



# BOLETIM OFICIAL

## ÍNDICE

### CONSELHO DE MINISTROS:

#### Decreto-Lei n.º 46/2013:

Estabelece as bases gerais da concessão geral dos portos de Cabo Verde..... 1932

#### Decreto Regulamentar n.º 21/2013:

Altera do Regulamento dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Regulamentar n.º 15/2010, de 20 de Dezembro. .... 1938

#### Resolução n.º 114/2013:

Autoriza o Ministério das Infra-estruturas e da Economia Marítima a realizar as despesas com a Adenda n.º 2 ao contrato para a execução da empreitada “Renforcement du Réseau AEP d’Assomada”, na ilha de Santiago, no montante de 68.728.654\$16 (sessenta e oito milhões, setecentos e vinte e oito mil, seiscentos e cinquenta e quatro escudos e dezasseis centavos), IVA não incluído. .... 1961

#### Resolução n.º 115/2013:

Autoriza a Direcção-Geral do Tesouro a prestar, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 45/96, de 25 de Novembro, à Câmara Municipal do Porto Novo, um aval no montante de ECV 73.227.624\$00 (setenta e três milhões, duzentos e vinte e sete mil, seiscentos e vinte e quatro escudos), com intuito de garantir uma operação de reestruturação de crédito junto ao Banco Cabo-verdiano de Negócios (BCN). .... 1962

#### Resolução n.º 116/2013:

Autoriza a Direcção-Geral do Tesouro a prestar, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 45/96, de 25 de Novembro, ao Novo Banco S.A, com intuito de garantir uma contratualização de uma linha de crédito junto ao – Banco de Investimento e de Desenvolvimento (BIDC) da Comunidade de Desenvolvimento Económico da África Ocidental (CDEAO). .... 1962

**Resolução n.º 117/2013:**

Autoriza o Ministério das Finanças e do Planeamento a proceder a transferência ECV 100.000.000,00 (cem milhões de escudos) do Programa de Investimentos – Programa Mais Qualidade, Mais Comunidade – do Ministério das Finanças e do Planeamento para o Projecto de Expansão e Modernização do Porto de Sal-Rei, do Ministério das Infra-estruturas e Economia Marítima. .... 1963

**Resolução n.º 118/2013:**

Autoriza as transferências de rubricas interdepartamentais no âmbito do Recrutamento Centralizado. .... 1963

**CHEFIA DO GOVERNO:**

**Portaria n.º 54/2013:**

Altera o artigo 7.º do Regulamento que estabelece as condições de utilização e locação da Sala de Conferências e do Salão de Banquetes do Palácio do Governo, aprovado pela Portaria n.º 4/2009, de 25 de Janeiro. .... 1964

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DO PLANEAMENTO:**

**Portaria n.º 55/2013:**

Define os critérios dos contribuintes a serem acompanhados pela Repartição Especial dos Grandes Contribuintes. .... 1965

**CONSELHO DE MINISTROS**

Assim:

No uso da faculdade conferida pela alínea *a*) do n.º 2 do artigo 204.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**Decreto-Lei n.º 46/2013**

Artigo 1.º

de 14 de Novembro

**Objecto**

Em 2010, com a aprovação da Lei dos Portos de Cabo Verde, do Código Marítimo e do Regulamento dos Portos de Cabo Verde através do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro, do Decreto-Legislativo n.º 14/2010, de 15 de Novembro, e do Decreto-Regulamentar n.º 15/2010, de 20 de Dezembro, respectivamente, iniciou-se uma profunda reforma do sector marítimo e portuário em Cabo Verde.

O presente diploma estabelece as bases gerais da concessão geral dos portos de Cabo Verde, que deve ser atribuída à Empresa Nacional de Administração dos Portos, S. A. (ENAPOR), e das subconcessões de gestão, exploração e operação portuária e serviços portuários.

Artigo 2.º

**Bases das concessões**

A experiência da vigência destes diplomas revelou a necessidade de aprofundar esta reforma com vista à criação de um sector dinâmico e competitivo, com forte participação dos agentes económicos privados e que satisfaça as necessidades dos cidadãos, particularmente prementes no sector do transporte num país arquipelágico.

1. São aprovadas as bases gerais da concessão geral dos portos de Cabo Verde, que constituem o anexo I ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

2. São ainda aprovadas as bases gerais das subconcessões a atribuir pela concessionária geral, que constituem o anexo II ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 3.º

**Mandato**

O Programa do Governo para a VIII legislatura preciza como prioridades neste domínio, o desenvolvimento, a ampliação e a modernização dos portos e estaleiros navais, bem como a facilitação do transporte marítimo inter-ilhas.

Ficam mandatados os Ministros responsáveis pelas áreas das finanças e dos portos para, em nome e representação do Estado, celebrar com a ENAPOR o contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, nos termos da Lei dos Portos de Cabo Verde, das Bases Gerais da Concessão, e demais legislação aplicável.

Artigo 4.º

**Concessões existentes**

Neste sentido, a alteração da Lei dos Portos de Cabo Verde pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de Setembro, veio não só clarificar a repartição das atribuições e competências entre os agentes públicos do sector, mas também veio expressamente prever a atribuição da concessão geral dos portos de Cabo Verde à ENAPOR, que a deverá explorar numa lógica de *landlordport*, subconcessionando a operação e a prestação dos serviços portuários a agentes económicos privados.

