocorreu a entrega do Navio</p>
16.	<p>A Atlânticoline, S.A., considerou inexistir fundamento para a aplicação à ENVC, S.A., das penalidades previstas contratualmente.</p>
	<p>As penalidades existentes nos termos da cláusula 31.ª do Caderno de Encargos, que oneravam o atraso na entrega entre o 1.º e 30.º dias, não constam do contrato assinado entre as partes, sem que exista justificação para tal omissão.</p>



Ponto do relatório	Observações
	<b>Navio C. 259</b>
17.	<p>Na <i>nota justificativa do preço</i> do concurso público internacional, enviada a este Tribunal, a soma dos vários componentes que integram o preço não atingia os €14 500 000,00, mas apenas €10 360 000,00.</p> <p>O contrato relativo ao Navio C. 259, até 29/09/2008, sofreu três aditamentos, que importaram num sobrecusto de €4 700 000,00, correspondente a um acréscimo de 47,2% sobre o valor da adjudicação.</p>
18.	<p>As alterações introduzidas, com excepção das constantes do 2.º aditamento, não são qualificáveis como “trabalhos a mais”, por em larga medida, consubstanciarem uma mudança de intenção do dono da obra ou vicissitudes que poderiam não ter ocorrido face a uma atempada e correcta previsão das necessidades no projecto inicial.</p> <p>As modificações introduzidas ao projecto não podem beneficiar do enquadramento jurídico fornecido pelo artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.</p> <p>Os membros do C.A. da Atlânticoline, S.A., que autorizaram o 1.º e 3.º aditamentos incorrem em responsabilidade financeira sancionatória.</p>
19.	<p>Nos termos do 1.º aditamento foi prorrogada a data de entrega do Navio C. 259, de 08/04/2008 para 15/06/2008. No 3.º aditamento, essa data foi postecipada para 31/05/2009. O prazo de execução do contrato passou de 565 para 983 dias. A Atlânticoline, S.A., contudo, já assumiu que esta data não será cumprida, por ter lançado concurso para afretamento de navio que irá operar com o Navio C.258.</p> <p>Em ambas as situações, o fundamento apresentado pelo Serviço foi o erro detectado no projecto.</p>
20.	<p>A Atlânticoline, S.A., considerou inexistir fundamento para a aplicação à ENVC, S.A., das penalidades previstas contratualmente, essencialmente por considerar que se deveu a erro no projecto.</p> <p>Contudo, a assumpção deste erro não teve como consequência a instrução de acções de responsabilização da SCMA, Lda., sociedade que foi responsável pelo projecto e prestou assessoria à Atlânticoline, S.A.</p> <p>As penalidades existentes nos termos da cláusula 31.ª do Caderno de Encargos, que oneravam o atraso na entrega entre o 1.º e 30.º dias, não constam do contrato assinado entre as partes, sem que exista justificação para tal omissão.</p>
Cap. VI	<p>O atraso na entrega dos navios obrigou a Atlânticoline a accionar o mecanismo de renovação dos dois contratos de afretamento, celebrados em 2007, a fim de assegurar o transporte marítimo de passageiros e viaturas em 2008.</p> <p>O encargo associado a estes contratos importou em €5 700 000,00.</p> <p>O contrato de afretamento celebrado em 2008 com a Hellenic Seaways Maritime, S.A., introduziu alterações no prazo e preço fixados no contrato visado em 2007. O novo contrato é considerado adicional ao contrato anteriormente visado. O Serviço remeteu a renovação contratual, em 08/01/2009, com 137 dias de atraso.</p>



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

Ponto do relatório	Observações
Cap. VI	Tendo sido determinado a abertura de processo autónomo de multa, em 21/01/2009, foi efectuado por António Manuel dos Santos Raposo, na qualidade de Presidente do C.A. da Atlânticoline, S.A., o pagamento de multa pelo mínimo legal (€480,00). Nos termos da alínea <i>d</i> ), do n.º 2 do artigo 69.º da LOPTC, foi considerada extinta a responsabilidade financeira.
Cap. VII	Verificou-se que, à data dos primeiros pagamento à ENVC, S.A., a Atlânticoline, S.A., tinha conhecimento que os emolumentos devidos ao Tribunal de Contas se encontravam liquidados. Apurou-se a remessa tempestiva dos aditamentos ao Tribunal de Contas, com excepção do 4.º aditamento ao Navio C. 258.
21.1	Até 30/05/2008, foram transferidas verbas para financiar a construção dos dois navios, no montante de €31 550 000,00, nos termos da cláusula 3.ª do Contrato de Gestão de Serviços de Interesse Económico Geral.
21.2	A Atlânticoline, S.A., candidatou ao PROCONVERGENCIA 2007-2013 o processo de construção dos dois navios, não tendo, ainda, sido aprovada [em 30/05/2008].
21.3	Em 30/05/2008, os custos associados ao Navio C. 258 e ao Navio C. 259, eram, respectivamente, de €32 225 759,75 e €3 133 048,16.
21.3 e 21.4	A imputação de custos pelos dois navios nem sempre foi coerente. Imputam-se custos ao Navio C. 258 que também dizem respeito ao Navio C. 259 e ainda a outros dois navios não identificados.
21.4	Em 30/05/2008, o valor pago à ENVC, S.A., relativo à construção do Navio C. 258, ascendia a €31 710 000,00, correspondente a uma taxa de execução do plano de pagamentos actualizado ao 3.º aditamento, de 68%. À mesma data, o valor pago à ENVC, S.A., relativo à construção do Navio C. 259, era de €3 112 500,00, correspondente a uma taxa de execução do plano de pagamentos actualizado ao 2.º aditamento de 25%.



### **23. Recomendações**

No contexto da matéria exposta no relatório, o Tribunal de Contas recomenda ao C.A. da Atlânticoline, S.A., que diligencie no sentido de:

- Respeitar integralmente as disposições legais aplicáveis à realização de despesas públicas e à contratação de serviços, observando a disciplina dos comumente denominados *trabalhos a mais*, à data dos factos, consagrado na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 86.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho (e hoje previsto na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro);
- Accionar as penalidades previstas contratualmente pelo atraso na entrega dos Navios;
- Identificar a razão pela qual as penalidades existentes nos Cadernos de Encargos, que oneravam o atraso na entrega entre o 1.º e 30.º dias, não constam dos contratos assinados entre as partes, e evitar que no futuro a situação se repita;
- Apurar o grau de responsabilidade do projectista nos erros detectados pela ENVC, S.A.;
- Proceder a uma coerente imputação de custos pelos dois navios.



## 24. Eventuais Infracções Financeiras

Inventariadas as conclusões, enunciam-se as situações susceptíveis de indiciar eventuais infracções, decorrentes da prática dos factos relatados na presente auditoria, bem como as normas violadas e os respectivos responsáveis.

		<b>Ponto 14.</b>
<b>Descrição</b>	As alterações objecto do <b>1.º aditamento autorizadas ao Navio C. 258</b> não observam os requisitos constantes dos trabalhos suplementares.	
<b>Elementos de prova</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Deliberação do C.A., de 20 de Dezembro de 2006;</li><li>– Aditamento celebrado em 29 de Dezembro de 2006 e relatório justificativo.</li></ul>	
<b>Responsáveis</b>	Duarte Manuel Martins Toste Pacheco (Presidente à data dos factos), Ângelo Leonardo Andrade e Luís Paulo de Oliveira Morais (vogais à data dos factos),	
<b>Normas infringidas</b>	Artigos 15.º, n.º 1, e 86.º, n.º 1, alínea <i>e</i> ), ambos do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.	
<b>Tipo de infracção</b>	Responsabilidade financeira sancionatória. (Artigo 65.º, n.º 1, alínea <i>b</i> ), da LOPTC).	

		<b>Ponto 14.</b>
<b>Descrição</b>	As alterações objecto do <b>4.º aditamento autorizadas ao Navio C. 258</b> não observam os requisitos constantes dos trabalhos suplementares.	
<b>Elementos de prova</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Deliberação do C.A., de 28 de Agosto de 2008;</li><li>– Aditamento celebrado em 29 de Agosto de 2008 e relatório justificativo.</li></ul>	
<b>Responsáveis</b>	António Manuel dos Santos Raposo (Presidente), José Augusto de Sousa Gomes e Amílcar José São Miguel de Oliveira (vogais).	
<b>Normas infringidas</b>	Artigos 15.º, n.º 1, e 86.º, n.º 1, alínea <i>e</i> ), ambos do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.	
<b>Tipo de infracção</b>	Responsabilidade financeira sancionatória. (Artigo 65.º, n.º 1, alínea <i>b</i> ), da LOPTC).	



		<b>Ponto 18.</b>
<b>Descrição</b>	As alterações objecto do <b>1.º aditamento autorizadas ao Navio C. 259</b> não observam os requisitos constantes dos trabalhos suplementares.	
<b>Elementos de prova</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Deliberação do C.A., de 20 de Dezembro de 2006;</li><li>– Aditamento celebrado em 29 de Dezembro de 2006 e relatório justificativo</li></ul>	
<b>Responsáveis</b>	Duarte Manuel Martins Toste Pacheco (Presidente à data dos factos), Ângelo Leonardo Andrade e Luís Paulo de Oliveira Morais, vogais à data dos factos	
<b>Normas infringidas</b>	Artigos 15.º, n.º 1, e 86.º, n.º 1, alínea <i>e</i> ), ambos do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.	
<b>Tipo de infracção</b>	Responsabilidade financeira sancionatória. (Artigo 65.º, n.º 1, alínea <i>b</i> ), da LOPTC).	
		<b>Ponto 18.</b>
<b>Descrição</b>	As alterações objecto do <b>3.º aditamento autorizadas ao Navio C. 259</b> não observam os requisitos constantes dos trabalhos suplementares.	
<b>Elementos de prova</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Deliberação do C.A., de 28 de Agosto de 2008;</li><li>– Aditamento celebrado em 29 de Agosto de 2008 e relatório justificativo.</li></ul>	
<b>Responsáveis</b>	António Manuel dos Santos Raposo (Presidente), José Augusto de Sousa Gomes e Amílcar José São Miguel de Oliveira, vogais do actual C.A.	
<b>Normas infringidas</b>	Artigos 15.º, n.º 1, e 86.º, n.º 1, alínea <i>e</i> ), ambos do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.	
<b>Tipo de infracção</b>	Responsabilidade financeira sancionatória. (Artigo 65.º, n.º 1, alínea <i>b</i> ), da LOPTC).	



## PARTE IV – DECISÃO

### 25. Decisão

Aprova-se o presente relatório, bem como as suas conclusões e recomendações, nos termos do n.º 1 do artigo 55.º e alínea a) do n.º 2 do artigo 78.º, conjugado com o n.º 1 do artigo 105.º, da LOPTC.

A fim de dar seguimento à análise do processo de construção de cada um dos navios, o Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., deverá informar este Tribunal da quitação de cada Navio, no prazo de 10 dias da respectiva recepção provisória e manter, devidamente actualizados, os respectivos processos, contendo, nomeadamente os relatórios de progresso sobre a construção, incluindo os do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), e a conta corrente mantida com os ENVC.

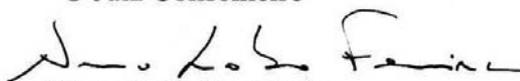
São devidos emolumentos nos termos do n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, com a redacção dada pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto, conforme conta de emolumentos a seguir apresentada.

Remeta-se cópia do presente relatório à Atlânticoline, S.A., Portos dos Açores, SGPS, S.A., na qualidade de accionista, Vice-Presidência do Governo Regional dos Açores, na qualidade de membro do governo com competência pelo sector público empresarial, Secretaria Regional da Economia, enquanto parte do contrato de gestão de serviços de interesse económico geral, assim como aos responsáveis identificados individualmente.

Após as notificações e comunicações necessárias, divulgue-se na *Internet*.

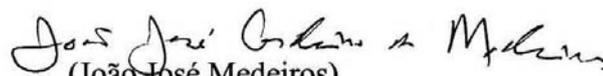
Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas, em 19 de Março de 2009

O Juiz Conselheiro

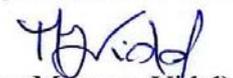
  
(Nuno Lobo Ferreira)

Os Assessores

  
(Carlos Bedo)

  
(João José Medeiros)

Fui presente  
A Representante do Ministério Público

  
(Joana Marques Vidal)



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Conta de Emolumentos

(Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio) <sup>(1)</sup>

Unidade de Apoio Técnico-Operativo III	Proc.º n.º 08/118.01
Entidade fiscalizada:	Atlânticoline, SA
Sujeito(s) passivo(s):	Atlânticoline, SA

Descrição	Base de cálculo		Valor
	Unidade de tempo <sup>(2)</sup>	Custo standat <sup>(3)</sup>	
<b>Desenvolvimento da Acção:</b>			
— Fora da área da residência oficial		€ 119,99	€
— Na área da residência oficial	320	€ 88,29	€ 28 252,80
Emolumentos calculados			€
Emolumentos mínimos <sup>(4)</sup>	€ 1 716,40		
Emolumentos máximos <sup>(5)</sup>	€ 17 164,00		
Emolumentos a pagar			<b>€ 17 164,00</b>
<b>Empresas de auditoria e consultores técnicos <sup>(6)</sup></b>			
Prestação de serviços			
Outros encargos			
<b>Total de emolumentos e encargos a suportar pelo sujeito passivo</b>			<b>€ 17 164,00</b>

#### Notas

<p>(1) O Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, que aprovou o Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, foi rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 11-A/96, de 29 de Junho, e alterado pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto, e pelo artigo 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de Abril.</p> <p>(2) Cada unidade de tempo (UT) corresponde a 3 horas e 30 minutos de trabalho.</p> <p>(3) Custo standard, por UT, aprovado por deliberação do Plenário da 1.ª Secção, de 3 de Novembro de 1999: — Acções fora da área da residência oficial €119,99 — Acções na área da residência oficial €88,29</p> <p>(4) Emolumentos mínimos (€1 716,40) correspondem a 5 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas), sendo que o VR (valor de referência) corresponde ao índice 100 das escalas salariais da função pública, fixado actualmente em €343,28, pelo n.º 2.º da Portaria n.º 1553-C/2008, de 31 de Dezembro.</p>	<p>(5) Emolumentos máximos (€17 164,00) correspondem a 50 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas), sendo que o VR (valor de referência) corresponde ao índice 100 das escalas salariais da função pública, fixado actualmente em €343,28, pelo n.º 2.º da Portaria n.º 1553-C/2008, de 31 de Dezembro.</p> <p>(6) O regime dos encargos decorrentes do recurso a empresas de auditoria e a consultores técnicos consta do artigo 56.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, e do n.º 3 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



**Tribunal de Contas**  
*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

---

**Ficha Técnica**

<b>Função</b>	<b>Nome</b>	<b>Cargo/Categoria</b>
Coordenação	Carlos Manuel Maurício Bedo	Auditor-Coordenador
	Jaime Manuel Gamboa de Melo Cabral	Auditor-Chefe
Execução	Aida Sousa	Auditor
	Maria do Sameiro Mesquita Gabriel	Técnico Verificador Assessor
	José Ricardo Soares	Técnico Verificador Assessor



## **ANEXOS**



## **ANEXO I**

**Objecto do contrato de fornecimento dos projectos, celebrado com a SCMA, Lda.**

Navios tipo *Ro-Ro Pax Ferry*, sendo dois navios gémeos com um comprimento fora a fora de cerca de 60 metros (P6012), tendo os restantes dois navios um comprimento fora a fora de 90 metros (P9718) e 40 metros (P4008).

Nos termos da cláusula 2.4 do contrato, a SCMA obrigava-se a desenvolver o trabalho em 3 fases:

**Fase A – Versão preliminar dos seguintes documentos (P9718, P6012 e P4008):**

- d)** Desenho de Arranjo Geral;
- e)** Especificação técnica;
- f)** Secção Mestra;
- g)** Lista de Fabricantes dos equipamentos;
- h)** Cálculos Hidrostáticos preliminares e Plano Geométrico preliminar.

**Fase B – Testes de tanque, cálculo de vibrações e ruído:**

- a) Testes de reboque em tanque do P9718 (velocidade 18 a 20 nós);
- b) Cálculo estimado das vibrações e ruído do P9718;
- c) Correção da geometria do navio P9718;
- d) Cálculos de propulsão e manobra do P9718;
- e) Testes de reboque em tanque do P6012 (velocidade 16 a 20 nós);
- f) Testes de reboque em tanque do P4008 (velocidade 16 a 20 nós);
- g) Testes de manobrabilidade e comportamento no mar do P6012 e P4008;
- h) Cálculo estimado das vibrações e ruído do P6012 e P4008;
- i) Correção da geometria dos navios P6012 e P4008.

**Face C – Versão Final dos seguintes documentos do P9718, P6012 e P4008:**

- a) Desenho de Arranjo Geral;
- b) Especificação técnica;
- c) Secção Mestra;
- d) Lista de Fabricantes dos Equipamentos;
- e) Cálculo das querenas direitas e inclinadas;
- f) Cálculo da carga do balanço eléctrico (preliminar);
- g) Arranjo preliminar da Casa da Máquina e da Ponte.”



## ANEXO II

### Objecto do contrato de prestação de serviços de consultadoria, celebrado com a SCMA, Lda.

Nos termos da cláusula 2.<sup>a</sup> do contrato, serão tarefas da SCMA, designadamente:

- a) Preparação de listagem de armadores, que operem navios semelhantes àqueles a adquirir (...);
- b) Visita a esses armadores e aos navios;
- c) Efectuar o *procurement* de navios *RoRo-Pax Ferry*, para futuro afretamento;
- d) Preparação de listagens de estaleiros de construção naval, que tenham construído navios do tipo pretendido, e efectuar as visitas (...);
- e) Análise dos dados sobre os portos da RAA;
- f) Preparação das especificações técnicas, para os três tipos de navios e dos respectivos desenhos de arranjo geral;
- g) Elaboração do programa do concurso, elaboração do Caderno de Encargos, incluindo as Cláusulas Jurídicas e as Cláusulas Técnicas;
- h) Colaboração na prestação dos esclarecimentos solicitados pelos concorrentes;
- i) Avaliação das propostas apresentadas, no âmbito do concurso público;
- j) Preparação do contrato de construção;
- k) Efectuar inspecções a navios usados, para afretamentos em 2006, 2007 e possivelmente 2008, com emissão dos respectivos relatórios de inspecção;
- l) Previsão Orçamental das acções descritas nas alíneas a) a k).



## **ANEXO III**

Objecto do 2.º contrato de prestação de serviços de consultadoria, celebrado com a SCMA, Lda.