1. São transmitidas para a ENAPOR as posições contratuais do Estado de Cabo Verde nos contratos de concessão, de uso privativo ou outros celebrados entre este e quaisquer terceiros, existentes nas zonas de jurisdição portuária integradas na concessão geral.

Impõe-se estabelecer as bases da concessão geral dos portos à ENAPOR, bem como as bases gerais com as quais deverão conformar-se as subconcessões previstas na Lei dos Portos de Cabo Verde.

2. Sem prejuízo dos direitos das concessionárias, os contratos existentes são adaptados ao regime decorrente do presente decreto-lei e bases gerais anexas no termo do respectivo prazo inicial, podendo esta adaptação ocorrer durante a vigência desse prazo com o acordo das concessionárias.

3. A cessão de posição contratual referida no n.º 1 é formalizada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos portos, o qual identifica individualmente os contratos objecto da cessão.

Artigo 5.º

#### Alteração dos estatutos da ENAPOR

Os artigos 3.º e 4.º dos Estatutos da ENAPOR, aprovados pelo Decreto Regulamentar n.º 4/2001, de 4 de Junho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

#### Legislação aplicável

A ENAPOR, S.A., rege-se pelo regime do Sector Empresarial do Estado, aprovado pela Lei n.º 47/VII/2009, de 7 de Dezembro, pelas Bases Gerais da Concessão Geral dos Portos de Cabo Verde e, subsidiariamente, pelas normas legais e regulamentares aplicáveis às sociedades anónimas e pelos presentes Estatutos.

Artigo 4.º

#### Objecto

1. O objecto principal da ENAPOR, S.A. é a exploração da concessão geral dos portos de Cabo Verde.

2. [...].

3. O objecto social da ENAPOR, S.A. inclui ainda o exercício dos poderes de autoridade que lhe são cometidos pela Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro e alterada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de Setembro.»

Artigo 6.º

#### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros de 3 de Outubro de 2013.

*José Maria Pereira Neves - Cristina Isabel Lopes da Silva Monteiro Duarte - Sara Maria Duarte Lopes*

Promulgado em 12 de Novembro de 2013

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

## ANEXO I

### BASES GERAIS DA CONCESSÃO GERAL DOS PORTOS DE CABO VERDE

Base I

#### Objecto da concessão geral

A concessão geral dos portos de Cabo Verde tem por objecto a administração, gestão e exploração dos portos integrados na concessão, sendo a concessionária geral a exclusiva responsável pelo seu desenvolvimento.

Base II

#### Concessionária geral

1. A concessão geral dos portos de Cabo Verde é atribuída por contrato a celebrar com a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S. A..

2. A concessionária geral mantém durante a vigência da concessão a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, sujeita à legislação de Cabo Verde.

Base III

#### Competências da concessionária geral

1. Para o exercício das suas atribuições, a concessionária geral dispõe das competências atribuídas à administração portuária, nos termos da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro, e alterada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de Setembro.

2. No exercício de poderes de autoridade, a actuação da concessionária geral rege-se por normas de direito público.

Base IV

#### Âmbito da concessão

1. A concessão geral dos portos de Cabo Verde abrange as seguintes zonas de jurisdição portuária:

- a) Porto da Praia na ilha de Santiago;
- b) Porto Grande e estaleiros navais do Mindelo na ilha de São Vicente;
- c) Porto de Palmeira na ilha do Sal;
- d) Porto Novo na ilha de Santo Antão;
- e) Porto de Sal-Rei na ilha da Boa Vista;
- f) Porto de Vale de Cavaleiros na ilha do Fogo;
- g) Porto do Tarrafal na ilha de São Nicolau;
- h) Porto da Furna na ilha Brava;
- i) Porto Inglês na ilha do Maio; e
- j) Terminais de pesca dos portos da Praia, Mindelo e Vale de Cavaleiros.

2. No prazo de 12 meses após a celebração do contrato de concessão, a concessionária geral elabora uma proposta de actualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária que integram a concessão e as zonas de

reserva e de expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, os municípios e demais entidades públicas e privadas interessadas.

3. O Governo aprova a delimitação das zonas de jurisdição portuária nos termos do artigo 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde.

#### Base V

##### Meios afectos à concessão

1. Encontram-se afectos à concessão geral dos portos de Cabo Verde todas as áreas do domínio público do Estado que integram as zonas de jurisdição portuária referidas na base anterior, incluindo áreas molhadas, obras marítimas, terraplenos e terrenos, bem como os imóveis nelas implantados.

2. Consideram-se igualmente integrados na concessão, todos os bens e equipamentos directamente afectos à exploração dos portos que integram a concessão.

3. O disposto nos números anteriores é aplicável a quaisquer terrenos, obras marítimas e terrestres, bens e equipamentos que venham a ser adquiridos ou construídos pela concessionária geral no exercício das suas atribuições.

4. Os meios referidos nos números anteriores integram o domínio público do Estado, observando-se quanto à sua alienação e oneração o respectivo regime.

5. A concessionária geral elabora e mantém actualizado um inventário dos bens móveis e imóveis que integram a concessão.

#### Base VI

##### Receitas da concessão

Constituem receitas da concessionária geral:

- a) O produto das taxas e tarifas cobradas pela utilização de um bem do domínio público e pela prestação de serviços, fixadas nos termos da lei;
- b) As contrapartidas financeiras decorrentes de contratos de subconcessão, licenças e autorizações;
- c) Quaisquer outras quantias obtidas no âmbito da concessão geral ou previstas na lei.

#### Base VII

##### Exploração da concessão

1. A concessionária geral obriga-se a observar o disposto no Regulamento dos Portos de Cabo Verde, demais legislação e regulamentos aplicáveis, incluindo nomeadamente as determinações aprovadas pela entidade reguladora do sector portuário nos termos da lei, e os princípios e regras constantes da Lei de Modernização Administrativa aprovada pela Lei n.º 39/VI/2004, de 2 de Fevereiro.

2. A exploração da concessão geral é orientada para a operação eficiente e eficaz dos portos de Cabo Verde e

para a satisfação das necessidades de interesse geral, e pauta-se por princípios de racionalidade, transparência, não discriminação no acesso aos serviços e operações portuárias, segurança e qualidade do serviço.

3. No desenvolvimento da concessão, a concessionária geral promove a rentabilização do estabelecimento da concessão, promovendo também a instalação nas zonas de jurisdição portuária de actividades não directamente relacionadas com a operação e serviços portuários, desde que não interfiram com estes, numa lógica de posicionamento do porto como pólo promotor do desenvolvimento de actividades económicas.

4. A concessionária geral elabora e submete à aprovação do accionista único, em sede da Assembleia Geral, nos termos do regime jurídico do Sector Empresarial do Estado, aprovado pela Lei n.º 47/VII/2009, de 7 de Dezembro, os projectos de planos estratégicos, de planos de investimentos anuais e plurianuais e de orçamentos, nos quais inclui as propostas de desenvolvimento da concessão geral.

#### Base VIII

##### Início e termo da concessão geral

A concessão geral tem início no dia seguinte ao da assinatura do contrato de concessão e é atribuída pelo prazo de 50 (cinquenta) anos, podendo ser prorrogada ou renovada mediante aditamento ao contrato de concessão.

#### Base IX

##### Subconcessões

1. A operação e os serviços portuários são exercidos preferencialmente em regime de subconcessão, licença ou contrato, nos termos da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro, e alterada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de Setembro, e ainda das Bases Gerais das Subconcessões Portuárias.

2. Podem ser atribuídas subconcessões integrais que incluam a gestão e administração do porto, não podendo estas, porém, compreender o exercício das atribuições e competências reservadas por lei à concessionária geral.

#### Base X

##### Obrigações de prestação de informação

1. Durante a vigência da concessão, e sem prejuízo de outras obrigações de prestação de informação definidas na lei, a concessionária geral remete à entidade reguladora do sector portuário, nos termos que esta definir, a seguinte informação:

- a) Informação financeira relativa à concessionária geral, incluindo os documentos de prestação de contas e respectiva certificação e pareceres, planos de investimento plurianuais e relatórios de execução orçamental;
- b) Informação estatística relativa à operação e serviços portuários, quer os realizados directamente pela concessionária geral, quer

os empreendidos em regime de subconcessão, licença ou autorização, devendo a informação estatística incluir:

- i. Informação relativa aos operadores e prestadores de serviços portuários, nomeadamente quanto ao seu número e área geográfica de operação;
- ii. Informação relativa aos movimentos portuários de carga, desagregados quanto à forma de apresentação (geral – fraccionada, unitária ou unitizada, e neste último caso, paletizada, pré-lingada ou contentorizada – ou granéis – sólidos ou líquidos), natureza, origem/destino, tipo de movimento (estiva, desestiva ou movimentação em cais) e tipo de tráfego (longo curso ou cabotagem);
- iii. Informação relativa aos movimentos portuários de navios, desagregados quanto ao tipo de tráfego (longo curso ou cabotagem), tipo de operação (embarque ou desembarque) e origem/destino;
- iv. Informação relativa aos movimentos portuários de passageiros, desagregados quanto ao tipo de tráfego (longo curso ou cabotagem), tipo de operação (embarque ou desembarque) e origem/destino;
- v. Informação relativa às taxas praticadas pela concessionária geral e pelas subconcessionárias e titulares de licenças ou contratos.

c) Qualquer outra informação pertinente para a actividade de regulação económica do sector marítimo e portuário, nos termos a fixar pela entidade reguladora do sector portuário.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a concessionária geral estabelece como requisito de qualquer subconcessão, licença ou contrato, a transmissão pelo respectivo titular da informação relevante.

Base XI

#### Contabilidade

1. Durante a vigência da concessão, a concessionária geral obriga-se a implantar um sistema de contabilidade analítica, nos seguintes termos:

- a) Até 31 de Dezembro de 2014, o sistema de contabilidade analítica deve permitir a determinação dos custos directos, a cada um dos serviços prestados, bem como, para cada um destes, os custos associados a cada forma de prestação;
- b) Até 31 de Dezembro de 2015, o sistema de contabilidade analítica deve, adicionalmente, permitir a separação entre os custos associados à prestação dos serviços e os associados à gestão e exploração das infra-estruturas.

2. O modelo de contabilidade analítica a adoptar deve ser apresentado ao Ministro responsável pela área das finanças para aprovação até 30 de Junho de 2014.