Nos termos da cláusula 2.<sup>a</sup> do contrato, serão tarefas da SCMA:

- a) Assistência técnica de marinha e inspecções aos navios (...);
- b) Apoio na supervisão das novas construções em curso nos ENVC;
- c) Apoio nas reuniões com os ENVC e com a Sociedade Classificadora;
- d) Apoio na selecção e aprovação de equipamentos para os navios em construção;
- e) Apoio na procura, selecção e contratação de navios em regime de afretamento;
- f) Elaboração de relatórios técnicos, sempre que justificável e/ou requeridos.



## ANEXO IV – NAVIO C. 258

### Quadro I – Contrato de Fornecimento do Navio

Unid.: Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441126 (44.1.2.4.1)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA	240000007	15-01-07	2.265.000,00	2.265.000,00	1100000016	30-01-07	30-01-07	Cláusula 23ª ponto 1 alínea a) – <b>5% do valor total da adjudicação.</b>
	240000026	12-03-07	4.530.000,00	4.530.000,00	1100000030	26-03-07	26-03-07	Cláusula 23ª ponto 1 alínea b-i) – <b>10% com a chegada do aço ao estaleiro.</b>
	240000090	23-08-07	4.530.000,00	4.530.000,00	1100000111	30-09-07	24-09-07	Cláusula 23ª ponto 1 alínea c-i) – <b>10% com a chegada ao estaleiro dos primeiros equipamentos principais.</b>
	240000101	12-09-07	6.795.000,00	6.795.000,00	1100000130	08-11-07	08-11-07	Cláusula 23ª ponto 1 alínea d-i) – <b>15% com a conclusão de 500 toneladas de aço pré-fabricado.</b>
	240000132	05-11-07	2.265.000,00	2.265.000,00	1100000001	03-01-08	03-01-08	Cláusula 23ª ponto 1 alínea b-ii) – <b>5% aquando do assentamento do primeiro bloco na doca.</b>
	240000033	25-02-08	2.265.000,00	2.265.000,00	1100000041	31-03-08	01-04-08	Cláusula 23ª ponto 1 alínea d-ii) – <b>5% aquando do fecho do casco.</b>
	240000037	29-02-08	1.132.500,00	1.132.500,00	1100000051	17-04-08	17-04-08	Cláusula 23ª ponto 1 alínea c-ii) – <b>2,5% com a chegada ao estaleiro de mais de metade dos elementos que integram o equipamento de propulsão.</b>
	240000039	05-03-08	6.795.000,00	6.795.000,00	1100000055	28-04-08	28-04-08	Cláusula 23ª ponto 1 alínea e) – <b>15% do valor total da adjudicação, aquando do lançamento do Navio à água.</b>
	240000064	29-04-08	1.132.500,00	1.132.500,00				Cláusula 23ª ponto 1 alínea c-iii) – <b>2,5% com a chegada ao estaleiro de todos os elementos que integram o equipamento de propulsão.</b>
<b>Total Imputado</b>				<b>31.710.000,00</b>				



# Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

## Quadro II – Projecto e Estudo de Viabilidade Económico – Financeira

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441113	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Fundo de Manejo, Lda.	F2007003	05-04-07	17.500,00	17.500,00	F2007004	19-03-07	16-04-07	Projecto de Viabilidade Económico- Financeira para a Aquisição de Navios de Transporte Inter - Ilhas de Passageiros
	F2008007	25-02-08	22.500,00	11.250,00	F2008024	15-04-08	16-04-08	Estudo de Viabilidade Económica - Financeira e Instrução do Processo
<b>Total Imputado</b>				<b>28.750,00</b>				

## Quadro III – Contrato de Fornecimento de Documentação Técnica

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441123 (44.1.2.2)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Sociedade de Consultores Marítimos, Lda	550129 (Nota de Débito)	25-10-05	200.000,00	200.000,00			17-11-05	Adiantamento de acordo com o contrato de fornecimento, assinado entre as duas empresas, em 24/10/2005.
	570048 (Nota de Crédito)	30-12-05	-200.000,00	-200.000,00				Anulação de Nota de débito n.º 550129, referente ao adiantamento de acordo com o contrato de fornecimento, assinado entre as duas empresas, em 24/10/2005
	500301	30-12-05	200.000,00	200.000,00				1ª prestação de acordo com a cláusula 3.4 do contrato de fornecimento (Data de Assinatura do Contrato)
	601013	05-01-06	75.000,00	75.000,00	634	08-02-06	08-02-06	Pagamento intermédio de acordo com a cláusula 3.4 do contrato de fornecimento (Primeira Semana de Dezembro).
	601161	26-06-06	47.900,00	47.900,00	677	14-09-06	13-09-06	3ª e última prestação de acordo com a cláusula 3.4 do contrato de fornecimento. (Contra Entrega da documentação final)
<b>Total Imputado</b>				<b>322.900,00</b>				



# Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

## Quadro IV – Honorários Relativos a Serviços Jurídicos e Despesas de Expediente

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441113 (44.1.1.2)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Sérvulo Correia & Associados - Sociedade de Advogados	2108	21-03-06	12.000,00	12.000,00	2132	31-03-06	05-04-06	Honorários devidos pelos serviços jurídicos prestados entre 1 de Dezembro de 2005 e 28 de Fevereiro de 2006, relativamente ao concurso para fornecimento de navio.
	2129	19-04-06	8.000,00	8.000,00	2191	09-05-06	12-05-06	Honorários devidos pelos serviços jurídicos prestados entre 1 e 31 de Março 2006, relacionados com o acompanhamento do procedimento pré-contratual para o fornecimento de navio do tipo "Ro-Ro day car & passengers ferry".
	304	19-04-06	200,00	200,00	2191	09-05-06	12-05-06	Despesas de expediente.
	2338	15-09-06	10.000,00	10.000,00	2384	02-10-06	03-10-06	Honorários devidos pelos serviços jurídicos correspondentes ao acompanhamento do procedimento pré-contratual de aquisição de navio e à elaboração de informação jurídica relacionada com o enquadramento, em sede de imposto sobre o Valor Acrescentado, do contrato a celebrar, prestados entre 1 de Abril e 31 de Agosto de 2006.
	389	15-09-06	94,70	94,70	2384	02-10-06	03-10-06	Despesas de expediente.
	2366	11-10-06	4.000,00	4.000,00	2425	30-10-06	02-11-06	Honorários devidos pelos serviços jurídicos correspondentes ao acompanhamento do procedimento pré-contratual de aquisição de navio , prestados entre 1 e 30 de Setembro de 2006.
	2838	13-08-07	6.500,00	6.500,00	2901	17-09-07	14-07-07	Honorários devidos pela elaboração, entre 14 e 25 de Julho, de informação jurídica relacionada com o procedimento pré-contratual a adoptar para a aquisição de serviços de fiscalização.
<b>Total Imputado</b>				<b>40.794,70</b>				



# Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Quadro V – Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441123 (44.1.2.2)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Sociedade de Consultores Marítimos, Lda	701209	16-07-07	18.000,00	18.000,00			03-08-07	Prestação de Serviços referente ao 1º Semestre de acordo com o n.º 1 da cláusula quinta do contrato aprovado em 01 de Janeiro de 2007.
<b>Total Imputado</b>				<b>18.000,00</b>				

### Quadro VI – Parametrização do Sistema Informático

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441123 (44.1.2.2)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
NAVALTIK Portugal	119/2008	19-03-08	13.930,00	5.015,00	126/2008	17-06-08	16-06-08	Parametrização do sistema informático e constituição da informação de manutenção para os navios C. 258 - RO-RO 100 m/750 passageiros / 140 viaturas e C. 259 - RO-RO 60 m/400 passageiros/30 viaturas (cf proposta n.º 6/2008, de 25/01/2008 e V. Adjudicação -FAX n.º 299/2008 - 1º pagamento: 20% com a adjudicação.
<b>Total Imputado</b>				<b>5.015,00</b>				

### Quadro VII – Assessoria Técnica

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441123 (44.1.2.2)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
NAVINSPECT	3/2006	07-02-06	2.125,00	1.200,00	3/2006	02-03-06	02-03-06	Assessoria Técnica.
<b>Total Imputado</b>				<b>1.200,00</b>				



# Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticolne (08/118.01)

## Quadro VIII – Trabalhos para a Própria Empresa

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441115 (44.1.1.4)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
	"Tendo em consideração a actividade específica da Atânticolne, SA os custos e os proveitos acima referidos foram na sua totalidade transferidos para imobilizações em curso, pelo que o seu valor líquido de 34.425,84 € foi assumido como encargos da construção dos navios".			34.425,84	-	-	-	Relatório de Gestão e Contas de 2005
<b>Total Imputado</b>				<b>34.425,84</b>				

## Quadro IX – Outras Despesas

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441123 (44.1.2.2)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Sociedade de Consultores Marítimos	651008	31-01-06	2.474,02	700,00	636	10-03-06	08-03-06	Tradução e Análise da Memória Descritiva - Ferry de 300 passageiros e 400 carros- Factura Henrique L. Sanches e Brito.
	800006			327,86				
<b>Total Imputado</b>				<b>1.027,86</b>				



# Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

## Quadro X – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441114	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
<b>2008</b>								
Hotel Flor de Sal	87	04-01-08	150,00	150,00	162/2008	13-03-2008	12-03-2008	Alojamento Nuno Filipe da Silva Lima
	172	10-01-08	225,00	225,00	162/2008	13-03-2008	12-03-2008	Alojamento Nuno Filipe da Silva Lima
	277	17-01-08	225,00	225,00	162/2008	13-03-2008	12-03-2008	Alojamento Nuno Filipe da Silva Lima
	475	27-01-08	375,00	375,00	162/2008	13-03-2008	12-03-2008	Alojamento Nuno Filipe da Silva Lima
	550	31-01-08	225,00	225,00	243/2008	17-04-2008	16-04-2008	Alojamento Nuno Filipe da Silva Lima
Açoribérica	80000039	12-01-08	486,92	243,46	80000363	28-03-2008	24-03-2008	Passagem Aérea OPO-BRU-LIS e alojamento de Nuno Lima
Micaelense	8689	14-01-08	731,50	731,50	3948	13-03-2008	12-03-2008	Aluguer de Automóvel e Seguro de Ocupantes e de Franquia
	800005			216,29				
	80000811			211,40				
<b>Total Imputado</b>				<b>2.602,65</b>				



# Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

## Quadro X – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação (Continuação)

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441115 (44.1.1.4/44.1.1. 7/44.2.1.7)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
<b>2005</b>								
	Diversas facturas apresentadas por Luís Paulo Oliveira Morais			449,66				Deslocações em Serviço - Alojamento e Serviço de Táxi
	Diversas facturas apresentadas por Ângelo Leonardo Andrade			428,69				Deslocações em Serviço - Alojamento e Serviço de Táxi
	Diversas facturas apresentadas por Duarte M.M.Toste Pacheco			417,27				Deslocações em Serviço - Alojamento, Alimentação e Serviço de Táxi . A deslocação teve por finalidade reunião com o armador Hurtigruten Visita a ferrys
	Diversas facturas apresentadas por Duarte M.M.Toste Pacheco			222,62				Deslocações em Serviço - Passagem Aérea PDL/LX/PDL . A deslocação teve por finalidade reunião com o armador Hurtigruten
Viagens Micaelense	50006106	04-11-05	165,18	165,18	50002974	14-11-05		Deslocações em Serviço - Passagem Aérea PDL/HOR/PDL (Duarte M.M.Toste Pacheco). A deslocação teve por finalidade reunião Conselho de Administração
Sociedade de Consultores Marítimos	550140	30-11-05	2.311,87	2.311,87	634	08-02-06	08-02-06	Despesas de deslocação e estadia relativas à viagem efectuada à Noruega, Bergen, em Outubro
	550141	30-11-05	650,28	650,28	634	08-02-06	08-02-06	Despesas de deslocação e estadia relativas do Sr Comandante Lázaro Delgado entre 17 e 19 de Novembro a Ponta Delgada
	550142	30-11-05	16.158,63	16.158,63	634	08-02-06	08-02-06	Despesas de deslocações e estadias na Noruega, Polónia e Rússia
<b>Total 2005</b>				<b>20.804,20</b>				
<b>Total acumulado 2005</b>				<b>20.804,20</b>				



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Quadro X – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação (Continuação)

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441115 (44.1.1.4/44.1.1.7/44.2.1.7)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
<b>2006</b>								
	Diversas facturas apresentadas por Luís Paulo Oliveira Morais			686,94			10-02-06	Deslocações em Serviço - Alojamento, Alimentação e Serviço de Táxi
SATA	45755	09-03-06	220,62	220,62	45755	09-03-06	02-03-06	Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo PDL/LIS Duarte M.M.Toste Pacheco)
Sociedade de Consultores Marítimos	651032	31-03-06	2241,63	2.241,63	651	17-05-06		Deslocação do Comandante Lázaro Delgado - de 05/01 a 06/01/2006 a Ponta Delgada ; viagem à Rússia de 22/01 a 25/01/2006 dos Srs. Luís Morais e Carlos Fernandes
SATA Air Açores	10035000	11-10-06	451,88	451,88				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo PDL/LIS Duarte Pacheco e Nuno Lima
Abreu	75601407	19-10-06	227,94	227,94				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo HOR/LIS /HOR Nuno Lima
	75601442	25-10-06	85,75	85,75				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo HOR/Ponta Delgada Nuno Lima
	75601464	31-10-06	361,94	361,94				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo Hor/LIS /Hor Nuno Lima
SATA Air Açores	10035052	16-10-06	225,94	225,94				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo PDL/LIS Duarte Pacheco
Abreu	75601501	08-11-06	227,94	227,94				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo Hor/LIS /Hor Nuno Lima
	75601618	30-11-06	247,94	247,94				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo HOR/LIS /HOR Nuno Lima
SATA Air Açores	10035335	11-12-06	225,94	225,94				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo PDL/LIS/PDL Duarte Pacheco
	11017031	20-12-06	225,94	225,94				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo PDL/LIS/PDL Duarte Pacheco
<b>Total 2006</b>				<b>5.430,40</b>				
<b>Total acumulado 2005-2006</b>				<b>26.234,60</b>				



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Quadro X – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação (Continuação)

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441115 (44.1.1.4/44.1.1. 7/44.2.1.7)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
<b>2007</b>								
SATA Air Açores	2200010126	13-07-07	234,17	234,17				Deslocações em Serviço - Transporte Aéreo ? Nuno Lima
Micaelense	4971	30-07-07	368,00	368,00				Aluguer de Automóvel Auto Jardim do Algarve Nuno Lima
Diversas Facturas apresentadas por Nuno Filipe da Silva Lima			551,78	551,78				Portagem Porto-Lisboa; combustível /táxis Restaurantes Nuno Filipe da Silva Lima
Micaelense	5337	20-08-07	250,17	250,17				Viagens SATA internacional PDL/OPO/PDL Nuno Lima
	5840	08-09-07	250,19	250,19				Viagens SATA Internacional PDL/LIS/PDL Nuno Lima
	6273	26-09-07	177,00	177,00				Aluguer de automóvel Auto Jardim do Algarve
SATA Air Açores	84731	09-09-07	68,00	68,00				Excesso de bagagem
Abreu	55700408	31-12-07	736,88	736,88				Passagem Aérea Lisboa/Paris/Edimburgo/Lisboa Nuno Lima
Abreu	21708939	31-12-07	511,88	511,88				Passagem Aérea Lisboa/Bruxelas/Lisboa e alojamento Nuno Lima
Açoribérica	70002739	22-12-07	601,00	601,00				Viagens aéreas PDL/OPO/PDL Comandante António Raposo e Comandante Amílcar Oliveira
Açoribérica	70002778	31-12-07	257,17	257,17				Viagens aéreas PDL/LIS/OPO/PDL Comandante Comandante Amílcar Oliveira
Micaelense	8220	14-12-07	1.438,00	1.438,00				Aluguer de Automóvel Auto Jardim do Algarve Nuno Lima
Micaelense	8408	21-12-07	259,19	259,19				Transporte Aéreo HOR/LIS /HOR Nuno Lima
Viagens Micaelense	60006010	17-10-06	1030,31	1.030,31	60003088	09-11-06		Deslocação LIS/MAD/ATH/MAD/LIS Domingos Moreira



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Quadro X – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação (Continuação)

Unid.:Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441115 (44.1.1.4/44.1.1.7/44.2.1.7)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
<b>2007 (Continuação)</b>								
Viagens Micaelens e	60006583	14-11-06	125,00	125,00	60003220	27-11-06		Estadia no Hotel Parthenon Domingos Moreira
Diversas Facturas de Duarte M.M. Toste Pacheco				68,50				Deslocações em serviço (táxi e refeições) reunião com Armando Henriques, Ana Cristina Pimentel Sociedade de Advogados
Diversas Facturas de Duarte M.M. Toste Pacheco				322,37				Deslocações em serviço Inspeção Navio LYNGEN
Melo Viagens e Turismo	60001470	29-12-06	4.534,43	4.534,43				Viagens de LIS/MAD/ATH/FRA/LIS de Duarte Toste, Domingos Moreira/Lázaro Delgado
<b>Total 2007</b>				<b>11.784,04</b>				
<b>Total acumulado 2005 -2007</b>				<b>38.018,64</b>				
<b>2008</b>								
Açoribérica	80000039	12-01-08	486,92	243,46				Passagem Aérea OPO-Bru-Lis e alojamento de Nuno Lima
Micaelens e	8835	21-01-08	17,00	17,00				Passagem Aérea LIS/PDL de Nuno Lima
	80000212			269,17				
Nuno Filipe da Silva Lima				383,17				Despesas de deslocação (Portagens LIS/POR e POR/LIS; Táxi Bélgica; Táxis Lisboa; Bilhete Comboio LIS/POR; estacionamento; gasolina; gasóleo)
	80000317			445,19				
IPTM	A-2008/2852	07-03-08	251,59	251,59				Inscrição de Gestor de Navios
Açoribérica	80000535	25-03-08	267,19	267,19				Passagem Aérea HOR-LIS-HOR Nuno Lima
	800005			216,29				
	80000811			1.161,24				
	1535			35,00				
	281			1.116,31				
<b>Total 2008</b>				<b>4.405,61</b>				
<b>Total Imputado</b>				<b>42.424,25</b>				



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Quadro X – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação (Continuação)