3. Quando a concessionária geral preste outros serviços de forma directa, deve a mesma assegurar a adequada segregação contabilística dos respectivos proveitos e custos.

Base XII

#### Financiamento da concessão geral

1. Compete em exclusivo à concessionária geral obter o financiamento necessário à operação da concessão.

2. Quando a concessão geral inclua obrigações de serviço público, o contrato identifica claramente essas obrigações e o montante ou fórmula de cálculo das indemnizações compensatórias adequadas, quando necessárias ao equilíbrio da exploração do serviço público.

Base XIII

#### Responsabilidade

A concessionária geral responde por quaisquer danos causados no âmbito da concessão geral, com base na culpa ou no risco, respondendo ainda nos termos da responsabilidade do comitente pelos danos causados pelas subconcessionárias.

Base XIV

#### Fiscalização da concessão geral

Compete à entidade reguladora do sector portuário, sem prejuízo de outras competências que lhe sejam cometidas por lei ou das competências de outras entidades, fiscalizar o cumprimento do contrato de concessão e propor ao concedente a adopção das medidas consideradas necessárias para o assegurar.

Base XV

#### Incumprimento contratual

Quando tenha conhecimento de qualquer situação de incumprimento, a entidade reguladora do sector portuário notifica a concessionária geral para, em prazo razoável, sanar o mesmo.

Base XVI

#### Sequestro

1. Em caso de incumprimento contratual da concessionária geral que, não tendo sido sanado nos termos da Base XV, pela sua gravidade ou carácter reiterado ponha em causa a concessão geral e em particular a satisfação de serviços de interesse geral, a entidade reguladora do sector portuário propõe ao concedente o sequestro total ou parcial da concessão.

2. A decisão de sequestro é comunicada por escrito à Concessionária Geral, a qual põe imediatamente à disposição do Concedente os meios afectos à concessão objecto do sequestro.

3. Enquanto durar o sequestro, o concedente assume directamente a exploração da parte da concessão geral objecto do mesmo, aplicando os rendimentos da mesma prioritariamente ao pagamento dos encargos inerentes à manutenção do seu normal funcionamento.

4. Havendo lugar ao sequestro da concessão, a entidade reguladora do sector portuário estabelece um prazo razoável para que a concessionária geral reúna as condições para retomar a exploração da concessão, sob pena de rescisão do contrato.

Base XVII

#### Rescisão

1. Ocorrendo incumprimento grave pela concessionária geral das suas obrigações contratuais que não tenha sido sanado nos termos da Base XV ou não seja susceptível de sanção, o concedente pode rescindir o contrato de concessão, sem prejuízo do disposto na base anterior quanto à possibilidade de sequestro.

2. A decisão de rescisão é comunicada por escrito à Concessionária Geral e produz efeitos imediatos.

Base XVIII

#### Reversão

No termo da concessão geral, revertem gratuitamente para o Estado todos os meios a ela afectos.

Base XIX

#### Legislação aplicável

1. O contrato de concessão rege-se pela lei de Cabo Verde.

2. A concessão geral é desenvolvida com observância:

- a) Do contrato de concessão;
- b) Das presentes Bases Gerais;
- c) Da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro e alterada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de Setembro;
- d) Do Regulamento dos Portos de Cabo Verde; e
- e) Da lei geral.

3. Os casos de dúvida ou omissão do contrato são sanados com recurso aos diplomas referidos no número anterior, pela ordem indicada.

## ANEXO II

### Bases Gerais das Subconcessões Portuárias

Base I

#### Âmbito

As presentes bases gerais aplicam-se às subconcessões portuárias previstas nos artigos 15.º e seguintes da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro, e alterada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de Setembro.

Base II

#### Atribuição de subconcessões

1. A atribuição de subconcessões é feita mediante o recurso a procedimentos concorrenciais que privilegiam o concurso público internacional, observando princípios de transparência e não discriminação.

2. No caso de uma subconcessão com duração inferior a 10 anos ou que envolva activos com valor global inferior a CVE 1.000.000.000\$00 (mil milhões de escudos cabo-verdianos) pode o contrato ser atribuído por ajuste directo, salvo quando o ajuste directo tiver sido utilizado para a atribuição de subconcessão com idêntico objecto no período imediatamente antecedente.

3. Fora dos casos previstos no número anterior, pode o membro do Governo responsável pela área dos portos autorizar a negociação directa de uma subconcessão desde que o Conselho de Ministros, por Resolução, reconheça a existência de interesse nacional.

4. Os cadernos de encargos e programas de procedimento para a atribuição de subconcessões, bem como os contratos de subconcessão, estão sujeitos a parecer da entidade reguladora do sector portuário.

Base III

#### Prazo das subconcessões

O prazo das subconcessões não pode exceder 50 (cinquenta) anos e é fixado tendo em conta os critérios estabelecidos no artigo 18.º da Lei dos Portos de Cabo Verde.

Base IV

#### Conteúdo dos contratos de subconcessão

1. Os contratos de subconcessão contêm, pelo menos, os elementos referidos no artigo 19.º da Lei dos Portos de Cabo Verde.

2. Os contratos de subconcessão determinam a responsabilidade pela manutenção de infra-estruturas e equipamentos afectos à subconcessão.

3. São ainda estabelecidas nos contratos de subconcessão as obrigações de prestação de informação estatística e financeira à concessionária geral, com vista ao cumprimento por esta das suas obrigações de reporte de informação.