Unid.: Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441125 (44.1.2.7)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
<b>2006</b>								
NAVINSPECT	3/2006	07-02-06	2.125,00	988,00	3/2006	02-03-06	02-03-06	Transporte LX/ PD/ LX; Estadia; Alojamento
Sociedade de Consultores Marítimos, Lda	651008	31-01-06	2.621,02	1.774,02	636	10-03-06	08-03-06	Valor de duas passagens LIS/FRA/LED/FRA/LIS e valor referente a taxa de service FEE e taxa de Emissão de Bilhetes (Factura Libersol)
Várias Facturas apresentadas pelo Eng. Nuno Filipe da Silva Lima				25,00				Táxis (Reunião referente construção dos navios)
Várias facturas apresentadas pelo Eng. Nuno Filipe da Silva Lima				20,00				Táxis (Reunião com Estaleiro referente construção navios)
Várias facturas apresentadas pelo Eng. Nuno Filipe da Silva Lima				11,00				Táxis (Reunião referente construção dos navios)
Várias facturas apresentadas por Duarte Toste				116,00				Táxis (Reunião com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo)
Várias facturas apresentadas pelo Eng. Nuno Filipe da Silva Lima				25,00				Táxis (Reunião referente construção dos Navios)
Várias facturas apresentadas por Duarte Toste				270,65				Táxis, Refeições, Hotel Reunião com ENVC - Planos de arranjos geral, arquitectura -Decoração de interiores
<b>Total 2006</b>				<b>3.229,67</b>				
<b>Total acumulado 2006</b>				<b>3.229,67</b>				



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Quadro X – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação (Continuação)

Unid.: Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441125 (44.1.2.7)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
<b>2007</b>								
Flôr de Sal - Hotel Viana do Castelo	3612	19-07-07	300,00	300,00	501/2007	06-08-07	02-08-07	Diária Nuno Filipe da Silva
	4426	23-08-07	150,00	150,00	589/2007	14-09-07	19-09-07	Diária Nuno Filipe da Silva
	4820	12-09-07		225,00	640/2007	04-10-07	10-10-07	Diária Nuno Filipe da Silva
Eng. Nuno Filipe da Silva Lima				556,39				Despesas de deslocação
Flôr de Sal - Hotel Viana do Castelo	5452	11-10-07	300,00	300,00	683/2007	26-10-07	31-10-07	Diária Nuno Filipe da Silva
	5673	19-10-07	375,00	375,00	690/2007	31-10-07	06-11-07	Diária Nuno Filipe da Silva
	4982	21-09-07	375,00	375,00	732/2007	23-11-07	23-11-07	Diária Nuno Filipe da Silva
	5100	26-09-07	225,00	225,00				Diária Nuno Filipe da Silva
	5277	03-10-07	150,00	150,00				Diária Nuno Filipe da Silva
	6167	09-11-07	150,00	375,00				Diária Nuno Filipe da Silva
	6290	14-11-07	150,00	150,00	748	29-11-07	04-12-07	Diária Nuno Filipe da Silva
Micaelense	363	29-10-07	130,00	-130,00				
	6654	11-10-07	254,19	254,19				Viagem Sata Internacional PDL/LIS/PDL
	67	12-10-07	182,41	182,41				
	6736	15-10-07	344,00	344,00				Aluguer de Automovel Auto Jardim do Algarve
	6909	19-10-07	638	638,00	2844	16-11-07	20-11-07	Aluguer de Automovel Auto Jardim do Algarve
	6942	19-10-07	225,00	225,00	2844	16-11-07	20-11-07	Aluguer de Automovel Auto Jardim do Algarve
	7687	21-11-07	1.207,50	1.207,50	3280	31-12-07	03-01-08	Aluguer de Automovel Auto Jardim do Algarve
	7762	23-11-07	259,19	259,19	3280	31-12-07	03-01-08	Viagem Sata Internacional PDL/LIS/PDL
SATA Air Açores	2200016273	15-11-07	250,17	250,17	4900000010	03-01-08	03-01-08	Viagem Sata
Flôr de Sal - Hotel Viana do Castelo	5807	26-10-07	375,00	375,00	721/2007	20-11-07	23-11-07	Diária Nuno Filipe da Silva
	6476	23-11-07	375,00	375,00	2/8	31-12-07	04-01-08	Diária Nuno Filipe da Silva



# Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

## Quadro X – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação (Continuação)

Unid.: Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441125 (44.1.2.7)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
<b>2007 (continuação)</b>								
Várias facturas apresentadas pelo Eng. Nuno Filipe da Silva Lima				964,12			06-12-07	Despesas de deslocação
Abreu	55700386	05-12-07	959,41	959,41				Passagem aérea Porto/Franfurt/Billund/Frankfurt/Lisboa Nuno Lima
Flôr de Sal - Hotel Viana do Castelo	6566	28-11-07	225,00	225,00				Diária Nuno Filipe da Silva
	6704	05-12-07	225,00	225,00	25/2008	10-01-08	14-01-08	Diária Nuno Filipe da Silva
	6910	14-12-07	375,00	375,00	115/2008	15-02-08	19-02-08	Diária Nuno Filipe da Silva
	6986	18-12-07	150	150,00	115/2008	15-02-08	19-02-08	Diária Nuno Filipe da Silva
Várias facturas apresentadas pelo Eng. Nuno Filipe da Silva Lima				577,53				Despesas de deslocação
Várias facturas apresentadas pelo Eng. Nuno Filipe da Silva Lima				859,43				Despesas de deslocação
<b>Total 2007</b>				<b>11.497,34</b>				
<b>Total acumulado 2006 -2007</b>				<b>14.727,01</b>				
<b>2008</b>								
Teresa Jorge Ribeiro Jaques	01			750,00			31-01-08	Renda do Apartamento de Viana do Castelo
	02			750,00			31-01-08	Renda do Apartamento de Viana do Castelo
	03			750,00			07-03-08	Renda do Apartamento de Viana do Castelo
				750,00			07-04-08	Renda do Apartamento de Viana do Castelo
				750,00				Renda do Apartamento de Viana do Castelo
<b>Total acumulado 2006 -2008 (30/05/2008)</b>				<b>3.750,00</b>				
<b>Total Imputado</b>				<b>18.477,01</b>				





## ANEXO V – NAVIO C. 259

**Quadro I – Contrato de Fornecimento do Navio**

*Unid.: Euro*

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 441226 (44.1.2.4.2)	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA	240000008	15-01-07	622.500,00	622.500,00	1100000015	30-01-07	30-01-07	Cláusula 23ª ponto 1 alínea a) – <b>5% do valor total da adjudicação.</b>
	240000059	12-06-07	1.245.000,00	1.245.000,00	1100000086	18-07-07	18-07-07	Cláusula 23ª ponto 1 alínea b-i) – <b>10% com a chegada do aço ao estaleiro.</b>
	240000102	12-09-07	1.245.000,00	1.245.000,00	1100000131	19-11-07	19-11-07	Cláusula 23ª ponto 1 alínea c i) – <b>10% com a chegada ao estaleiro dos primeiros equipamentos principais.</b>
<b>Total Imputado</b>				<b>3.112.500,00</b>				

**Quadro II – Projecto e Estudo de Viabilidade Económico – Financeira**

*Unid.: Euro*

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441213	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Fundo de Maneio, Lda	F2008007	25-02-08	22.500,00	11.250,00	F2008024	15-04-08	16-04-08	Estudo de Viabilidade Económica - Financeira e Instrução do Processo.
<b>Total Imputado</b>				<b>11.250,00</b>				



# Tribunal de Contas

## Secção Regional dos Açores

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

### Quadro III – Parametrização do Sistema Informático

Unid.: Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441223	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
NAVALTIK Portugal	119/2008	19-03-08	13.930,00	8.915,00	126/2008	17-06-08	16-06-08	Parametrização do sistema informático e constituição da informação de manutenção para os navios C. 258 - RO-RO 100 m/750 passageiros / 140 viaturas e C. 259 - RO-RO 60 m/400 passageiros/30 viaturas (cf proposta n.º 6/2008, de 25/01/2008 e V. Adjudicação - FAX n.º 299/2008 - 1º pagamento: 20% com a adjudicação)
<b>Total Imputado</b>				<b>8.915,00</b>				

### Quadro IV – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação

Unid.: Euro

Fornecedor	Factura/ Nota Débito			Valor Imputado à conta 441215	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Eng. Nuno Filipe da Silva Lima	Boletim Itinerário	Jan-08	762,77	383,16			25-02-08	Despesas de Deslocação (Portagem LIS/POR e POR/LIS; Táxi Bélgica; Táxis Lisboa; Bilhete Comboio LIS/POR; estacionamento; gasolina; gasóleo)
<b>Total Imputado</b>				<b>383,16</b>				



## ANEXO VI – Custos não Imputados aos Navios

Quadro I – Contrato de Prestação de Serviços, de 24/10/2005 e Outros Custos Associados

Unid.: Euro

Fornecedor	Factura			Valor Imputado à conta 6223622	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Sociedade de Consultores Marítimos, Lda	500267	29-11-05	125,00	125,00				"Memorando Sobre Transportes Marítimos de Passageiros" - Tradução de Documento, de Português para Inglês
	500269	30-11-05	3.546,65	3.546,65	634	08-02-06	08-02-06	Prestação de Serviços referente ao período de 24 de Outubro a 30 de Novembro.
	500302	30-12-05	2.800,00	2.800,00				Prestação de Serviços referente ao mês de Dezembro.
	601014	05-01-06	2.800,00	2.800,00				Prestação de Serviços referente ao mês de Janeiro.
	601035	01-02-06	2.800,00	2.800,00	636	10-03-06	08-03-06	Prestação de Serviços referente ao mês de Fevereiro.
	601067	01-03-06	2.800,00	2.800,00				Prestação de Serviços referente ao mês de Março.
	601098	03-04-06	2.800,00	2.800,00	651	17-05-06	16-05-06	Prestação de Serviços referente ao mês de Abril.
	601130	02-05-06	2.800,00	2.800,00	662	26-06-06	20-06-06	Prestação de Serviços referente ao mês de Maio.
	601152	01-06-06	2.800,00	2.800,00				Prestação de Serviços referente ao mês de Junho.
	601187	03-07-06	2.800,00	2.800,00	677	14-09-06	13-09-06	Prestação de Serviços referente ao mês de Julho.
	601211	03-08-06	2.800,00	2.800,00				Prestação de Serviços referente ao mês de Agosto.
	601235			2.800,00				
	651237	29-09-06	1.600,00	1.600,00				Despesas referentes a traduções.
	601266	02-10-06	2.800,00	2.800,00	708	27-12-06	22-12-06	Prestação de Serviços referente ao mês de Outubro.
	601289	02-11-06	2.800,00	2.800,00				Prestação de Serviços referente ao mês de Novembro.
601314	02-12-06	2.800,00	2.800,00			20-07-07	Prestação de Serviços referente ao mês de Dezembro.	
<b>Total Imputado</b>				<b>41.671,65</b>				



# Tribunal de Contas

*Secção Regional dos Açores*

Auditoria orientada à Atlânticoline (08/118.01)

## Quadro II – Despesas de Transporte, Alojamento e Alimentação

Unid.: Euro

Forneced or	Factura			Valor Imputado à conta 6222726	Recibo		Data Trf (Extracto bancário)	Observações
	N.º	Data	Valor S/IVA		N.º	Data		
Sociedade de Consultores Marítimos, Lda	651054	28-04-06	645,92	781,56	662	26-06-06	20-06-06	Despesas referente à deslocação do Comandante Lázaro Delgado de 22/03 a 23/03/2006
	651082	31-05-06	758,48	917,76				Despesas referente à deslocação do Comandante Lázaro Delgado de 05/05 a 06/05/2006
	751123	30-04-07	1.025,51	1.240,87			20-07-07	Despesas referente à deslocação a atenas do Sr.º Eng José Carlos Henriques de 05/05 a 06/05/2006
<b>Total Imputado</b>				<b>2.940,19</b>				

## **ANEXO VII – Contraditório**



TRIBUNAL DE CONTAS  
Secção Regional dos Açores  
Serviço de Apoio

13 JAN. 2009

ENTRADA  
N.º 133

DR  
13/1/09

Exmo. Senhor  
Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas  
Secção Regional dos Açores  
Rua Ernesto do Canto, n.º 34  
9504-526 Ponta Delgada

Sua referência

Sua comunicação

Nossa referência

Data - Local

N.º 1408

P.º

12.01.2009

Ponta Delgada

**Assunto:** Processo n.º 08/118.01-Auditoria à Atlânticoline, S.A.

Exmo. Senhor,

Em resposta ao Vosso ofício Ref.º. 2172/08-S.T. de 11/12/2008, vimos por este meio e em cumprimento do principio do contraditório que nos assiste, consagrado no artigo 13.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto, pronunciarmo-nos sobre o teor do anteprojecto de relatório que nos foi remetido.

Mais informamos que estamos à vossa inteira disposição para qualquer esclarecimento por vós tido como necessário.

Com os melhores cumprimentos, *E Eu vos cumi de rs de*

Presidente do Conselho de Administração

António Manuel dos Santos Raposo

Av. Infante D. Henrique n.º 47. 1.º Drt.º, 9500-150 Ponta Delgada, Telef: 296 288 933 Fax: 296 288 935

Email: geral@atlanticoline.pt

Capital Social 6.000.000 Euros

Conservatória Registo Comercial Horta 00531, Contribuinte n.º 512 091 773

✶

**COMENTÁRIOS DA ATLÂNTICOLINE, S.A.**

**AO**

**ANTEPROJECTO DE RELATÓRIO DE AUDITORIA  
DO TRIBUNAL DE CONTAS**

*CONTRATOS DE FORNECIMENTO DE DOIS NAVIOS  
DO TIPO "RO-RO DAY CAR & PASSENGER FERRY"*

(PROC. N.º 08/118.01)

**Janeiro de 2009**



## § 1.º INTRODUÇÃO

1. Em sessão de 19 de Dezembro de 2007 do plenário geral do Tribunal de Contas, vertida na Resolução n.º 2/2008, foi aprovado o Programa de Fiscalização para 2008 da Secção Regional dos Açores desse Tribunal (“SRATC”).

No quadro das acções previstas no referido Programa foi determinada, designadamente, a realização de uma auditoria à ATLÂNTICOLINE, S.A. (“ATLÂNTICOLINE”), no exercício dos poderes que assistem ao Tribunal de Contas em matéria de fiscalização concomitante de contratos visados. Concretamente, foi conduzida pela SRATC uma auditoria de legalidade e regularidade tendo por objecto a execução física e financeira dos contratos de fornecimento (i) de um navio do tipo “Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry”, para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 790 pessoas e 140 viaturas (“Navio C.258”); e (ii) de um navio do tipo “Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry”, para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas (“Navio C.259”), celebrados entre a ATLÂNTICOLINE e a ESTALEIROS NAVAIS DE VIANA DO CASTELO, S.A. (“ENVC”). Foram ainda avaliados, neste âmbito, os sucessivos Aditamentos a cada um destes contratos, à luz dos respectivos procedimentos de formação e da realidade da sua execução.

Em resultado dessa análise, foi produzido um anteprojecto de relatório, notificado à ATLÂNTICOLINE, para exercício do direito ao contraditório, nos termos do artigo 13.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas (“ANTEPROJECTO”).

No presente documento, apresentam-se, assim, os comentários da ATLÂNTICOLINE ao ANTEPROJECTO, abrangendo, no essencial, as mais relevantes matérias que aí são objecto de tratamento, quer de um ponto de vista da

factualidade apurada, quer no que ao enquadramento jurídico e respectivos efeitos de direito diz respeito.

**§ 2.º**  
**DO ENQUADRAMENTO FACTUAL**

**A) *Considerações introdutórias***

2. Como facilmente se perceberá, as observações e conclusões objecto da presente pronúncia não podem ser dissociadas do enquadramento factual que lhes subjaz e que foi dado como assente pelo Tribunal de Contas na elaboração do ANTEPROJECTO. Precisamente por assim ser, justifica-se, nesta primeira parte da nossa resposta, um esforço de verificação — e, quando necessário ou pertinente, esclarecimento — da factualidade carreada para o presente processo, com vista a contribuir para a rigorosa e adequada prossecução dos fins a que o mesmo se propõe.

Não se pretende, neste § 2.º, replicar o enquadramento factual por nós já apresentado a este Tribunal em resposta ao pedido de esclarecimentos que nos foi dirigido, enquadramento este, no essencial, reconhecido ou pelo menos não contestado no ANTEPROJECTO — ainda que se possa discordar da análise e das consequências jurídicas daí retiradas. Pretende-se, ao invés e apenas, salientar aqueles aspectos que, face à factualidade dada como assente, requerem ainda comentários ou esclarecimentos adicionais da nossa parte.

Dentro desta lógica, não serão abordadas nos parágrafos seguintes as matérias desenvolvidas nos capítulos II e III do ANTEPROJECTO, por se revelarem de alcance eminentemente genérico face às questões que se colocam (incidindo sobre aspectos gerais da actuação da ATLÂNTICOLINE e da caracterização dos contratos), não nos suscitando, à primeira vista, comentários adicionais. Parte-se, assim, de seguida para a análise da realidade da execução dos contratos de fornecimento de cada um dos Navios, de que se ocupam os Capítulos IV e V do ANTEPROJECTO.

**B) A execução do Contrato de fornecimento do Navio C.258**

3. No que toca à execução do Contrato de fornecimento do Navio C.258, o ANTEPROJECTO de relatório a que ora se responde analisa, no seu Capítulo IV, diversas questões respeitantes à execução material do mesmo — nomeadamente, quanto ao respectivo *preço, serviços suplementares, prazo e penalidades* — relativamente às quais se impõe apresentar alguns esclarecimentos e apontar algumas imprecisões notadas.

4. De um modo geral, no que respeita às observações realizadas por este Tribunal, a ATLÂNTICOLINE crê, antes de mais, ser necessário proceder a alguns esclarecimentos prévios no que toca à dinâmica de concepção, desenvolvimento e finalização de um projecto de construção naval.

Com efeito, como se procurará demonstrar adiante, o desenvolvimento de qualquer projecto de construção naval apresenta especificidades próprias, cuja compreensão é essencial para a correcta apreensão e valoração da execução dos contratos de fornecimento ora em causa e, em especial, para compreensão do real papel desempenhado pelos Aditamentos aos mesmos.

Há, assim, que ter em conta em especial a noção de “*espiral do projecto*”, conceito central no domínio da construção naval. O conceito de “*espiral do projecto*” tem por base a ideia de que o projecto final de navio não é um dado apriorístico de que o respectivo construtor parte, sendo antes uma solução final a que este chega em resultado de sucessivas aproximações tentativas e circulares, *i.e.*, de uma lógica de progressiva tentativa e erro (“*espiral do projecto*”). Deste modo, este conceito — que será devidamente explorado no enquadramento jurídico da presente pronúncia — implica que todos os dados de projecto de que inicialmente parte o construtor são, por sua natureza, provisórios, dependendo a sua fixação da realização de estudos adequados e de um extenso trabalho em fase posterior à própria adjudicação do contrato de construção.

5. À luz do que se deixou dito, pensa-se ser possível esclarecer que é convicção da ATLÂNTICOLINE que algumas das conclusões alcançadas por este Tribunal no ANTEPROJECTO assentam numa compreensão equívoca relativamente ao papel que incumbia à ENVC desempenhar na execução dos Contratos de fornecimento e, em particular, quanto ao grau de definição e estabilidade possível (e desejável) do respectivo objecto — *i.e.*, dos navios a construir — na fase da respectiva adjudicação.

Assim, é, desde logo, vital esclarecer que a perspectiva adoptada pela ATLÂNTICOLINE sempre foi a de que, como é usual em contratos de construção naval semelhantes, a actividade a que a ENVC se obrigou, na sequência da celebração dos Contratos de fornecimento, foi, antes de mais, a de desenvolver o Projecto por si apresentado, em estreita coordenação com a própria ATLÂNTICOLINE e com o Governo Regional dos Açores, sendo a configuração final dos navios em causa ditada pelos resultados alcançados ao longo deste processo.

Estes esclarecimentos — que serão adiante objecto do devido desenvolvimento — devem ser tidos em conta na apreciação dos factos já expostos anteriormente pela ATLÂNTICOLINE no que concerne à execução do Contrato de fornecimento do Navio C.258 e do Contrato de fornecimento do Navio C.259, bem assim, dos factos adicionais e das correcções ora apresentadas. Vejamos agora no que toca à execução material do Contrato de fornecimento do Navio C.258.

6. Em matéria dos *serviços suplementares* acordados no âmbito da execução do Contrato de fornecimento do Navio C.258, o Tribunal de Contas debruça-se, em especial, sobre os quatro Aditamentos até à data formalizados, apreciando, relativamente a cada um deles, “*as modificações introduzidas no navio*”, na óptica de verificar “*se foram autorizadas alterações susceptíveis de alterar a aptidão do navio para o uso previsto no contrato, bem como aferir do cumprimento dos normativos legais*” (cfr. p. 27 do ANTEPROJECTO).

Da análise realizada, o Tribunal conclui que, genericamente, as alterações em causa “*não comprometem a finalidade para a qual o navio está a ser construído,*

*concedendo-se que visem tornar o navio mais adequado e eficiente para a navegação entre as ilhas”, mais aceitando que, “por um princípio de reequilíbrio financeiro do contrato, as alterações requeridas tenham como contrapartida um aumento do preço do navio” (cfr. p. 29 do ANTEPROJECTO).*

Não obstante, a verdade é que este Tribunal acaba por concluir que é “questionável” a qualificação das alterações consagradas nos 1.º e 4.º Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.258 como trabalhos a mais, nos termos legais aplicáveis, por, em suma, entender que “in casu, a natureza e abrangência dos trabalhos a mais não permitem demonstrar que os mesmos se tornaram necessários em resultado da ocorrência de uma qualquer circunstância imprevista surgida no decurso da execução do contrato”, indo antes os indícios recolhidos no sentido de que estas se deveram “a uma deficiente ponderação das reais expectativas e necessidades que se pretende colmatar com a construção dos navios” (cfr. pp. 29 e 30 do ANTEPROJECTO). Em suma, é entendimento deste Tribunal que as alterações em causa consubstanciam uma “mudança de intenção do dono da obra” ou “vicissitudes que poderiam não ter ocorrido face a uma atempada e correcta previsão das necessidades no projecto inicial” (cfr. p. 54 do ANTEPROJECTO).

7. Ora, a ATLÂNTICOLINE não pode deixar de, antes de mais, complementar e densificar, na sequência das informações já por si anteriormente prestadas, o que o Tribunal de Contas considera serem as razões justificativas que estão na base dos 1.º e 4.º Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.258. Com efeito, é convicção da ATLÂNTICOLINE que as razões ponderosas que conduziram à necessidade da adopção das alterações vertidas naqueles Aditamentos não podem deixar de ser consideradas, como adiante se verá com maior pormenor, para efeitos de qualificação das mesmas como “serviços suplementares”.

8. Assim, no que toca concretamente ao 1.º Aditamento, a verdade é que, como já se tinha adiantado nos documentos anteriormente fornecidos ao Tribunal de Contas, as razões que subjazem ao mesmo — devidamente elencadas no Quadro n.º 17 do ANTEPROJECTO (cfr. p. 27 do documento em

causa) — devem ser consideradas demonstradas, ao invés do que se retira das conclusões do Tribunal de Contas constantes da página 29 do ANTEPROJECTO. Senão, vejamos:

No que diz respeito, em particular, à necessidade de rearranjo da zona habitacional do Navio C. 258, através do aumento do número de camarotes, a ATLÂNTICOLINE não pode deixar de reiterar, ao contrário do que entende este Tribunal, que constituiu fundamento decisivo dessa adequação do navio em causa às necessidades sentidas — e só então constatadas — de configurar o mesmo de forma adequada à sua utilização como meio de transporte de emergência, em estreita coordenação com as orientações propugnadas pelos serviços de protecção civil.

Reconhecendo, naturalmente, que o relatório do Serviço Regional de Protecção Civil e Bombeiros dos Açores, por si junto, e datado de 03/07/2007, é posterior à data da celebração do 1.º Aditamento (de 29/12/2006), a verdade é que o mesmo demonstra que era esta a posição dos serviços de protecção civil relativamente à configuração e papel a desempenhar pelo Navio C.258. Essa posição foi, mesmo antes de formalizada no mencionado relatório, transmitida informalmente à Administração da ATLÂNTICOLINE, que, assim, se apercebeu da necessidade imprevista de dotar o navio em execução das características adequadas às (novas) funções que, por razões de interesse público, o mesmo deveria adicionalmente prosseguir.

9. Já no que toca às alterações vertidas no 4.º Aditamento ao Contrato de fornecimento do Navio C. 258, a ATLÂNTICOLINE não pode deixar de, nesta sede, procurar complementar a justificação que consta do Quadro n.º 20 do ANTEPROJECTO (cfr. p. 28 do documento em causa), tendo em conta, designadamente, o próprio teor do 4.º Aditamento.

Com efeito, o Tribunal adianta ali como único fundamento para as alterações vertidas naquele Aditamento as conclusões alcançadas pela ATLÂNTICOLINE “na sequência do balanço realizado após o fecho da operação anterior e do qual resultou clara a necessidade de proceder ao aperfeiçoamento de algumas das

*características anteriormente definidas, por forma a torná-lo mais adequado e apelativo para as populações que, na RAA, visa servir”.*

Ora, de facto, parte das alterações vertidas naquele Aditamento têm, precisamente, no essencial aquela justificação. Assim, e como resulta do teor do 4.º Aditamento, este consagra as seguintes alterações desta natureza:

- a) Alteração das janelas da sala das crianças, após se ter concluído pela necessidade de dotar o navio de uma sala tipo infantário ou creche;
- b) Introdução de alarmes nos bares, já que a experiência do ano de 2008 demonstrou que a falta destes equipamentos é muito penalizante para a ATLÂNTICOLINE;
- c) Alteração da tomada de terra, porquanto o projecto inicial só tinha porta para passagem de cabos para bombordo;
- d) Instalação de um sistema de sincronismo de terra-energia de bordo, de forma a evitar *black-outs* prejudiciais aos equipamentos;
- e) Instalação de grelhas de ventilação e ar condicionado, por se ter constatado que as que constavam no contrato eram demasiado frágeis e pouco duradouras;
- f) Alteração da loja de vendas para sala de jogo, já que o local previsto inicialmente para sala de jogo não foi aprovado pela Inspeção Geral de Jogos;
- g) Instalação de portas exteriores em *inox*, para valorização e prolongamento da resistência dos materiais aplicados, por se ter considerado que as que constavam do contrato com facilidade se degradariam com a dureza da salinidade da Região Autónoma dos Açores;
- h) Fornecimento e montagem de um sistema D.P., o qual, em operação, integra os propulsores azimutais, os impulsores da proa, o piloto automático, o GPS (*Global Positioning System*), a anemómetro e o ECDIS (*Electronic Chart Display Information*

- System*), facilitando a tarefa de manobra do comandante a partir das asas da ponte;
- i) Fornecimento e montagem do sistema receptor de TV satélite, na perspectiva de melhorar a qualidade do serviço, bem como das alternativas de lazer a bordo;
  - j) Alteração do sistema de fecho das portas das cabines dos passageiros, por se entender que implicaria uma diminuição de despesas no futuro e uma melhoria do serviço;
  - k) Alteração do esquema de pintura, de acordo com as orientações neste momento emitidas pelo Governo Regional, a quem incumbiu a definição das cores e da imagem que os navios ao serviço da Região deveriam ostentar.

10. Consideradas as alterações indicadas, a ATLÂNTICOLINE concede que pelo menos algumas das mesmas poderiam ter sido, em abstracto, previstas ou desde logo consagradas no contrato inicial. A verdade, porém, é que tal previsão não se revelava no caso concreto razoavelmente exigível, já que, como se se sublinhará mais desenvolvidamente *infra*, a ATLÂNTICOLINE, enquanto empresa recente, era dotada de uma experiência muito restrita em termos de operação de transportes marítimos de passageiros aquando do lançamento do concurso que conduziu, em última análise, à celebração do Contrato de fornecimento do Navio C.258. Inexperiência agravada pela circunstância de o transporte marítimo de passageiros inter-ilhas na Região Autónoma dos Açores ter estado suspenso durante 30 anos.

Assim, a real necessidade — à luz dos padrões de boa gestão de uma empresa pública — de introduzir as alterações elencadas apenas se tornou passível de constatação pela ATLÂNTICOLINE mais tarde, em face da experiência posteriormente adquirida.

De resto, a verdade é que mesmo algumas das alterações ora em causa não podiam, de facto, ser previstas aquando da celebração do Contrato de fornecimento do Navio C.258 [mormente as previstas nas alíneas *f*) e *k*) do



ponto anterior], tendo a necessidade de introdução das mesmas resultado de eventos posteriormente ocorridos.

11. Sem prejuízo do que se disse, o facto é que as alterações elencadas não representam a parcela (economicamente) mais significativa do 4.º Aditamento ao Contrato de fornecimento do Navio C.258. Assim, as alterações com peso mais significativo naquele Aditamento são, conforme se retira do mesmo, as que resultam da alteração à compartimentação do navio, cuja justificação resulta de um conjunto inteiramente diferente de factores, os quais, aparentemente, não foram tidos em conta por este Tribunal.

Assim, como decorre do próprio Aditamento, a necessidade de introdução de alterações à compartimentação do navio resultou do facto de, em face dos resultados obtidos no decurso do processo de aprovação da estabilidade intacta e em avaria do navio, se ter tornado necessária a introdução de novos espaços estanques na respectiva garagem e, bem assim, a introdução de anteparas estanques abaixo do convés de bordo livre, o que, afectando todo o Arranjo Geral do navio — incluindo os respectivos acessos, localização de equipamentos, encanamentos, fugas de emergência, ventilações, entre outros aspectos — tornou obrigatória a revisão da compartimentação do navio.

Ou seja, e em suma, a parte mais relevante das alterações vertidas no 4.º Aditamento decorreu, de facto, de circunstâncias imprevistas, mais concretamente, de problemas imprevistos a nível da estabilidade com as soluções até então contempladas em desenvolvimento do anteprojecto e do projecto de construção.

De acordo com a metodologia e dinâmica próprias da construção naval e à luz do avançado conceito da “*espiral do projecto*” — a que acima aludimos e a cujo desenvolvimento *infra* procederemos —, a redefinição de soluções relativas à estabilidade do navio conduziu, inevitavelmente, à necessidade de em consonância rever a compartimentação anteriormente definida.

† †

12. Em face do que se deixou dito, a propósito dos 1.º e 4.º Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.258, considera pois a ATLÂNTICOLINE – sendo esta matéria objecto de posterior desenvolvimento *infra* – que deve ser mantida a qualificação das alterações ali vertidas como “*serviços suplementares*”, na medida em que, não comprometendo, como reconhece o Tribunal, a finalidade para a qual o navio está a ser construído, a necessidade de introdução das mesmas resulta de circunstâncias verdadeiramente imprevistas, como se pensa ter deixado demonstrado, e, bem assim, da dinâmica própria do desenvolvimento de um contrato de construção naval.

13. Finalmente, e ainda a propósito das observações constantes do ANTEPROJECTO em matéria de serviços suplementares, faz-se notar que a observada discrepância entre as características do Navio C.258 apontadas no *site* da ATLÂNTICOLINE e as características indicadas ao Tribunal de Contas (cfr. p. 30 do ANTEPROJECTO) se deve a um lapso só agora notado na elaboração do *site* por parte da empresa para o efeito subcontratada (GLOBALEDA). De facto, o navio em causa é dotado, na sequência dos quatro Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.258, das características apontadas no Quadro n.º 21 do ANTEPROJECTO (cfr. p. 30 do referido documento), tendo já a ATLÂNTICOLINE tomado as providências adequadas à correcção das indicações constantes do seu *site*.

**C) A execução do Contrato de fornecimento do Navio C.259**

14. A execução material do Contrato de fornecimento do Navio C.259 é matéria de que se ocupa especificamente o Capítulo V do ANTEPROJECTO, no qual são abordadas temáticas como a do *preço contratual*, dos *trabalhos suplementares* realizados, do incumprimento do *prazo* de entrega do navio e da não aplicação das correspondentes *penalidades* contratuais.



15. Um dos aspectos sobre o qual o Tribunal se pronuncia prende-se com a realização de trabalhos suplementares e respectiva formalização por via da celebração de aditamentos ao contrato inicial; em causa estão, concretamente, o 1.º e o 3.º Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.259.

No que ao 3.º Aditamento, celebrado em 29 de Agosto de 2008, diz respeito, é agora possível — como não era ainda aquando da elaboração da resposta enviada pela ATLÂNTICOLINE a este Tribunal em 31 de Julho de 2008 — especificar com maior detalhe as alterações introduzidas e a respectiva motivação. É consabido que o mote para a introdução destas modificações surgiu da necessidade de acorrer a problemas de estabilidade detectados e de aumentar as dimensões do Navio (é o caso, designadamente, do aço adicional, da alteração da potência dos propulsores, do novo motor de 1766 kWh, e da alteração dos equipamentos de propulsão de 1600 para 1900 kWh). Não obstante, foi ainda solicitada pela ATLÂNTICOLINE a realização de outras alterações de forma a assegurar que o Navio cumpriria, a final e da forma pretendida, os fins inerentes ao transporte inter-ilhas e visados no respectivo Contrato de fornecimento, das quais se destacam:

- a) A alteração da Sociedade Classificadora, fruto da má experiência da construção do Navio C.258, que demonstrou que a *LOYD'S REGISTER* (também contratada para o Navio C.259) não efectuava um serviço de qualidade e com um nível de acompanhamento adequado;
- b) O fornecimento e montagem do sistema receptor de TV satélite, com o fundamento apresentado *supra* a propósito do Navio C.258;
- c) O fornecimento e montagem de um sistema D.P. — com o fundamento apresentado *supra* a propósito do Navio C.258;
- d) A alteração da zona habitacional de forma a poder albergar um maior número de tripulantes, de acordo com a regulamentação e os standards aplicáveis à classificação do Navio.

16. Em qualquer caso, no entanto, e ao contrário do entendimento vertido no ANTEPROJECTO, não se pode considerar que, por força da celebração dos Aditamentos em causa, tenha havido alteração das características essenciais do Navio, passíveis de comprometer a finalidade prevista no contrato e que conduza à conclusão de que se está perante um novo paradigma de embarcação.

Com efeito, o Navio continua a ser um navio do tipo *ferry* destinado a efectuar o transporte marítimo de passageiros e viaturas na Região Autónoma dos Açores, ao qual foram introduzidas medidas correctivas ou de melhoria com vista a um mais adequado cumprimento dessa tarefa. Por outras palavras, as variações sofridas pela plataforma física em construção em nada buliram com a finalidade para a qual essa mesma construção foi contratada, antes tendo procurado que essa mesma finalidade fosse assegurada e optimizada face às vicissitudes com que a execução da embarcação se deparou. Essas alterações são, ademais, em grande medida explicadas — como já foi referido e melhor se demonstrará *infra* — pelas características específicas do objecto deste tipo de contratos, que não se compadece com uma determinação estática e apriorística de todos os seus elementos.

Especificamente no que toca às modificações sofridas em matéria de propulsão, foi o respectivo fundamento factual oportunamente invocado nas nossas respostas anteriores: quer no que respeita à substituição do sistema de propulsão convencional por um sistema de propulsão diesel eléctrico — vertido no 1.º Aditamento —, quer no que respeita à necessidade de aumento da potência instalada na sequência da necessidade de ultrapassar problemas de estabilidade e de aumentar as dimensões do Navio — matéria regulada no 3.º Aditamento.

Já no que se refere à introdução de camarotes para passageiros no Navio C.259, impõe-se, antes de mais, na lógica de completa transparência e colaboração na prossecução dos objectivos da auditoria em apreço que rege a nossa actuação, a rectificação dos dados transmitidos na resposta anteriormente enviada pela ATLÂNTICOLINE a este Tribunal. Com efeito, pudemos agora constatar, face ao teor das observações constantes do Capítulo V do



ANTEPROJECTO, a existência de um lapso nas informações previamente veiculadas, decorrente da remissão, a propósito do rearranjo da zona habitacional a que se procedeu por força da celebração do 1.º Aditamento ao Contrato de fornecimento do Navio C.259, para a justificação apresentada quanto ao rearranjo da zona habitacional operada no Navio C.258, nos termos do 1.º Aditamento celebrado ao respectivo Contrato de fornecimento. Na verdade, o “rearranjo da área habitacional” do Navio C.259 que resultou do 1.º Aditamento não passou pela introdução de quaisquer camarotes, para passageiros ou não. Passou antes pela: (i) transformação do salão de vante em zona de lazer com bar; (ii) modificação dos acessos ao deck de passageiros, com construção de novos troncos de escada, desembocando em novo hall; e pela (iii) criação de uma nova área para passageiros na ré e no pavimento superior — como aliás é referido, correctamente, no relatório da ATLÂNTICOLINE que constitui o DOC. n.º 4 em anexo à resposta remetida a este Tribunal em 30 de Junho de 2008. Pretendeu-se, com estas alterações, tornar os espaços habitacionais mais adequados ao tipo e duração das viagens, melhorando o nível de comodidade, de acordo com a experiência e os dados de que passámos a dispor entretanto e que nos permitiram aperfeiçoar estes aspectos — de pormenor — com vista, como melhor se fundamentará adiante, a um mais perfeito cumprimento da finalidade da embarcação e dos interesses públicos subjacentes à sua construção.

Da mesma forma, de notar também que os camarotes introduzidos por via do disposto no 3.º Aditamento ao Contrato de fornecimento do Navio C.259 se destinam, como resulta do anexo a esse instrumento contratual, não aos passageiros, mas antes à tripulação do Navio, cujo número foi aumentado, conforme referido na alínea *d*) do número anterior. Vale isto por dizer, em suma, que, nos termos do Contrato de fornecimento e seus Aditamentos, não se encontra prevista a existência de quaisquer camarotes para passageiros no Navio C.259, perdendo, assim, o seu sentido, a observação do Tribunal de Contas, segundo a qual *“não é apenas o sistema de propulsão que é alterado. No projecto inicial não estava contemplada a existência de camarotes para os passageiros. Seguramente tal facto não decorreu de erro do projectista, mas de uma intenção do*

*armador, que foi posteriormente decidida, e que importou, naturalmente, numa alteração de fundo da concepção de todo o Navio” (cfr. p. 37 do ANTEPROJECTO).*

17. Outro dos aspectos focados no ANTEPROJECTO a propósito da execução do Contrato de fornecimento do Navio C.259 é o do incumprimento do prazo de entrega contratualmente fixado.