Base V

#### Risco e esforço de investimento

1. Os riscos inerentes à subconcessão correm em regra por conta das subconcessionárias.

2. Desde que previstos nos planos de investimentos aprovados da concessionária geral, os investimentos a realizar podem ser partilhados entre esta e a subconcessionária, observando-se uma distribuição equitativa do esforço do investimento, devendo o regulador pronunciar sobre a partilha de risco.

Base VI

#### Obrigações de serviço público

As subconcessões que incluam obrigações de serviço público identificam claramente essas obrigações e o montante ou fórmula de cálculo das indemnizações compensatórias adequadas, quando necessárias ao equilíbrio da exploração do serviço público, vinculando a subconcessionária ao cumprimento de tais obrigações.

## Base VII

**Contabilidade**

1. Durante a vigência da subconcessão, as subconcessionárias obrigam-se a implantar um sistema de contabilidade analítica, nos seguintes termos:

- a) Até 31 de Dezembro de 2014, o sistema de contabilidade analítica deve permitir a determinação dos custos directos, a cada um dos serviços prestados, bem como, para cada um destes, os custos associados a cada forma de prestação;
- b) Até 31 de Dezembro de 2015, o sistema de contabilidade analítica deve, adicionalmente, permitir a separação entre os custos associados à prestação dos serviços e os associados à gestão e exploração das infra-estruturas.

2. O modelo de contabilidade analítica a adoptar deve ser apresentado à concessionária geral para aprovação até 30 de Junho de 2014.

3. Quando as subconcessionárias prestem outros serviços de forma directa, devem as mesmas assegurarem a adequada segregação contabilística dos respectivos proveitos e custos.

## Base VIII

**Carácter oneroso das subconcessões**

1. As subconcessões têm carácter obrigatoriamente oneroso, não podendo a existência ou não de contrapartidas para a concessionária geral ficar dependente da verificação de factos incertos.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o contrato de subconcessão pode estipular contrapartidas variáveis em função de critérios objectivos e determinados ao momento da celebração do contrato, as quais devem incentivar o bom desempenho da subconcessão.

3. As contrapartidas da subconcessão podem ser financeiras ou materiais, traduzindo-se estas últimas, entre outras, na realização de obras, aquisição de equipamentos ou outros investimentos que revertam para a concessionária geral no termo da subconcessão.

## Base IX

**Responsabilidade**

As subconcessionárias respondem perante a concessionária geral e perante terceiros pelos danos causados no âmbito da subconcessão, com base na culpa ou no risco.

## Base X

**Garantias**

1. As subconcessionárias prestam garantias financeiras em montante adequado para garantir os seguintes riscos:

- a) Incumprimento do contrato de subconcessão;

- b) Responsabilidade civil extra-contratual por quaisquer danos causados no âmbito da subconcessão;

- c) Recuperação ambiental do estabelecimento da subconcessão no termo desta, sem prejuízo das obrigações da subconcessionária a este respeito.

2. As garantias referidas no número anterior podem revestir a forma de garantia bancária à primeira solicitação, depósito-caução, seguro ou outra que assegure a possibilidade de accionamento independentemente da vontade da subconcessionária ou de interpelação judicial.

3. As garantias só podem ser integralmente libertadas após o termo do contrato de subconcessão, e apenas quando já não se verifique o risco que se destinam a garantir, podendo contudo o contrato de subconcessão estabelecer regras de libertação gradual das mesmas.

## Base XI

**Incumprimento contratual**

1. Quando tenha conhecimento de qualquer situação de incumprimento, a concessionária geral notifica a subconcessionária para, em prazo razoável, sanar o mesmo.

2. O contrato de subconcessão estabelece penalidades a aplicar em caso de incumprimento pela subconcessionária das suas obrigações, as quais podem ser afastadas por decisão exclusiva da concessionária geral e apenas se do incumprimento não resultar prejuízo para a subconcessão e o mesmo tiver sido sanado nos termos impostos pela concessionária geral.

3. Em caso de não pagamento voluntário das penalidades fixadas, a concessionária geral executa as garantias prestadas para o efeito.

## Base XII

**Sequestro**

1. Em caso de incumprimento contratual da subconcessionária que, não tendo sido sanado nos termos da Base XI, pela sua gravidade ou carácter reiterado ponha em causa a actividade objecto de subconcessão, e em particular a satisfação de serviços de interesse geral, a concessionária geral pode substituir-se à subconcessionária e chamar a si, total ou parcialmente, a exploração da subconcessão.

2. A decisão de sequestro é comunicada por escrito à subconcessionária, a qual põe imediatamente à disposição da concessionária geral os meios afectos à subconcessão objecto do sequestro.

3. Enquanto durar o sequestro, a concessionária geral assume directamente a exploração da parte da subconcessão objecto do mesmo, aplicando os rendimentos da mesma prioritariamente ao pagamento dos encargos inerentes à manutenção do seu normal funcionamento.

4. Havendo lugar ao sequestro da subconcessão, a concessionária geral estabelece um prazo razoável para que a subconcessionária reúna as condições para retomar a exploração da subconcessão, sob pena de rescisão do contrato.