Esta é, na verdade, uma situação que, ainda que seja também claramente indesejável, é incontornável, tendo sido desde o início assumida pela ATLÂNTICOLINE, que oportunamente apresentou as razões que conduziram aos atrasos verificados e à correspondente e sucessiva prorrogação do prazo e à não suspensão dos trabalhos – tudo isto levando, a final, à fixação do dia 31 de Maio de 2009 como data de entrega do Navio, conforme resulta da redacção introduzida pelo 3.º Aditamento ao Contrato de fornecimento do Navio C.259.

Sem prejuízo da linha de argumentação avançada a este respeito na pronúncia remetida a este Tribunal em 31 de Julho de 2008 - para a qual, aliás, se remete -, não é de mais voltar a sublinhar que, na base da prorrogação do prazo contratual de entrega do Navio, esteve a necessidade com que a ENVC se deparou de introduzir alterações profundas à Memória Descritiva e ao Desenho de Arranjo Geral do Navio C.259, para suprimento de erro constante do Anteprojecto, patenteado pela ATLÂNTICOLINE no procedimento pré-contratual. Este erro terá impossibilitado a realização do Projecto de Construção desenvolvido pela ENVC em conformidade com as peças fornecidas, por força da impossibilidade de, com as especificações técnicas ali contidas, garantir a estabilidade do Navio de acordo com os requisitos mínimos estabelecidos.

Foram, pois, estas as circunstâncias que justificaram as principais modificações contempladas no 3.º Aditamento ao Contrato de fornecimento deste Navio (concretamente, *i*) o aumento da respectiva boca; *ii*) o aumento do seu comprimento; *iii*) o aumento da potência instalada; e *iv*) o acerto dos demais equipamentos e materiais), e determinaram o atraso no respectivo processo de construção, tornando impossível o cumprimento, pela ENVC, do prazo contratual de entrega fixado. Tendo em conta, designadamente, que se tratou de erro que não podia ter sido detectado aquando da adjudicação do contrato

inicial, porquanto apenas é evidenciável num momento avançado do desenvolvimento do respectivo Projecto de Construção, entendeu a ATLÂNTICOLINE ser de prorrogar o prazo contratual de entrega do Navio C.259 inicialmente estabelecido.

18. O que se acaba de afirmar no parágrafo anterior é válido também relativamente à questão da não aplicação pela ATLÂNTICOLINE das penalidade contratualmente previstas na eventualidade de incumprimento pela ENVC dos prazos estabelecidos. Conforme a empresa pôde expor de forma detalhada nas suas anteriores respostas, entendeu-se que, atentas as razões que estiveram na origem do incumprimento dos prazos fixados e o facto de as mesmas serem alheias à actuação da ENVC, não se teria justificado até ao momento — sem prejuízo do regime mais severo que vigora desde a celebração do 3.º Aditamento — a aplicação das penalidades previstas no contrato.

Neste sentido, salienta o Tribunal de Contas que *“até à presente data, a Atlânticoline, S.A., não considerou existir fundamento para a aplicação das penalidades previstas contratualmente, por a ENVC, S.A., «logrou demonstrar cabalmente a existência de erro na Memória Descritiva e Anteprojecto do Navio, patenteados no procedimento por negociação (...) que tornou impossível a realização do Projecto de Construção» (considerandos x) e xi) do 3.º Aditamento)”* (cfr. p. 41 do ANTEPROJECTO).

Contudo, continua este Tribunal, *“a assumpção deste erro não teve como consequência a instrução de acções de responsabilização da SCMA, Lda., sociedade que foi responsável pelo projecto e prestou assessoria à Atlânticoline, S.A., sem que exista explicação para este facto”* (cfr. p. 41 do ANTEPROJECTO). Relativamente a este último aspecto, poderá desde já adiantar-se que é efectivamente intenção da ATLÂNTICOLINE apurar responsabilidades e tomar as medidas que se imponham na sequência das conclusões alcançadas. Para o efeito, foi já deliberado pelo nosso Conselho de Administração solicitar a elaboração de parecer técnico-jurídico sobre o cabimento e os termos da responsabilização dos projectistas pelos eventuais erros daqueles documentos que possam ser provados e que tenham conduzido à necessidade de a empresa suportar os danos e os custos da



respectiva correcção (cfr. Acta do Conselho de Administração, de 29 de Setembro de 2008, que constitui o DOC. n.º 1).

#### D) *Os contratos de afretamento*

19. Os atrasos na execução dos Contratos de fornecimento dos Navios C.258 e C.259 conduziram, noutro plano, à necessidade de renovação de dois contratos de afretamento, celebrados em 2007 com a HELLENIC SEAWAYS MARITIME, S.A. e com a TRANSMACOR, Lda., para assegurar o transporte marítimo de passageiros e viaturas.

20. Sublinha o Tribunal de Contas, a este respeito, no Capítulo VI do ANTEPROJECTO, que *“mais do que accionar as cláusulas de renovação, a Atlânticoline, S.A., outorgou novos contratos com a Hellenic Seaways Maritime, SA, e a Transmaçor, Lda.”*. Mas, enquanto *“o contrato celebrado em 2008 com a Transmaçor manteve os mesmos preços e período de operação”*, já *“o contrato celebrado com a Hellenic Seaways Maritime, SA antecipou o início de execução do contrato de 15-06-2008 para 31-05-2008, com um correspondente aumento do preço do frete de € 2.900.000,00 para € 3.000.000,00”*. Assim, por *“alargar o período de operação e o preço [este último contrato] é considerado um adicional ao contrato anteriormente visado e deve obediência à previsão constante da alínea d) do n.º 1 do artigo 47.º da LOPTC, na redacção conferida pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto”* (cfr. p. 42 do ANTEPROJECTO).

21. Não tem, na realidade, a ATLÂNTICOLINE, como negar o facto de não ter sido remetido a este Tribunal o novo título contratual aplicável ao seu relacionamento com a HELLENIC SEAWAYS MARITIME, S.A.. Sucede porém que, até agora, nos encontrávamos perfeitamente convictos de que a referida renovação contratual não implicava a respectiva remessa a este Tribunal. Conscientes que estamos agora da incorrecção da informação neste sentido facultada pelos nossos consultores jurídicos locais, que levou à conduta

f f

adoptada, e em conformidade com o estipulado no ANTEPROJECTO, informamos este Tribunal que a Administração da Atlânticoline já procedeu em conformidade, remetendo o adicional do contrato de afretamento do navio «Express Santorini», através de mensagem electrónica enviada para o endereço [uatl.sra@tcontas.pt](mailto:uatl.sra@tcontas.pt), no dia 8 de Janeiro de 2009, às 17 horas e 58 minutos - nos termos do disposto no artigo 47.º, n.º 1, alínea d), da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, na redacção conferida pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto, e as indicações da Instrução n.º 1/2006 - SRATC.



### § 3.º

#### DO ENQUADRAMENTO JURÍDICO

##### A) *Considerações introdutórias*

22. Depois de, nas páginas antecedentes se ter empreendido uma verificação — e, quando necessário ou pertinente, prestado um esclarecimento adicional — da factualidade carreada para o presente processo, é tempo de nos debruçarmos sobre o enquadramento jurídico da mesma.

Neste § 3.º, visa-se contribuir para a cabal compreensão técnico-jurídica dos factos antes elencados, com vista a facilitar a rigorosa e adequada prossecução dos fins a que o presente processo se destina. Tal como se referiu oportunamente *supra*, não se empreenderá uma revisitação de todos os argumentos de direito já aduzidos em resposta ao pedido de esclarecimentos que nos foi dirigido por este Tribunal, mas antes tão-só colmatar eventuais lacunas e introduzir precisões em alguns aspectos que delas carecem.

##### B) *O conceito e os pressupostos dos “serviços complementares” nos Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.258*

23. Em matéria dos *serviços complementares* acordados no âmbito da execução do Contrato de fornecimento do Navio C.258, o Tribunal de Contas debruça-se sobre a conformação destes, ou não, com o artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.

Este Tribunal concluiu que “*in casu, a natureza e abrangência dos trabalhos a mais não permitem demonstrar que os mesmos se tornaram necessários em resultado da ocorrência de uma qualquer circunstância imprevista surgida no decurso da execução do contrato*”, indo antes os indícios recolhidos no sentido de que estas se ficaram a



dever “a uma deficiente ponderação das reais expectativas e necessidades que se pretende colmatar com a construção dos navios” (cfr. pp. 29 e 30 do ANTEPROJECTO).

Em suma, é entendimento deste Tribunal que as alterações em causa consubstanciam uma “mudança de intenção do dono da obra” ou “vicissitudes que poderiam não ter ocorrido face a uma atempada e correcta previsão das necessidades no projecto inicial” (cfr. p. 54 do ANTEPROJECTO).

24. A ATLÂNTICOLINE tem, todavia, uma perspectiva diferente sobre esta questão. Com a devida vénia, considera-se que a interpretação que o Tribunal de Contas faz do conceito de “circunstâncias imprevistas” acaba por ser demasiado restrita.

Bem sabemos que a jurisprudência do Tribunal de Contas neste domínio — como se teve ocasião de referir na resposta enviada pela ATLÂNTICOLINE a este Tribunal em 31 de Julho de 2008 — é muito restritiva e arranca da afirmação de princípio de que a realização de trabalhos (ou serviços) a mais se assume como uma excepção (Acórdão n.º 36/2006). Sublinha este Tribunal que uma “circunstância imprevista” “é algo inesperado que surge durante a execução da obra e que um agente normalmente diligente não estava em condições de prever antes do lançamento do concurso”. Continua: “não resultam de circunstância imprevista os trabalhos que tiveram origem em erros manifestos do projecto” ou que resultam “de alterações decididas no decurso da obra” (Acórdão n.º 36/2006). Seria preciso, nesta hipótese, que a deficiência fosse de muito difícil previsão ou, sendo possível, daí resultassem custos elevadíssimos para o erário público (Acórdão n.º 17/2005).

Para a ATLÂNTICOLINE, contudo, justifica-se uma interpretação mais flexível desta norma. Desde logo, por força da letra do próprio preceito legal visado. É que, de facto, a tese deste Tribunal, salvo o devido respeito, não decorre do elemento *literal* da interpretação, visto que a alínea e) do n.º 1 do artigo 86.º do Decreto-Lei 197/99, de 8 de Junho, refere-se explicitamente a “circunstâncias imprevistas” e não a “circunstâncias imprevíveis”. Não decorre também do elemento *sistemático*; é notório que, ao contrário do que sucede na referida alínea e), em vários outros preceitos do mesmo diploma é feita referência inequívoca, aí sim, a “acontecimentos imprevíveis” — nos

↓   ↓

artigos 60.º, n.º 1, alínea *b*), 84.º, alínea *a*) e 85.º, bem como, no próprio artigo 86.º, na alínea *c*) do n.º 1. Do mesmo modo, não colhe este entendimento também à face do Código dos Contratos Públicos, no qual são considerados claramente, para este efeito, três níveis diferentes e com significado substancialmente distinto: *i*) a circunstância imprevista (que releva, designadamente, para os *serviços a mais* - artigo 454.º); *ii*) a circunstância imprevisível (artigo 312.º); e *iii*) a urgência imperiosa resultante de acontecimentos imprevisíveis pela entidade adjudicante que não lhe sejam, em caso algum, imputáveis [artigo 24.º, n.º 1, alínea *c*)].

Tanto assim é que o próprio Tribunal de Contas, quando discute a admissibilidade do ajuste directo nas empreitadas com fundamento em “urgência imperiosa resultante de acontecimentos imprevisíveis”, afirma que, neste caso, “a lei não se reporta a «acontecimentos imprevistos» — ou seja, que simplesmente não foram previstos —, mas sim a «acontecimentos imprevisíveis» —, ou seja, que não é possível prever. Por conseguinte, «acontecimentos imprevisíveis», neste sentido, são factos insusceptíveis de serem previstos por um dono de obra normalmente diligente” (Acórdão n.º 4/2006).

25. Na perspectiva da ATLÂNTICOLINE, justifica-se a adopção de uma visão dinâmica e funcional do conceito de “serviços complementares” e do carácter imprevisto das circunstâncias que a eles dão lugar. Isto, sob pena de os mesmos não serem operativos quando são necessários e de, por conseguinte, conduzirem — ao arrepio da intenção legislativa de consagração desta possibilidade — a uma completa cristalização das possibilidades de realização dos mesmos. Assim, em lugar de uma leitura rígida destes conceitos, propõe-se que se proceda à sua aplicação com recurso a dois expedientes:

- (i) Por um lado, à ideia de que os requisitos impostos pelo artigo 86.º, n.º 1, alínea *e*), do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, formam um sistema móvel. De acordo com este conceito inexistente uma hierarquia entre eles e nenhum é de verificação indispensável na sua máxima intensidade, podendo a falta de algum(ns) ser compensada pela maior intensidade de outro(s). Ora, *in casu*,

- 
- 
- mesmo que se perfilhasse uma concepção restrita do conceito de “*circunstâncias imprevistas*” — como faz este Tribunal —, a verdade é que tanto o interesse público subjacente quanto a sua inseparabilidade do contrato são de tal forma manifestos, que o requisito, mesmo quando interpretado dessa forma, deverá ceder;
- (ii) Por outro, com recurso ao auxílio de outros princípios de direito administrativo. Tendo em conta que, nesta fase, em plena execução contratual, seria provavelmente difícil à administração pública (seja a ATLÂNTICOLINE, seja qualquer outra entidade) promover uma substituição do contraente expedita e sem custos — como se verá melhor *infra* —, bem como, atentos os princípios do *pacta sunt servanda*, da boa fé e da prossecução do interesse público, poderá dizer-se que vigora um *princípio de preferência por uma solução intra-contratual*. Quer isto dizer que, perante uma circunstância imprevista — isto é, que simplesmente não foi prevista, como as que levaram à celebração dos Aditamentos em causa (cfr. *supra*) —, os serviços complementares requeridos serão lícitos, a menos que seja manifestamente evidente que as circunstâncias que motivaram os referidos serviços eram previsíveis *ab initio* ou que exista uma regra explícita de sinal contrário que se oponha a uma solução em concreto — como, *v.g.*, a que resulta do artigo 86.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, e que determina que “*o valor acumulado estimado dos contratos não pode exceder 50% do montante do contrato inicial*”.

26. De resto, deverá sublinhar-se que as alterações foram concertadas com o Governo Regional da Região Autónoma dos Açores.

Ao fazê-lo, o Governo Regional — bem como a ATLÂNTICOLINE — teve em conta as claras vantagens para o interesse público que as alterações das características dos Navios trariam — tanto em termos de *performance*, como de comodidade, como, sobretudo, de segurança para os passageiros (cfr. *supra*). E não se pode olvidar que o conceito de interesse público — qualquer que seja a

sua dimensão espacial — não é, ele próprio, estático. Bem pelo contrário: evolui e modifica-se à luz das novas necessidades, mas também dos novos conhecimentos.

Tanto mais assim é se atentarmos na função de superior interesse público regional para as populações e para a economia regionais que deriva do transporte de pessoas e de viaturas entre as ilhas do arquipélago. A intervenção do Governo Regional compreende-se ainda à luz da dimensão simultânea de superior interesse nacional, na medida em que a aquisição e a entrada dos Navios em funcionamento contribuiu também para atenuar o carácter ultraperiférico da Região Autónoma.

**C) *Segue; especificidades da construção de um navio: o conceito de “espiral do projecto”***

27. Seja como for, mesmo que o Tribunal de Contas mantenha em geral o seu entendimento restritivo quanto à admissibilidade de serviços complementares, não se pode olvidar que a transposição acrítica desse entendimento para os casos em que está em causa a construção de um navio não pode ser aceite. Efectivamente, como se vai agora verificar, o projecto de navios é uma actividade com particularidades fundamentais, derivadas da “*espiral do projecto*”.

28. Será útil explanar, ainda que de forma sucinta, as especificidades dos trabalhos de concepção, de desenvolvimento e de finalização de um projecto de construção naval. Isto, porque se trata de uma actividade que apresenta particularidades em relação a outros tipos de projecto, particularidades essas cuja compreensão é essencial para a correcta apreensão e valoração da execução dos Contratos de fornecimento ora em causa e, em especial, para compreensão do real papel desempenhado pelos Aditamentos aos mesmos.

29. Um navio é uma estrutura de engenharia altamente complexa, sendo que o respectivo projecto representa um compromisso entre muitos requisitos



que conflituam entre si. Por esta razão, o projecto e a construção de um navio que consiga satisfazer todos os requisitos que são estipulados pelo armador é uma tarefa, em si, bastante complexa. Como se explica em documento técnico que se anexa, “a determinação das dimensões dum navio requer a solução da equação do deslocamento, em que o peso do volume da água deslocada (ie, a impulsão, segundo o princípio de Arquimedes) é igual à soma do peso leve do navio com todos os pesos a bordo. Esta equação é caracterizada por relações circulares entre variáveis, isto é, em que a mesma variável aparece nos dois lados da equação. Assim, a obtenção da solução final requer um processo de aproximações sucessivas que constitui a espiral do projecto”, que constitui um conceito central nesta matéria (cfr. DOC. N.º 2).

Da noção de *espiral do projecto* decorrem duas consequências muito importantes para o projecto de navios:

- (i) A um tempo, o projecto de navios é uma actividade que é feita por etapas cujo grau de aperfeiçoamento (e, portanto, de completude) vai evoluindo ao longo do tempo do próprio projecto;
- (ii) A outro, a alteração de qualquer dos parâmetros ou elementos do projecto repercute-se, necessariamente, em todas (ou pelo menos muitas) das demais características do navio, obrigando a que sejam feitos novos cálculos para que todas estejam conjugadas.

Exploremos em maior detalhe ambas estas dimensões.

**30.** A *espiral do projecto* de navios implica, para começar (i), que toda a actividade de concepção e construção do navio é feita por aproximações sucessivas.

Repare-se que, para começar o projecto, o Construtor carece de saber o *deadweight* (carga líquida, contentores, passageiros, viaturas, etc.) do navio, bem como as condições de navegabilidade a uma determinada velocidade num raio de acção definido, tudo em conjugação com um Arranjo Geral de acordo com o tipo de navio. No entanto, todos estes dados são, por natureza, provisórios. Nas fases seguintes do projecto, são necessários testes para verificar a fiabilidade desses elementos; apenas para dar dois exemplos, é mister realizar estudos



adequados de água de lastro ou testes em tanque de ensaio do modelo do navio (afim de prever a estimativa de potência necessária para as condições de velocidade requeridas, que podem vir a ser confirmadas ou infirmadas).

Por outro lado, quaisquer dimensões e soluções que o projectista e/ou o construtor venha a adoptar — tal como a estabilidade e o caimento — têm, naturalmente, restrições de vários tipos: tecnológicas, regulamentares e físicas. A interacção dos requisitos do armador com estas restrições, por um lado, e com as soluções possíveis da equação do deslocamento (em número infinito), por outro, tem como resultado que a busca da solução que optimize a medida de mérito adoptada é sempre faseada e feita por aproximações sucessivas.

Assim se percebe que, em rigor, nenhuma das fases do projecto é estanque das outras, havendo sempre comunicação (necessária) entre todas, derivada da interacção recíproca entre si. Compreende-se, portanto, que a maior parte dos requisitos que um navio deve satisfazer não podem ser analisados independentemente uns dos outros, sendo antes necessário um refinamento de cada um deles, passo a passo, envolvendo um processo de projecto iterativo, que é análogo a uma espiral fechada que se vai aproximando lentamente do respectivo ponto fixo central (cfr., mais uma vez, DOC. N.º 2).

**31.** Tendo em conta o que se acaba de dizer, não é difícil compreender que (ii) a alteração de qualquer das variáveis do navio importa, naturalmente, uma redefinição de outros elementos.

Basta ver-se, por exemplo, que as dimensões principais são influenciadas pela capacidade cúbica, relacionada obviamente com o tipo de navio, e pelo comprimento e altura das superstruturas; que a boca é definida tendo em atenção uma satisfatória estabilidade do navio; ou que o tipo de máquina de propulsão afecta as dimensões não só devido ao seu peso próprio, mas também à capacidade de combustível a armazenar.

Ou seja, a alteração de uma variável — que, como se viu, faz parte do processo de afinação sucessiva ao longo do projecto — implica, em geral, a redefinição de múltiplas outras variáveis (o que, por sua vez, tem repercussões noutras variáveis, e assim sucessivamente).

1 1

32. Como paradigma do que se acaba de dizer, tenha-se em conta o seguinte exemplo. Na fase de projecto de um navio, faz-se também uma estimativa da posição do centro de gravidade do “navio leve”. Sendo o navio um sistema de pesos (aço, máquinas, aprestamentos, revestimentos, mobiliário, etc.) de tal maneira complexo, é natural que este cálculo seja efectivamente apenas uma estimativa, pelo que se torna necessário estabelecer experimentalmente, uma vez o navio completo, a verdadeira posição do centro de gravidade “leve”. É este o objectivo da *prova de estabilidade*.

Esta prova é obrigatória por força da regra n.º 22 do Capítulo II-1 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (em Inglês *International Convention for the Safety of Life at Sea*, também conhecida pelo acrónimo SOLAS), de acordo com a qual “*every passenger ship regardless of size and every cargo ship [...] shall be inclined upon its completion and the stability determined*” — cfr. a versão portuguesa no Decreto n.º 79/83, de 14 de Outubro, que aprovou, para ratificação, esta convenção internacional.

Uma consequência possível desta regra — e, de resto, de ocorrência comum — é que, mesmo após considerado concluído, o navio ainda pode ter que sofrer alterações após este teste. Ou seja, o processo de construção de um navio não é, definitivamente, um processo estático. É passível de alterações até ao dia da entrega. Esta regra demonstra que, por mais cuidadosa que seja a construção e por mais fiscalização e acção das Sociedades Classificadoras, só mesmo no fim é que se pode considerar o projecto concluído.

33. Cumpre, então, aplicar este enquadramento ao caso em análise, para que se perceba como se processou o projecto dos navios em análise.

A *espiral de projecto* dos navios ferry iniciou-se com o *projecto básico* dos navios, definido pela ATLÂNTICOLINE. Nesta primeira fase foram definidos os requisitos iniciais que os navios deviam satisfazer de acordo com a missão a que os mesmos se destinavam: número de passageiros / tripulação, número de viaturas, área de navegação, dimensão dos portos, altura das marés e manobrabilidade.

↓   ↓

A segunda fase do projecto dos navios consistiu na encomenda da ATLÂNTICOLINE à SCMA/PETROBALT do *anteprojecto* ou *projecto inicial*. De acordo com os dados do *projecto básico*, a PETROBALT elaborou os estudos iniciais de que resultaram as dimensões principais, o arranjo dos espaços interiores quer nas zonas habitacionais quer ainda ao nível dos espaços de carga e zona da casa das máquinas, bem como a estimativa de potência das máquinas principais (testes em tanque de ensaios em São Petersburgo) e demais especificações técnicas e desenhos de arranjo gerais. Todos estes aspectos foram definidos com detalhe suficiente para que pudessem ser submetidos a concurso para os estaleiros de construção. Repare-se que os projectos destes navios são protótipos, *tailor made*, não havendo no mercado qualquer projecto que eventualmente pudesse ter servido de base de comparação.

Com a assinatura do contrato, deu-se início à terceira fase da *espiral de projecto*, que consiste no chamado *projecto contratual* ou *aprovação*, que integra o próprio contrato de construção. Nesta fase, os estudos iniciais foram revistos/validados e foram elaborados os desenhos que vão definir o navio, tendo como suporte os regulamentos aplicáveis, a definição dos equipamentos principais/materiais, com relevância para os referentes ao equipamento de propulsão, equipamento de carga e zona habitacional, bem como alterações requeridas pelo Armador. Todos estes desenhos foram aprovados pela Sociedade Classificadora, Autoridades e ATLÂNTICOLINE.

Numa última fase foi elaborado o *projecto de desenvolvimento* ou *projecto de produção*, que serviu de base à construção do navio, e que englobou um planeamento detalhado e por fases da construção e da montagem da estrutura e dos equipamentos de sistemas ao longo do tempo. Tal como está estabelecido internacionalmente, para projectos protótipos — como o presente —, o início de construção do navio deve acontecer com 80% do projecto elaborado. Esta é a situação ideal que evita a multiplicação de alterações durante a fase construção.

**34.** Quer isto dizer que, no caso do fornecimento de navios, a interpretação da norma que resulta do artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Decreto-Lei

n.º 197/99, de 8 de Junho, tem de ser ainda mais flexível, para que se possa adequar à respectiva realidade.

Se a construção naval é uma actividade realizada por etapas e cujo grau de aperfeiçoamento vai evoluindo ao longo do tempo do próprio projecto, bem como se as sucessivas alterações que as várias aproximações vão exigindo se repercutem na alteração de outros parâmetros ou elementos do projecto, uma interpretação rígida da norma em questão teria como consequência que seria virtualmente impossível abrir procedimentos concursais para a aquisição de navios. Assim, da perspectiva da ATLÂNTICOLINE, impõe-se uma interpretação funcionalmente adequada à actividade em questão. Compreende-se, assim, que aquilo que o Tribunal de Contas qualifica como "*vicissitudes que poderiam não ter ocorrido face a uma atempada e correcta previsão das necessidades no projecto inicial*" (cfr. p. 54 do ANTEPROJECTO) não são, afinal, mais do que consequências naturais e necessárias da própria dinâmica do projecto do navio.

Destarte, a ATLÂNTICOLINE considera que os Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.258 respeitaram integralmente as exigências impostas pelo artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho.

**C) O respeito pelo princípio da estabilidade do objecto do contrato pelos Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.259**

35. No respectivo relatório, este Tribunal conclui que as alterações decorrentes dos Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.258 "*não comprometem a finalidade para a qual o navio está a ser construído, concedendo-se que visem tornar o navio mais adequado e eficiente para a navegação entre as ilhas*", mais aceitando que, "*por um princípio de reequilíbrio financeiro do contrato, as alterações requeridas tenham como contrapartida um aumento do preço do navio*" (cfr. p. 29 do ANTEPROJECTO).

No entanto, no que concerne aos Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.259, este Tribunal chega a conclusão diferente. De acordo com o relatório, "*a análise às alterações introduzidas permite identificar um*



*novo paradigma de Navio, cujas características dificilmente podem ser enquadradas no contrato inicial. A Memória Descritiva anexa ao contrato referia que «o Navio destina-se a efectuar viagens regulares de curta duração» e que «transportará essencialmente passageiros (sentados) e automóveis». Atenda-se, por exemplo, no sistema de propulsão do Navio [...] [que] sofreu, assim, um acréscimo da ordem dos 135%, ao passar de € 2 150 000,00 para € 5 050 000,00. / Não é apenas o sistema de propulsão que é alterado. No projecto inicial não estava contemplada a existência de camarotes para os passageiros. Seguramente tal facto não decorreu de erro do projectista, mas de uma intenção do armador, que foi posteriormente decidida, e que importou, naturalmente, numa alteração de fundo da concepção de todo o Navio. Não existe circunstância imprevista que se vislumbre possível. / As modificações introduzidas ao projecto não podem, assim, beneficiar do enquadramento jurídico fornecido pelo artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, por não existir identidade entre o objecto do contrato inicial e o objecto do contrato com as alterações. / O navio mantém-se adequado para o transporte de passageiros e viaturas, mas seguindo um paradigma distinto, ao apresentar-se como uma embarcação mais potente, maior e com capacidade para empreender viagens mais longas. [...] / As modificações introduzidas desrespeitam o princípio da estabilidade do objecto do contrato, que limita o poder de modificação dos contratos ao objecto dos documentos que serviram de base ao procedimento pré-contratual. Não existe aqui uma relação directa de conformidade entre os elementos que serviram de base ao concurso e o Navio que se pretende agora construir” (cfr. pp. 36-39 do ANTEPROJECTO).*

**36.** Saliente-se, para começar, e como houve oportunidade de clarificar *supra*, que, o rearranjo da área habitacional previsto no 1.º Aditamento ao Contrato de fornecimento do Navio C.259 não implicou a introdução de camarotes e que os camarotes introduzidos por via do disposto no 3.º Aditamento ao mesmo Contrato — e a que alude o Tribunal no trecho transcrito — se destinaram, como resulta do anexo a esse instrumento contratual, não aos passageiros, mas antes à tripulação do Navio, cujo número foi aumentado. Assim, crê-se que desaparece um dos argumentos mais impressionantes no sentido de que o objecto do contrato foi violado.

37. Em todo o caso, a ATLÂNTICOLINE considera existirem argumentos suficientemente fortes para sustentar que os 1.º e 3.º Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.259 respeitaram o objecto deste.

Repare-se que o conceito de objecto do contrato não é, em si, unívoco. Existem, entre nós, duas grandes correntes de interpretação sobre o mesmo: (i) uma, mais restritiva, defende que o objecto do contrato é a prestação típica que o individualiza [cfr. D. FREITAS DO AMARAL, *Curso de direito administrativo*, II, Coimbra, 2001, pp. 620 ss.]; (ii) outra, mais flexível, admite uma isonomia tendencial entre o conceito de objecto do contrato administrativo e a expressão objectivo imediato (ou conteúdo) na terminologia do direito civil [cfr. J. M. SÉRVULO CORREIA, *Contrato administrativo*, in DJAP, II, Lisboa, 1973, pp. 82 ss.; J. M. FERREIRA DE ALMEIDA, *Legalidade e estabilidade objectiva do contrato administrativo*, Scientia Iuridica, XXXVII, 1988, pp. 120 ss.].

Em qualquer dos casos, parece que as alterações em questão — e, em especial, o aumento da potência de navio, do seu comprimento, da sua boca, e da sua zona habitacional — respeitam ambas as perspectivas. Na verdade, o objecto do contrato continua a ser, tal como estabelecido pela Cláusula 1.ª do Contrato de fornecimento do Navio C.259, o “fornecimento de um navio do tipo «ro-ro day car & passengers ferry», para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas”. O que a ATLÂNTICOLINE impôs ao seu co-contratante foi, tão-somente, uma alteração ao modo de execução da sua prestação.

Mais: se analisarmos os contratos, vemos que há dois elementos essenciais nos mesmos (e esses saíram intocados dos Aditamentos celebrados): (i) por um lado, a velocidade mínima do navio; (ii) por outro, o número mínimo de passageiros e de veículos automóveis que os mesmos transportam. Esta conclusão alicerça-se no facto de apenas o incumprimento destes dois requisitos poder dar lugar à aplicação de penalidades (cfr. artigo 31.º, n.º 2 e n.ºs 4 e 5, do Contrato de fornecimento do Navio C.259, respectivamente) ou à resolução do contrato [cfr. artigo 32.º, n.º 1, alínea a), do Contrato de fornecimento do Navio

C.259]. Ou seja, de uma perspectiva sistemática e intra-contratual, são estes os elementos essenciais do contrato em questão e não quaisquer outros.

Trata-se, ademais, de uma situação que tem um perfeito paralelo no exemplo dado por D. FREITAS DO AMARAL para ilustrar um caso de exercício lícito do poder de modificação: “a ordem dada a um fornecedor da Administração para que passe a entregar mercadorias com características diversas das inicialmente acordadas e que ele também comercializa (v.g., papel sem cloro em vez de papel com cloro)” [cfr. *Curso*, II, p. 622]. Se muda o conteúdo das prestações, o objecto do contrato continua intocável.

38. A isto acresce que a “*espiral do projecto*” e a dinâmica própria dos projectos de construção naval evidenciam que se trata de um tipo de alteração que lhes é, em bom rigor, conatural. Como se demonstrou, o projecto de um navio não se cristaliza no momento da adjudicação do contrato, antes vai sofrendo adaptações sucessivas, no quadro da referida lógica de progressiva tentativa e erro.

*In concreto* — conforme se demonstrou na resposta enviada pela ATLÂNTICOLINE a este Tribunal em 31 de Julho de 2008 —, houve um erro na Memória Descritiva e do Anteprojecto do Navio C.259 patenteados no procedimento que conduziu à adjudicação do contrato. Este erro terá tornado impossível a realização do Projecto de Construção desenvolvido pela ENVC em conformidade com aquelas peças, por força da impossibilidade de, com as especificações técnicas ali contidas, garantir a estabilidade do Navio. Com efeito, de acordo com a análise efectuada pela ENVC, ainda em fase de estudo mais aprofundado pela Atlânticoline, o Navio, com as dimensões especificadas, não cumpria os requisitos mínimos aplicáveis no que aos critérios de estabilidade diz respeito. Para que este erro fosse ultrapassado, foi necessário introduzir as já referidas alterações às características iniciais do navio.

No entanto, as variações sofridas pela plataforma física em construção em nada buliram com a finalidade para a qual o navio foi contratado: o Navio continua a ser um navio do tipo *ferry* destinado a efectuar o transporte marítimo de passageiros e viaturas inter-ilhas na Região Autónoma dos Açores.

Assim, é entendimento da ATLÂNTICOLINE que os Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.259 respeitaram integralmente o princípio da estabilidade do objecto do contrato.

**E) *A inexistência de alternativas***

39. Para além dos argumentos que se acabaram de aduzir no sentido de que a celebração dos Aditamentos aos Contratos de fornecimento dos Navios C.258 e C.259 foi conforme à lei, não se pode deixar de assinalar que, em boa verdade, não havia sequer alternativa à respectiva celebração por ajuste directo. Vejamos.

40. Uma alternativa possível, em termos teóricos, consistiria no lançamento de um concurso circunscrito à modificação do contrato. Todavia, esta solução seria impraticável. Por um lado, por causa do tempo necessário para o fazer: implicaria, com algum optimismo, uma paralisação de todo este processo num lapso de tempo adicional de 1 (um) a 2 (dois) anos. Por outro, devido a todas as despesas inerentes ao mesmo.

Mas outra razão depõe no sentido da impraticabilidade desta opção. Com efeito, importa ter presente que, ao contrário do que sucede, por exemplo, num típico contrato de empreitada, o estado em que se encontra a execução dos trabalhos previstos no contrato-base no momento em que é constatada a necessidade de introdução de modificações pode condicionar ou impedir que a realização das mesmas, ainda que não preencha rigorosamente os requisitos previstos para a realização de trabalhos ou serviços a mais, seja submetida à concorrência e porventura venha a ser adjudicada a terceiros. É que, na verdade, e como se viu também a ATLÂNTICOLINE forçada a ponderar, para além de todas as outras desvantagens, é notória a extrema dificuldade que decorreria da necessidade de remeter um navio em fase de plena execução a um outro estaleiro, entretanto contratado com vista à introdução das modificações pretendidas. Em termos práticos, o lançamento de um concurso circunscrito à

modificação do contrato implicaria, neste caso, que o mesmo fosse resolvido pela ATLÂNTICOLINE - medida que, como se verá de seguida, seria extremamente gravosa e ineficiente.

41. De facto, em tese, poder-se-ia ainda conjecturar a possibilidade de resolução do contrato. A verdade, contudo, é que seria uma solução tanto excessivamente onerosa para o interesse público e para a boa gestão dos recursos, como economicamente ineficiente. Isto, por três ordens de razão:

- (i) Em primeiro lugar, porque a resolução do contrato teria como consequência que o Navio permanecesse na propriedade dos ENVC — como decorre da Cláusula 32.º, n.º 8, tanto do Contrato de fornecimento do Navio C.258, quanto do Contrato de fornecimento do Navio C.259. É certo que a ATLÂNTICOLINE receberia ainda a restituição dos pagamentos e eventualmente uma indemnização (cfr. artigo 32.º, n.os 4 e 5, dos mesmos contratos). No entanto para esta segunda seria necessária a realização de uma arbitragem, com todos os custos que a mesma envolveria, bem como o seu prolongamento no tempo. E, em bom rigor, tratar-se-ia sempre de meros sucedâneos e compensações;
- (ii) Em segundo lugar, a resolução do contrato implicaria o lançamento de um novo concurso, com o inevitável arrastamento no tempo de todo o procedimento adjudicatório, bem como com todas as despesas inerentes ao mesmo (que, assim, seriam duplicadas);
- (iii) Por fim, tinha ficado já patente inexistir qualquer outro interessado na celebração de ambos os contratos. Recorde-se — como foi dado como assente pelo Tribunal — que os ENVC foram os únicos concorrentes a apresentarem-se ao concurso público internacional que levou à celebração do Contrato para fornecimento do Navio C.259 e que ao concurso público internacional que levou à celebração do Contrato para fornecimento do Navio C.258 apenas se apresentou mais um

↓  
↓

concorrente: ASTILLEROS BARRERAS. No entanto, a sua “proposta [...] foi excluída no acto público, por a sua apresentação não ter sido efectuada em conformidade com as exigências do Programa do Concurso” (cfr. p. 20 do ANTEPROJECTO). Ora, tendo-se tratado de um concurso público internacional — publicitado, como é legalmente devido, no *Jornal Oficial da União Europeia*, n.º S 84 —, a ATLÂNTICOLINE sabia inexistirem outros co-contratantes possíveis, de nacionalidade portuguesa ou estrangeira. Ou seja, a alternativa que consistia numa mudança de construtor era, de acordo com um juízo de prognose póstuma, no mínimo, altamente improvável.