## Base XIII

**Rescisão**

1. Ocorrendo incumprimento grave pela subconcessionária das suas obrigações contratuais que não tenha sido sanado nos termos da Base XI ou não seja susceptível de sanção, a concessionária geral pode rescindir o contrato de subconcessão, sem prejuízo do disposto na Base XII quanto à possibilidade de sequestro.

2. A decisão de rescisão é comunicada por escrito à subconcessionária e produz efeitos imediatos.

## Base XIV

**Resgate**

Os contratos de subconcessão podem estabelecer o direito da concessionária geral de resgatar a subconcessão antes do termo do respectivo prazo, mediante notificação em prazo razoável à subconcessionária e o pagamento de justa indemnização.

## Base XV

**Reversão de bens**

1. No termo da subconcessão reverterem para a concessionária geral todos os bens que integram a subconcessão, os quais são entregues em bom estado de conservação, operacionalidade e utilização, ressalvado o desgaste decorrente do seu uso normal, e livres de ónus ou encargos.

2. Os contratos de subconcessão podem estabelecer que no termo da subconcessão as infra-estruturas e equipamentos que revertam para a concessionária geral tenham uma vida útil residual mínima a estabelecer nos contratos.

3. A concessionária geral realiza uma vistoria dos bens que devam reverter para ela, para verificação do seu estado de conservação, lavrando auto que é assinado por representante da concessionária geral e da subconcessionária.

## Base XVI

**Sujeição a parecer**

1. Os programas de procedimento, cadernos de encargos e contratos de subconcessão estão sujeitos a parecer prévio da entidade reguladora do sector portuário, a qual, sem prejuízo de outras considerações que entenda pertinentes, se pronuncia obrigatoriamente sobre os seguintes aspectos:

- a) Adequação do procedimento de selecção da subconcessionária e cumprimento dos princípios de transparência, igualdade e não discriminação;
- b) Compatibilidade da subconcessão face ao plano de ordenamento do porto e demais instrumentos aplicáveis;
- c) Impacte da subconcessão ao nível da concorrência e da satisfação de necessidades de serviço público no sector, quando aplicável;

d) Adequação de eventuais pressupostos financeiros e do prazo da subconcessão, com vista à sua viabilidade;

e) Adequação das tarifas previstas pela prestação de serviços pela subconcessionária;

f) Distribuição de riscos contratuais entre a concessionária geral e a subconcessionária;

g) Montante das indemnizações compensatórias e respectiva fonte de financiamento;

h) Adequação das garantias e sanções contratualmente previstas;

i) Suficiência das obrigações de reporte de informação financeira e estatística pela subconcessionária; e

j) Conformidade, de um modo geral, da subconcessão relativamente às presentes bases gerais e à legislação em vigor.

2. No seu parecer, a entidade reguladora do sector portuário propõe as alterações que entenda adequadas.

## Base XVII

**Legislação aplicável**

1. Os contratos de subconcessão regem-se pela lei de Cabo Verde.

2. As subconcessões são desenvolvidas com observância:

- a) Dos respectivos contratos de subconcessão;
- b) Das presentes Bases Gerais;
- c) Da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro e alterada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de Setembro;
- d) Do Regulamento dos Portos de Cabo Verde; e
- e) Da lei geral.

3. Os casos de dúvida ou omissão do contrato são sanados com recurso aos diplomas referidos no número anterior, pela ordem indicada.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

**Decreto-Regulamentar n.º 21/2013**

de 14 de Novembro

Através do Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de Setembro, procedeu-se à alteração da Lei dos Portos de Cabo Verde, com vista ao aprofundamento da reforma do sector marítimo e portuário e nomeadamente à clarificação da repartição de atribuições e competências entre os diversos agentes públicos do sector.

Importa agora proceder à compatibilização do Regulamento dos Portos de Cabo Verde com o regime que resulta da Lei dos Portos revista.

Assim:

Ao abrigo do disposto no artigo 3.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo 1/2013, de 12 de Setembro; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e alínea a) do n.º 2 do artigo 264.º, da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objecto**

O presente diploma tem por objecto a alteração do Regulamento dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Regulamentar n.º 15/2010, de 20 de Dezembro.

Artigo 2.º

**Alterações ao Regulamento dos Portos de Cabo Verde**

Os artigos 2.º, 3.º, 9.º, 10.º, 15.º, 24.º, 26.º, 27.º, 30.º, 32.º, 88.º, 101.º a 106.º e 109.º do Regulamento dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Regulamentar n.º 15/2010, de 20 de Dezembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

**Exclusividade da exploração económica**

1. [...].

2. As administrações portuárias podem exercer a exploração económica directamente ou autorizar o exercício da mesma por via de subconcessões ou licenciamentos.

Artigo 3.º

**Competência**

1. [...].

2. [...].

a) [...].

b) Subconcessionar, licenciar, coordenar e fiscalizar as actividades dos operadores portuários;

c) [...].

d) [...].

e) [...].

Artigo 9.º

**Certificação**

1. [...].

2. A certificação para o exercício da actividade de operador portuário é requerida junto da concessionária geral dos portos de Cabo Verde referida no artigo 14.º do regime jurídico dos portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro, alterado pelo Decreto Legislativo nº 1/2013, de 12 de Setembro

3. [...].

4. [...].

5. [...].

Artigo 10.º

**Subconcessão e licenciamento**

1. O exercício da actividade de operador portuário é efectuado por empresas subconcessionadas ou licenciadas nos termos legalmente estabelecidos.