42. Em suma, qualquer potencial solução alternativa teria sempre um resultado mais lesivo do interesse público e menos eficiente de uma perspectiva económica do que a celebração dos Aditamentos aos Contratos de fornecimento dos Navios por ajuste directo. Isto, porque não só se consumiria mais tempo e recursos, como as necessidades de mobilidade dos açorianos e da respectiva economia — a cuja satisfação a aquisição dos navios se destinava, e que constituíram a causa próxima de interesse público destes contratos — continuariam, por um lapso de tempo virtualmente indefinido, por satisfazer.

**G) A presença de circunstâncias atenuantes**

43. Sem conceder no que se acaba de dizer — isto é, mantendo-se que se considera que a generalidade das alterações decorrentes dos Aditamentos são, efectivamente, conformes à lei, nos termos *supra* explanados —, a ATLÂNTICOLINE não gostaria de deixar de trazer à colação dois factos que, no caso de o Tribunal entender diversamente, constituem circunstâncias atenuantes.

44. A um tempo, recorde-se que o transporte marítimo de passageiros inter-ilhas na Região Autónoma dos Açores esteve suspenso durante 30 anos.



Efectivamente, até à década setenta, a Região Autónoma dispôs de navios de transporte de passageiros que asseguravam a ligação entre ilhas, num período em que as ligações aéreas ainda eram ténues por falta de infra-estruturas — que, de resto, também eram evidentes na área portuária. Contudo esses navios foram sendo abatidos, só se retomando o transporte marítimo de passageiros muito recentemente.

45. A outro tempo — e também em articulação com o que se acaba de dizer — deverá ter-se em conta que a ATLÂNTICOLINE é uma empresa muito recente, cujo início de actividade se deu em Outubro de 2005. Já a actividade regular de transporte de passageiros por parte da ATLÂNTICOLINE só se iniciou na operação de 2007, ou seja, depois das adjudicações dos fornecimentos dos navios. Até então, esta empresa, ao abrigo da redacção vigente do contrato de gestão de serviços de interesse económico geral, apenas tinha lançado um concurso público internacional para fornecimento do serviço de transporte público marítimo de passageiros e viaturas, que foi adjudicado à empresa TRANSMACOR, LDA.. Apenas, após o 2.º aditamento ao contrato de gestão, assinado em 29 de Janeiro de 2007, foi conferida competência para a ATLÂNTICOLINE prestar directamente o serviço público de transporte marítimo de pessoas e viaturas na Região Autónoma dos Açores. Por isso, apenas durante a operação comercial de 2007 passou a ATLÂNTICOLINE ter conhecimento directo e efectivo da actividade marítima de transporte de pessoas e viaturas.

Assim se percebe também a pouca experiência técnica dos promotores do caderno de encargos, o que, em ligação com a mudança de responsáveis durante o processo construtivo, poderá explicar que algumas das alterações feitas nos Aditamentos pudessem eventualmente ter sido consagradas *ab initio* no contrato inicial como características do navio.

Trata-se de circunstâncias que, de acordo com um juízo de razoabilidade, reduzem o eventual grau de culpa no tocante às alterações feitas nos Aditamentos que não sejam consideradas conformes à lei.

✂ ✂

**§ 4.º**  
**CONCLUSÕES**

- 1.<sup>a</sup> No que toca à interpretação do conceito de “*circunstâncias imprevistas*” no contexto do artigo 86.º, n.º 1, alínea *e*), do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, deverá a mesma ser mais flexível do que a propugnada pelo Tribunal de Contas.
- 2.<sup>a</sup> Na verdade, este Tribunal tem interpretado o conceito de forma demasiado rígida, ao arrepio do elemento literal da norma (que se refere a “*circunstâncias imprevistas*” e não a “*circunstâncias imprevísíveis*”) e do elemento sistemático [visto que, ao contrário do que sucede na referida alínea *e*), em vários outros preceitos do mesmo diploma é feita referência inequívoca, aí sim, a “*acontecimentos imprevísíveis*” – nos artigos 60.º, n.º 1, alínea *b*), 84.º, alínea *a*) e 85.º, bem como, no próprio artigo 86.º, na alínea *c*) do n.º 1].
- 3.<sup>a</sup> A ATLÂNTICOLINE, diferentemente, considera que será preferível uma interpretação mais flexível, de acordo com duas ideias.
- 4.<sup>a</sup> Por um lado, a ideia de sistema móvel, que determina que nenhum requisito do referido artigo é de verificação indispensável na sua máxima intensidade, podendo a falta de algum(ns) ser compensada pela maior intensidade de outro(s), como, *in casu*, o interesse público subjacente e a sua inseparabilidade do contrato.
- 5.<sup>a</sup> Por outro, o recurso ao auxílio de outros princípios de direito administrativo (como os princípios do *pacta sunt servanda*, da boa fé e da prossecução do interesse público), que determinam que, nesta fase, em

↓ ↓

plena execução contratual, seria provavelmente difícil à ATLÂNTICOLINE promover uma substituição do contraente expedita e sem custos — como se verá melhor *infra* —, pelo que se poderá dizer que vigora um *princípio de preferência por uma solução intra-contratual*.

- 6.<sup>a</sup> De resto, deverá sublinhar-se que as alterações foram concertadas com o Governo Regional da Região Autónoma dos Açores, procedimento que teve em conta as claras vantagens para o interesse público que as alterações das características dos navios trariam.
- 7.<sup>a</sup> Seja como for, mesmo que o Tribunal de Contas mantenha em geral o seu entendimento restritivo quanto à admissibilidade de serviços complementares, não se pode olvidar que a transposição acrítica desse entendimento para os casos em que está em causa a construção de um navio não pode ser aceite.
- 8.<sup>a</sup> Na verdade, o projecto de um navio é uma actividade complexa, caracterizada por relações circulares entre variáveis, sendo que a obtenção da solução final requer um processo de aproximações sucessivas que constitui a “*espiral do projecto*”.
- 9.<sup>a</sup> Quer isto dizer, a um tempo, que o projecto de navios é uma actividade que é feita por etapas cujo grau de aperfeiçoamento (e, portanto, de completude) vai evoluindo ao longo do tempo do próprio projecto, numa lógica de tentativa e erro.
- 10.<sup>a</sup> A outro tempo, a alteração de qualquer dos parâmetros ou elementos do projecto repercute-se, necessariamente, em todas (ou pelo menos muitas) das demais características do navio, obrigando a que sejam feitos novos cálculos para que todas estejam conjugadas.

- 11.<sup>a</sup> Como paradigma do que se acaba de dizer, tenha-se em conta, como exemplo, que, na fase de projecto de um navio, faz-se uma estimativa da posição do centro de gravidade do “navio leve”; como o navio é um sistema de pesos (aço, máquinas, aprestamentos, revestimentos, mobiliário, etc.) complexo, é necessário estabelecer experimentalmente a verdadeira posição do centro de gravidade “leve” quando o mesmo estiver completo. Ou seja, mesmo após considerado concluído, o navio ainda pode ter que sofrer alterações após este teste, pelo que o processo de construção de um navio não é, definitivamente, um processo estático.
- 12.<sup>a</sup> Quer isto dizer que, no caso do fornecimento de navios, a interpretação da norma que resulta do artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, tem de ser ainda mais flexível, para que se possa adequar à respectiva realidade: se a construção naval é uma actividade realizada por etapas e numa lógica de tentativa-erro, bem como se as sucessivas alterações que as várias aproximações vão exigindo se repercutem na alteração de outros parâmetros do projecto, uma interpretação rígida desta norma teria como consequência que seria virtualmente possível abrir concursos para a aquisição de navios.
- 13.<sup>a</sup> Assim, da perspectiva da ATLÂNTICOLINE, impõe-se uma interpretação funcionalmente adequada à actividade em questão, compreendendo-se, pois, que aquilo que o Tribunal de Contas qualifica como “*vicissitudes que poderiam não ter ocorrido face a uma atempada e correcta previsão das necessidades no projecto inicial*” não são, afinal, mais do que consequências naturais e necessárias da própria dinâmica do projecto do navio.
- 14.<sup>a</sup> No que toca, por sua vez, aos 1.º e 3.º Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.259, a ATLÂNTICOLINE considera que os mesmos respeitaram o objecto deste.

f A

- 15.<sup>a</sup> Na verdade, qualquer que seja o conceito de objecto do contrato perfilhado, parece que as alterações em questão — e, em especial, o aumento da potência de navio, do seu comprimento, da sua boca, e da sua zona habitacional — o respeitam: o objecto do contrato continua a ser o “*fornecimento de um navio do tipo «ro-ro day car & passengers ferry», para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas*”. O que a ATLÂNTICOLINE impôs ao seu co-contratante foi, tão-somente, uma alteração ao modo de execução da sua prestação.
- 16.<sup>a</sup> Mais: se analisarmos os contratos, vemos que há apenas dois elementos essenciais — por poderem dar lugar à aplicação de penalidades ou à resolução do contrato — nos mesmos (e esses saíram intocados dos Aditamentos celebrados): (i) por um lado, a velocidade mínima do navio; (ii) por outro, o número mínimo de passageiros e de veículos automóveis que os mesmos transportam.
- 17.<sup>a</sup> A isto acresce que a “*espiral do projecto*” e a dinâmica própria dos projectos de construção naval evidenciam que se trata de um tipo de alteração que lhes é, em bom rigor, conatural. *In concreto*, houve um erro na Memória Descritiva e do Anteprojecto do Navio C.259, para cuja correcção foi necessário introduzir as já referidas alterações às características iniciais do navio.
- 18.<sup>a</sup> No entanto, as variações sofridas pela plataforma física em construção em nada buliram com a finalidade para a qual o navio foi contratado: o Navio continua a ser um navio do tipo *ferry* destinado a efectuar o transporte marítimo de passageiros e viaturas inter-ilhas na Região Autónoma dos Açores, pelo que é entendimento da ATLÂNTICOLINE que os Aditamentos ao Contrato de fornecimento do Navio C.259 respeitaram integralmente o princípio da estabilidade do objecto do contrato.

- 19.<sup>a</sup> De outra perspectiva, não se pode deixar de assinalar que, em boa verdade, não havia sequer alternativa à celebração dos Aditamentos aos Contratos de fornecimento dos Navios C.258 e C.259 por ajuste directo.
- 20.<sup>a</sup> Em particular, a solução de resolução do contrato seria tanto excessivamente onerosa para o interesse público e para a boa gestão dos recursos, como economicamente ineficiente porque: (i) o navio permaneceria na propriedade dos ENVC; (ii) obrigaria ao lançamento de um novo concurso, com todas as dificuldades práticas daí decorrentes e com o inevitável arrastamento no tempo de todo o procedimento adjudicatório, bem como com todas as despesas inerentes ao mesmo; que (iii) muito provavelmente ficaria deserto por inexistência de outro interessado na celebração de ambos os contratos.
- 21.<sup>a</sup> Sem conceder, a ATLÂNTICOLINE não gostaria de deixar de trazer à colação dois factos que, no caso de o Tribunal entender diversamente, constituem circunstâncias atenuantes.
- 22.<sup>a</sup> É que o transporte marítimo de passageiros inter-ilhas na Região Autónoma dos Açores esteve suspenso durante 30 anos, só se retomando o transporte marítimo de passageiros muito recentemente, o que, ligado à juventude da ATLÂNTICOLINE, ajuda a compreender a pouca experiência técnica dos promotores do caderno de encargos, o que, em ligação com a mudança de responsáveis durante o processo construtivo, poderá explicar que algumas das alterações feitas nos Aditamentos pudessem eventualmente ter sido consagradas *ab initio* no contrato inicial como características do navio.

**COMENTÁRIOS  
DE  
DUARTE MANUEL MARTINS TOSTE PACHECO  
ÂNGELO LEONARDO ANDRADE  
E  
LUÍS PAULO DE OLIVEIRA MORAIS**

**AO**

**ANTEPROJECTO DE RELATÓRIO DE AUDITORIA  
DO TRIBUNAL DE CONTAS**

*CONTRATOS DE FORNECIMENTO DE DOIS NAVIOS  
DO TIPO "RO-RO DAY CAR & PASSENGER FERRY"*

(PROC. N.º 08/118.01)

**Janeiro de 2009**

Em sessão de 19 de Dezembro de 2007 do plenário geral do Tribunal de Contas, vertida na Resolução n.º 2/2008, foi aprovado o Programa de Fiscalização para 2008 da Secção Regional dos Açores desse Tribunal ("SRATC"). No quadro das acções previstas no referido Programa foi determinada, designadamente, a realização de uma auditoria à ATLÂNTICOLINE, S.A. ("ATLÂNTICOLINE"), no exercício dos poderes que assistem ao Tribunal de Contas em matéria de fiscalização concomitante de contratos visados. Concretamente, foi conduzida pela SRATC uma auditoria de legalidade e regularidade tendo por objecto a execução física e financeira dos contratos de fornecimento i) de um navio do tipo "Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry", para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 790 pessoas e 140 viaturas ("Navio C.258"); e ii) de um navio do tipo "Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry", para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas ("Navio C.259"), celebrados entre a ATLÂNTICOLINE e a ESTALEIROS NAVAIS DE VIANA DO CASTELO, S.A. ("ENVC")

No Anteprojecto de Relatório emitido no âmbito da Auditoria à ATLÂNTICOLINE, S.A. ("ANTEPROJECTO"), o Tribunal de Contas considerou que da Auditoria em causa teriam resultado indícios que permitiriam, ao abrigo do artigo 65.º, n.º 1, alínea b), da Lei de Organização de Processo do Tribunal de Contas, na redacção resultante da Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 35/2007, de 13 de Agosto ("LOPTC"), imputar aos ora Signatários Duarte Manuel Martins Toste Pacheco, Ângelo Leonardo Andrade e Luís Paulo de Oliveira Morais, infracções ao disposto no Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, ("Regime Jurídico da Realização de Despesas Públicas com Locação e Aquisição de Bens e Serviços"), por força de actos praticados na qualidade de administradores da ATLÂNTICOLINE, durante o mandato iniciado em 10 de Outubro de 2005 e findo em 10 de Dezembro de 2007, incorrendo estes em alegada responsabilidade financeira sancionatória, ao abrigo do disposto no artigo 15.º, n.º 1, deste último diploma, e no artigo 65.º, n.º 1, alínea b), da LOPTC.

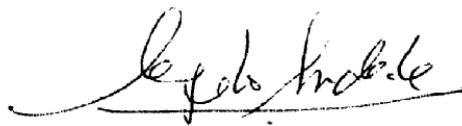
Concretamente, o Tribunal de Contas anunciou pretender analisar, nesta Auditoria, não só a execução física e financeira dos contratos de fornecimento dos Navios C. 258 e C.259, como, também, avaliar o fundamento, legalidade da despesa e execução financeira e material dos *contratos adicionais* aos mesmos.

Assim, na sequência da Auditoria, o Tribunal de Contas concluiu existirem indícios de que, ao autorizarem a realização da despesa inerente à celebração dos 1.ºs Aditamentos aos contratos de fornecimento dos Navio C.258 e C.259, os Signatários teriam violado o disposto no artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Regime Jurídico da Realização de Despesas Públicas com Locação e Aquisição de Bens e Serviços, incorrendo, por essa razão, em responsabilidade financeira sancionatória.

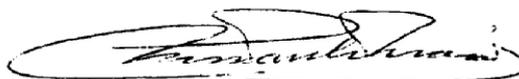
Notificados, para, querendo, se pronunciarem sobre o teor do ANTEPROJECTO, os ora Signatários aderem integralmente à Resposta apresentada a este propósito pela ATLÂNTICOLINE, sem prejuízo de se reservarem a faculdade de, na sede adequada, prestarem os esclarecimentos adicionais que se afigurem necessários. Mais esclarecem que sempre pautaram a sua actuação enquanto administradores da ATLÂNTICOLINE pelo estrito cumprimento das regras e princípios legais na matéria aplicáveis e pela prossecução dos melhores interesses da ATLÂNTICOLINE e da Região Autónoma dos Açores, devendo, por essa razão, este Tribunal concluir que, ao contrário do vertido no ANTEPROJECTO, inexistem quaisquer indícios de que hajam praticado qualquer acto violador das normas legais aplicáveis passível de os fazer incorrer em responsabilidade financeira sancionatória.



Duarte Manuel Martins Toste Pacheco



Ângelo Leonardo Andrade



Luís Paulo de Oliveira Morais

**COMENTÁRIOS  
DE  
ANTÓNIO MANUEL DOS SANTOS RAPOSO  
JOSÉ AUGUSTO DE SOUSA GOMES  
E  
AMÍLCAR JOSÉ SÃO MIGUEL DE OLIVEIRA  
AO  
ANTEPROJECTO DE RELATÓRIO DE AUDITORIA  
DO TRIBUNAL DE CONTAS**

*CONTRATOS DE FORNECIMENTO DE DOIS NAVIOS  
DO TIPO “RO-RO DAY CAR & PASSENGER FERRY”*

*(PROC. N.º 08/118.01)*

**Janeiro de 2009**

1. Em sessão de 19 de Dezembro de 2007 do plenário geral do Tribunal de Contas, vertida na Resolução n.º 2/2008, foi aprovado o Programa de Fiscalização para 2008 da Secção Regional dos Açores desse Tribunal ("SRATC"). No quadro das acções previstas no referido Programa foi determinada, designadamente, a realização de uma auditoria à ATLÂNTICOLINE, S.A. ("ATLÂNTICOLINE"), no exercício dos poderes que assistem ao Tribunal de Contas em matéria de fiscalização concomitante de contratos visados. Concretamente, foi conduzida pela SRATC uma auditoria de legalidade e regularidade tendo por objecto a execução física e financeira dos contratos de fornecimento *i)* de um navio do tipo "Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry", para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 790 pessoas e 140 viaturas ("Navio C.258"); e *ii)* de um navio do tipo "Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry", para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas ("Navio C.259"), celebrados entre a ATLÂNTICOLINE e a ESTALEIROS NAVAIS DE VIANA DO CASTELO, S.A. ("ENVC")

2. No Anteprojecto de Relatório emitido no âmbito da Auditoria à ATLÂNTICOLINE, S.A. ("ANTEPROJECTO"), o Tribunal de Contas considerou que da Auditoria em causa teriam resultado indícios que permitiriam, ao abrigo do artigo 65.º, n.º 1, alínea *b)*, da Lei de Organização de Processo do Tribunal de Contas, na redacção resultante da Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 35/2007, de 13 de Agosto ("LOPTC"), imputar aos ora Signatários António MANUEL DOS SANTOS RAPOSO, JOSÉ AUGUSTO DE SOUSA GOMES e AMÍLCAR JOSÉ SÃO MIGUEL DE OLIVEIRA, infracções ao disposto no Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, ("Regime Jurídico da Realização de Despesas Públicas com Locação e Aquisição de Bens e Serviços"), por força de actos praticados na qualidade de administradores da ATLÂNTICOLINE, durante o mandato iniciado em 15 de Janeiro de 2008, incorrendo estes em alegada responsabilidade financeira sancionatória, ao

abrigo do disposto no artigo 15.º, n.º 1, deste último diploma, e no artigo 65.º, n.º 1, alínea b), da LOPTC.