2. A subconcessão e o licenciamento para o exercício da actividade de operador portuário num determinado porto são atribuídos, mediante contrato ou emissão de uma licença, pela respectiva administração portuária, comprovado o preenchimento dos requisitos específicos e condições fixados nos termos da lei.

Artigo 15.º

**Utilização das instalações portuárias pelo operador**

1. As condições da utilização dos espaços, instalações e equipamentos portuários de que o operador portuário detentor de uma subconcessão necessite para o exercício da sua actividade são estabelecidas no contrato de subconcessão.

2. [...].

3. [...].

Artigo 24.º

**Áreas de pilotagem obrigatória**

1. Cabe à administração marítima definir que zonas dentro dos limites de cada porto ficam sujeitas à pilotagem obrigatória e as zonas assim designadas são identificadas em cada porto.

2. [...].

3. [...].

4. A administração marítima pode emitir certificados de isenção da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem a favor do comandante de um navio que visita o porto com regularidade, de um navio explorado por um operador autorizado ou por força da dimensão da embarcação.

5. [...].

Artigo 26.º

**Licenças e certificados de pilotagem**

1. A licença de pilotagem emitida pela administração marítima permite ao seu titular assessorar o comandante da embarcação pilotada na condução, navegação ou manobras do navio em cada área de pilotagem para a qual tal licença foi emitida.

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. A administração marítima deve estabelecer os procedimentos e normas para a emissão dos certificados de qualificação e de aptidão médica dos pilotos e dos candidatos a pilotos e ainda da aprendizagem, exame, licenciamento, certificação e formação de pilotos.

6. [...].

Artigo 27.º

**Disposições gerais**

1. A administração marítima deve ser informada de cada movimento de uma embarcação antes mesmo do seu início.

2. [...].

3. [...].

4. O movimento de um navio ao longo do cais pode ser autorizado pela administração portuária sem a assistência de rebocador, contudo, um navio atracado não pode pôr as hélices em funcionamento sem a permissão por escrito da administração portuária.

5. [...].

6. [...].

7. [...].

8. Compete à administração portuária decidir, na ausência de acordo entre o comandante do navio e o piloto, relativamente à utilização de rebocadores, seja quanto ao número, seja quanto à capacidade, sendo a referida decisão vinculativa.

9. [...].

10. [...].

11. [...].

12. [...].

13. [...].

14. [...].

Artigo 30.º

**Atracação**

1. [...].

2. As operações de atracação, desatracação e mudança de lugar do navio são previamente autorizadas pela administração portuária, que supervisiona, coordena e controla as operações, devendo o agente do navio informar a Alfândega e a administração marítima.

Artigo 32.º

**Ordem de atracação**

1. [...].

2. [...].

a) [...]

b) [...]

c) Os navios de passageiros, com precedência nesta categoria, para os de passageiros de carreira regular;

d) [...]

e) [...]

3. [...].

4. [...].

5. [...].

Artigo 88.º

**Proibições**

[...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) Interferir ou afectar negativamente as operações do porto ou os bens geridos pela administração portuária ou pelos titulares de subconcessões, contratos ou licenças.

Artigo 101.º

**Gestão de resíduos nos portos**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. No que toca à sua capacidade e diversidade, as instalações de recolha devem ser capazes de receber os tipos e quantidades de resíduos gerados por navios e resíduos de carga, incluindo os que contêm petróleo e derivados, ou químicos de navios que utilizam o porto com alguma regularidade.

5. [...].

Artigo 102.º

**Planos de tratamento de resíduos portuários**

1. A administração portuária e o operador portuário devem implementar um plano de recolha e tratamento de resíduos para cada porto ou instalação sob o seu controlo no seguimento de consultas com outras partes interessadas, em especial os utilizadores do porto ou seus representantes e com as agências nacionais ou regionais de prevenção e protecção ambiental.

2. A administração portuária deve monitorar o processo de implementação do plano de recepção e tratamento de resíduos e assegurar a sua revisão e reavaliação pelo menos de 3 (três) em 3 (três) anos.

3. O plano de tratamento de resíduos deve contemplar a recolha de resíduos de navios no porto e a recolha e remoção de outros materiais resultantes das operações portuárias, nomeadamente exploração de terminais, operações de estiva, abastecimento de combustível, estaleiro, oficina, actividade piscatória, de pequenas embarcações e de embarcações de recreio.

4. Na medida do possível, o plano de tratamento de resíduos deve prever a separação dos resíduos por classes definidas pela administração portuária, evitando assim que sejam misturados.

5. O plano de tratamento de resíduos deve ser publicado e notificado a todos os interessados.

6. A administração portuária pode cometer a função de recolha de resíduos de um navio ao operador portuário que presta serviço a esse mesmo navio.

7. Para efeitos do número anterior, o operador portuário, por sua vez, pode atribuir esta tarefa a um operador especializado no tratamento de resíduos, licenciado pela administração portuária.

8. A administração portuária pode isentar o operador portuário da recolha dos seus resíduos por um operador licenciado, desde que apresente prova de recolha e remoção dos mesmos nos termos das convenções regionais, da legislação nacional, do presente regulamento e do plano de tratamento de resíduos da autoridade portuária.