Concretamente, o Tribunal de Contas anunciou pretender analisar, nesta Auditoria, não só a execução física e financeira dos contratos de fornecimento dos Navios C. 258 e C.259, como, também, avaliar o fundamento, legalidade da despesa e execução financeira e material dos *contratos adicionais* aos mesmos.

Assim, na sequência da Auditoria, o Tribunal de Contas concluiu existirem indícios de que, ao autorizarem a realização da despesa inerente à celebração do 4.º Aditamento ao contrato de fornecimento do Navio C.258 e, bem assim, do 3.º Aditamento ao contrato de fornecimento do Navio C.259, os Signatários teriam violado o disposto no artigo 86.º, n.º 1, alínea e), do Regime Jurídico da Realização de Despesas Públicas com Locação e Aquisição de Bens e Serviços, incorrendo, por essa razão, em responsabilidade financeira sancionatória.

**3.** Notificados, para, querendo, se pronunciarem sobre o teor do ANTEPROJECTO, os ora Signatários esclarecem, antes de mais, que sempre pautaram a sua actuação enquanto administradores da ATLÂNTICOLINE pelo estrito cumprimento das regras e princípios legais na matéria aplicáveis e pela prossecução intransigente dos melhores interesses da ATLÂNTICOLINE e da Região Autónoma dos Açores. Neste sentido, os ora Signatários sublinham, ainda, que todas as decisões por si assumidas enquanto representantes da ATLÂNTICOLINE procuraram acautelar antes de tudo o interesse público nesta matéria, tal como estrategicamente definido pelo Governo Regional dos Açores, tendo desde sempre sido assumida a preocupação de sujeitar a sua actuação a prévia aprovação e coordenação com os máximos responsáveis regionais.

Neste quadro, os Signatários pretendem ainda declarar que procuraram modelar toda a sua actuação no decurso da presente Auditoria por um espírito de colaboração com o presente Tribunal, tendo sempre sido a sua intenção a prestação de todo o apoio e informação para tal efeito necessária. Assim, esclarecem que, se, de facto, alguma da informação solicitada por este

Tribunal foi prestada de modo fraccionado, tal se deveu apenas à necessidade sentida de, para resposta a essas solicitações, comentar, compilar e organizar um conjunto extenso de informação que, em parte, respeita a um período anterior ao mandato dos Signatários.

Por outro lado, e como foi oportunamente transmitido pela ATLÂNTICOLINE a este Tribunal, a verdade é que, aquando do início da Auditoria aqui em causa, se encontrava em curso um procedimento de conciliação com a ENVC, promovido pelos Signatários, o qual tinha por objectivo a resolução de diversas questões pendentes relativamente à execução material e financeira dos contratos de fornecimento dos Navios C. 258 e C. 259 e respectivos aditamentos. Deste modo, o facto é que muitos dos aspectos cuja transmissão ao Tribunal de Contas se impunha se encontravam ainda em fase de definição e quantificação, tendo sido imediatamente transmitidas a este Tribunal todas as conclusões decorrentes do identificado processo de conciliação.

4. Já no que toca especificamente ao teor do ANTEPROJECTO e no que toca à execução física e financeira dos contratos de fornecimento dos Navios C.258 e C.259 e dos respectivos aditamentos, os Signatários aderem integralmente à Resposta apresentada a este propósito pela ATLÂNTICOLINE, sem prejuízo de se reservarem a faculdade de, na sede adequada, prestarem os esclarecimentos adicionais que se afigurem necessários.

Assim, e no sentido do já defendido pela ATLÂNTICOLINE, os Signatários não podem deixar de manifestar a sua convicção de que o Aditamento n.º 4 ao contrato de fornecimento do Navio C.258 e o Aditamento n.º 3 ao contrato de fornecimento do Navio C.259 foram celebrados com respeito integral pelas normas legais constantes do Regime Jurídico da Realização de Despesas Públicas com Locação e Aquisição de Bens e Serviços. Em particular, consideram os Signatários que as alterações aos Navios C.258 e C.259 consagradas naqueles aditamentos revestem a natureza de *serviços suplementares*, tendo sido, aliás, nessa convicção que sempre actuaram e que autorizaram a despesa decorrente dos mesmos. Nestes termos, os Signatários

consideraram que a sua actuação não configurou a prática de qualquer ilícito passível de os fazer incorrer em responsabilidade financeira sancionatória.

5. Em qualquer caso, e sem prejuízo do que já deixaram dito, os Signatários não podem deixar de esclarecer alguns aspectos referentes à sua actuação enquanto Administradores da ATLÂNTICOLINE, os quais condicionaram de modo substancial as decisões por si assumidas no âmbito da execução física e financeira dos contratos de fornecimento dos Navios C.258 e C.259.

Como é consabido, os Signatários iniciaram o seu mandato colectivo em 15 de Janeiro de 2008, data em que já haviam sido celebrados os contratos de fornecimento dos Navios C. 258 e C.259 e os respectivos Aditamentos n.ºs 1 a 3 e 1 e 2, e em que a execução física do Navio C.258 se encontrava já em fase adiantada.

Deste modo, aquando do início do seu mandato, os ora Signatários foram confrontados, por um lado, com graves situações fácticas e técnicas que motivavam um atraso significativo na execução daqueles contratos de fornecimento. Por outro lado, os Signatários foram também confrontados com a existência de diversas alterações aos projectos dos Navios C. 258 e C. 259, solicitadas já pela ATLÂNTICOLINE ou pela ENVC — e em alguns casos já executadas —, mas que não tinham ainda sido objecto da formalização devida, pelas razões expostas, designadamente, nos 4.º e 3.º Aditamentos aos contratos de fornecimento dos Navios C. 258 e C. 259.

6. Ora, confrontados com esta situação, os Signatários procuraram, antes de mais, definir, em estreita coordenação e com a concordância do Governo Regional dos Açores, a estratégia que, perante tais dificuldades, melhor acautelaria o interesse público. Atenta a necessidade premente de a Região Autónoma dos Açores dispor com a maior brevidade possível dos navios em causa — de forma a melhorar substancialmente a qualidade da oferta do transporte inter-ilhas —, e tendo em conta que se afigurava — como melhor se explica na Resposta da ATLÂNTICOLINE para onde anteriormente se remeteu

— prática e financeiramente inviável fazer cessar os contratos de fornecimento dos Navios C. 258 e C. 259, a actuação dos Signatários visou, antes de mais, formalizar toda a situação pré-existente, de acordo com o respeito pelas normas legais aplicáveis.

Como facilmente se compreende, foi esta a razão que motivou a promoção, pelos Signatários, do processo de conciliação com a ENVC, onde estes procuraram apurar com a máxima precisão todas as questões de facto e de direito suscitadas pela execução dos contratos de fornecimento em causa e, bem assim, a forma de melhor as resolver, em linha com o interesse regional.

7. Atento o exposto, os Signatários desejam esclarecer, relativamente ao Aditamento n.º 4 ao contrato de fornecimento do Navio C. 258, que, de entre as alterações ali vertidas, apenas decorrem de decisão por si tomada as já enumeradas na resposta da ATLÂNTICOLINE, a saber: (i) a introdução de uma sala de crianças; (ii) a introdução de alarmes nos bares; (iii) a alteração da tomada de terra; (iv) a substituição das grelhas de ventilação e ar condicionado; (v) a alteração da loja de vendas para sala de jogo; (vi) a introdução de portas exteriores em inox; (vii) o fornecimento e montagem de um sistema D.P.; (viii) o fornecimento e montagem de um sistema receptor de TV satélite; (ix) a alteração do sistema de fecho das portas das cabines dos passageiros; (x) finalmente, a alteração do esquema de pintura.

A alteração à compartimentação daquele navio constante daquele aditamento — cuja necessidade de introdução resultou, como consta da resposta da ATLÂNTICOLINE, dos resultados obtidos no decurso do processo de aprovação da estabilidade intacta e em avaria do navio —, já havia sido informalmente decidida pela ATLÂNTICOLINE e transmitida à ENVC, considerando os Signatários ser seu dever procederem à sua formalização.

Em qualquer caso, os Signatários sublinham que o fizeram com a convicção de que todas aquelas alterações são estritamente necessárias para o bom funcionamento do Navio C. 258, por força de situações imprevistas, em nada alterando o paradigma de navio vertido no procedimento concorrencial que conduziu à celebração daquele contrato de fornecimento.

*José Augusto Sousa Gomes*  
José Augusto de Sousa Gomes

*Amílcar José São Miguel de Oliveira*  
Amílcar José São Miguel de Oliveira

Doc. 1

Acta n.º 10/2008

**Conselho de Administração da Sociedade Atlânticoline, S.A.**

No dia 29 de Setembro de dois mil e oito, pelas 10 horas, reuniu na sua sede social, o Conselho de Administração da ATLANTICOLINE, S. A., estando presentes os Administradores Senhores Cmdt. António Manuel dos Santos Raposo, Presidente, Cmdt. Amílcar José São Miguel de Oliveira e Dr. José Augusto de Sousa Gomes, Vogais, com a seguinte ordem de trabalhos: -----

- **Ponto Um:** Balanço da Operação Comercial 2008; -----
- **Ponto Dois:** Solicitação de Parecer Jurídico; -----
- **Ponto Três:** Contratos de Trabalho; -----
- **Ponto Quatro:** Rectificação de valor de Contrato; -----

**Ponto Um.** -----

Considerando o final da operação comercial de 2008, o Presidente do Conselho de Administração comunicou os valores provisórios já apurados desta operação comercial. -----

O Conselho de Administração congratulou-se com os resultados obtidos, havendo a registar grandes aumentos, a diversos níveis, nomeadamente, número de passageiros transportados e receitas obtidas.-----

Por outro lado, o Conselho de Administração também se congratulou com o facto da operação ter decorrido dentro da normalidade, sem qualquer incidente digno de registo, tendo a Atlânticoline, S.A., cumprido cabalmente a sua missão no transporte marítimo de pessoas e viaturas. -----

Ainda em consequência dos bons resultados da operação comercial prevê-se um melhoramento na execução orçamental da Atlânticoline, S.A., e resultados do exercício de 2008, face aos valores orçamentados. -----

**Ponto Dois.** -----

Considerando as razões e fundamentos que levaram a necessidade de, em parte, realizar um 3.º Aditamento ao Contrato de Fornecimento de um Navio do Tipo “Ro-Ro Day Car & Passengers Ferry”, para operar no tráfego marítimo internacional, com capacidade mínima para transportar 400 pessoas e 32 viaturas (C.259), com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A., nomeadamente a necessidade de introdução de modificações adicionais à Memória Descritiva e ao Desenho de Arranjo Geral do NAVIO, por força de erros nos respectivos Anteprojecto e Projecto de Construção, apenas detectáveis num momento avançado do desenvolvimento do respectivo Projecto de Construção;-----

O Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., deliberou solicitar parecer jurídico sobre a possibilidade da Atlânticoline, S.A., responsabilizar os autores do Anteprojecto e Projecto de

Construção do Navio C. 259, pelos eventuais erros daqueles documentos e que se traduziram na necessidade de celebrar os respectivos aditamentos ao contrato de fornecimento inicial para viabilização da construção do Navio C. 259.-----

**Ponto Três.** -----

O Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A., deliberou aprovar e ratificar por unanimidade os seguintes contratos de trabalho a termo certo, com os trabalhadores: -----

Nome de Trabalhador	Duração Contrato	Vencimento Base	Categoria	Data Início do Contrato
Vasco António Ferreira Godinho Figueira	1 (um) ano	2.500,00 €	Imediato	04-06-2008
Henrique Manuel Pereira Ribeiro	1 (um) ano	800,00€	Maquinista prático de 3.ª	01-08-2008
Antonio Manuel Frasco Arteiro	1 (um) ano	800,00 €	Marinheiro de 1ª	01-09-2008
Ramiro Fialho Ferreira	1 (um) ano	1.100,00 €	Contra mestre	01-09-2008
Francisco Joaquim de Brito	1 (um) ano	800,00 €	Maquinista	01-09-2008
José Malaquias Bernardes Santos	1 (um) ano	800,00 €	Marinheiro de 1ª	01-09-2008
Valdemar Rosonina Amaral	1 (um) ano	900,00 €	Maquinista Prático 2ª	01-09-2008
Jorge Manuel Freitas De Ana	1 (um) ano	1.100,00 €	Mestre de Tráfego Local	01-09-2008
João Manuel Diniz Canelas Lourenço	1 (um) ano	1.100,00 €	Electricista	01-09-2008
João Medeiros da Câmara	1 (um) ano	900,00 €	Marinheiro Tráfego Local	01-09-2008
Pedro Miguel Oliveira	1 (um) ano	1.300,00 €	Piloto de 2ª	01-09-2009
Ricardo Filipe Alfaiate Maçarico	1 (um) ano	1.300,00 €	Maquinista de 2ª	13-10-2008
Carlos Alberto Passos Melo	1 (um) ano	800,00 €	Marinheiro de 1ª	01-10-2008
Luis Carlos Pereira Silvestre	1 (um) ano	3.000,00 €	Comandante de Navio	03-11-2008
Filipe Manuel Santos Marques Pinto	1 (um) ano	800,00 €	Marinheiro de 1ª	03-11-2008
Manuel do Bom Jesus Ressurreição Anjos	1 (um) ano	1.000,00 €	Cozinheiro de 1ª	01-11-2008
José Manuel Castanheira Tomás	1 (um) ano	1.400,00 €	Piloto de 1ª	03-11-2008
Domingos Manuel Fernandes Novais	1 (um) ano	800,00 €	Maquinista Prático 3ª	03-11-2008
João Carvalho de Oliveira	1 (um) ano	1.000,00 €	Cozinheiro 1ª.	03-11-2008
António José Duarte Afonso	1 (um) ano	2.000,00 €	Maquinista 2ª	03-11-2008
Bruno Valente de Oliveira Simões	1 (um) ano	2.000,00 €	Maquinista 2ª	03-11-2008

**Ponto Quatro.** -----

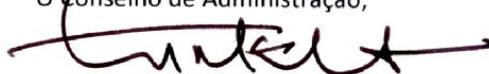
O Conselho de Administração deliberou por unanimidade rectificar o valor na adjudicação à

Transmaçor da prorrogação do prazo de duração do contrato de afretamento do navio “Expresso das Ilhas”, assinado em 9 de Maio de 2008, até ao dia 10 de Julho de 2008, inclusive, pelo preço de 102.083,00€ (cento e dois mil e oitenta e três euros), conforme consta, por lapso, do ponto 1 da Acta n.º 6/2008, de 23 de Junho de 2008, deste Conselho de Administração.-----

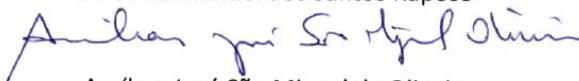
Assim, onde se lê “102.083,00€ (cento e dois mil e oitenta e três euros)” deve-se ler “150.000,00€ (cento e cinquenta mil euros)”. Esta rectificação deve ser efectuada no local próprio, mediante rasura. -----

Não havendo outros assuntos a tratar, foi encerrada a reunião do que se lavrou a presente acta que vai ser assinada pelos presentes. -----

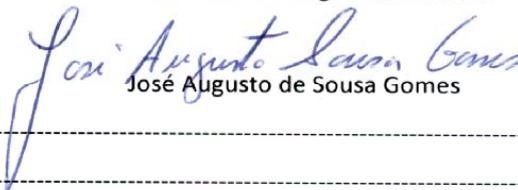
O Conselho de Administração,



António Manuel dos Santos Raposo



Amílcar José São Miguel de Oliveira



José Augusto de Sousa Gomes

-----  
-----  
-----  
-----  
-----  
-----  
-----



## ANEXO VIII – Índice do Processo

<b>Índice do processo</b>	
<i>Volume I (Documentação Financeira)</i>	
1. Balancete do Razão – 2005	2
2. Balancete do Razão – 2006	34
3. Balancete do Razão – 2007	41
4. Balancete Maio de 2008	71
5. Subsídios para Investimento – Conta 2745	104
6. Extracto Conta 44 de 2005 e documentos comprovativos	440
7. Extracto Conta 44 de 2006 e documentos comprovativos	501
8. Extracto Conta 44 de 2007 e documentos comprovativos	667
9. Extracto Conta 44 de 2008 e documentos comprovativos	857
<i>Volume II (Navio C.258)</i>	
10. Contrato	999
11. Memória Descritiva e Desenhos	1034
12. Actas, estatutos da sociedade e contrato de Gestão Serviços de Interesse Económico Geral	1227
13. Documentos do concurso público e do procedimento por negociação	1243
14. Garantias e documento de cobrança dos emolumentos	1522
15. Alterações ao projecto	1556
16. Aditamento n.º 1	1843
17. Aditamento n.º 2	1850
18. Aditamento n.º 3	1855
19. Aditamento n.º 4	1860
20. Alterações ao prazo de execução	1872
21. Memorando de Entendimento	1922



**Índice do processo**

***Volume III (Navio C.259)***

22. Contrato	1941
23. Memória Descritiva e Desenhos	1976
24. Actas e contrato de Gestão de Serviços de Interesse Económico Geral	2070
25. Documentos do concurso público e do procedimento por negociação	2079
26. Garantias e documento de cobrança dos emolumentos	2523
27. Actas da Assembleia Geral e Estatutos da sociedade	2533
28. Aditamento n.º 1	2562
29. Aditamento n.º 2	2566
30. Alterações ao prazo de execução	2570
31. Relatórios dos 1.º e 2.º aditamentos	2623
32. Aditamento n.º 3	2628

***Volume IV (Documentação geral)***

33. Plano Global de Auditoria	2638
34. Correspondência	2644
35. Legislação	2692
36. Contratos de afretamento com a Hellenic para 2008	2698
37. Contratos celebrados com a Sociedade de Consultores Marítimos, Lda.	2722
38. Procedimento e contrato celebrado com a Fundo de Maneio, Lda.	2738
39. Contratos de afretamento com a Hellenic e Transmaçor para 2007	2771
40. Relatório do Serviço Regional de Protecção Civil e Bombeiros dos Açores	2830
41. Candidatura ao Proconvergência	2847
42. Actas do Conselho de Administração	3022
43. Anteprojecto do relatório	3340
44. Contraditório	3422
45. Relatório de auditoria	3546