Artigo 103.º

#### **Aviso para a recolha de resíduos de navios**

1. Todo o armador, comandante ou agente de um navio deve notificar a administração portuária da recolha obrigatória de resíduos no porto.

2. A administração marítima pode disponibilizar um modelo de Relatório Uniforme de Recolha de Resíduos dos Navios visando facilitar a prestação de informações.

3. [...].

4. O armador, comandante ou agente do navio deve tomar as providências necessárias junto do operador das instalações de recolha do porto para a recolha de resíduos.

5. A notificação prevista nos números 1, 2 e 3 e o certificado passado pelo operador das instalações de recolha confirmando a recepção dos resíduos devem ser mantidos a bordo do navio requerente para apresentação no próximo porto sujeito a este regulamento e como prova de que os resíduos do navio foram recolhidos.

Artigo 104.º

#### **Entrega dos resíduos produzido por navios e dos resíduos de carga**

1. Antes de deixar o porto, o comandante deve entregar todos os resíduos produzidos pelo navio a uma instalação de recolha do porto.

2. Em caso de falha na entrega dos resíduos no porto, o navio pode rumar para o próximo porto mediante a aprovação da administração portuária.

3. A aprovação referida no número anterior não pode ser recusada sem fundamento e deve ser obtida atempadamente pelo agente do navio na condição de existir capacidade suficiente de armazenamento a bordo para todos os resíduos acumulados e aqueles que são produzidos durante a viagem para o próximo porto.

4. Nas circunstâncias em que a administração portuária entender que os resíduos acumulados a bordo de um navio podem constituir uma ameaça ou perigo para a saúde da sua tripulação e eventualmente ser descarregados no mar e causar poluição, ou ainda, que não existem instalações adequadas no porto de entrega ou, se no momento de partida do navio ainda não se souber qual é esse porto, a administração portuária deve tomar as medidas julgadas razoáveis, para tanto exigindo que o navio entregue os seus resíduos antes de deixar o porto.

5. O armador, comandante ou agente do navio obriga-se a pagar as taxas aplicáveis pela recolha de resíduos produzidos pelo navio e resíduos de carga.

Artigo 105.º

#### **Taxas de serviço de recolha de resíduos**

1. Incumbe a toda a administração portuária assegurar que os custos incorridos com a criação, funcionamento e manutenção de instalações no porto para a recolha de resíduos produzidos por navios e resíduos de carga, incluindo a análise, tratamento e escoamento dos resíduos, sejam compensados com a cobrança de taxas/comissões aos navios, as quais carecem da aprovação da entidade reguladora.

2. [...].

3. No prazo de 4 (quatro) anos após a entrada em vigor deste regulamento, a administração portuária deve submeter um relatório à apreciação da administração marítima em que consta a avaliação do impacto sobre o ambiente marinho e os padrões de fluxo de resíduos através dos sistemas de recuperação de custos adoptados.

4. [...].

5. [...].

Artigo 106.º

#### **Isenções**

1. A administração portuária pode, em casos excepcionais, isentar navios nacionais ou estrangeiros, das disposições deste regulamento em matéria de recolha de resíduos e cobrança de taxas ou comissões nos portos.

2. [...].

3. No que toca à cobrança de taxas e/ou comissões pela recolha de resíduos, a administração portuária tem competência para:

a) Reduzir as taxas ou comissões aplicáveis caso o comandante do navio possa comprovar que este produz reduzidas quantidades de resíduos graças à gestão, modelo, equipamentos e funcionamento do sistema implementado a bordo; e

b) Isentar os navios de tráfego regular com escalas frequentes com o objectivo de atingir a competitividade nos preços desde que haja um acordo que assegure a entrega dos resíduos produzidos por navios num porto ao longo da rota do navio.

4. [...].

Artigo 109.º

**Implementação**

1. [...].

2. [...].

3. Sempre que a administração portuária tenha motivos razoáveis para acreditar que o navio não vem respeitando as normas contidas no presente regulamento em matéria de recolha de resíduos, deve certificar-se de que o mesmo não deixa o porto sem antes entregar os resíduos e resíduos de carga gerados a bordo a uma instalação de recolha do porto e pagar por esse serviço.

4. [...].

5. [...].

Artigo 3.º

**Republicação**

É republicado em anexo o Regulamento dos Portos de Cabo Verde, com a alteração que resulta do presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros de 3 de Outubro de 2013.

*José Maria Pereira Neves - Sara Maria Duarte Lopes*

Promulgado em 12 de Novembro de 2013

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

**ANEXO**

**(a que se refere o artigo 3.º)**

**REGULAMENTO DOS PORTOS DE CABO VERDE****CAPÍTULO I****Disposições gerais****Secção I****Aplicação do regulamento de exploração**

Artigo 1.º

**Objecto e âmbito**

O presente regulamento estabelece as regras de funcionamento e exploração económica dos portos de Cabo Verde, sendo aplicável em toda a área de jurisdição portuária.

Artigo 2.º

**Exclusividade da exploração económica**

1. A exploração económica dos portos do país pode ser exercida por administrações portuárias tanto públicas como privadas.

2. As administrações portuárias podem exercer a exploração económica directamente ou autorizar o exercício da mesma por via de subconcessões ou licenciamentos.

Artigo 3.º

**Competência**

1. As administrações portuárias superintendem dentro da área da sua jurisdição em todos os serviços relativos à exploração económica dos portos.

2. Na sua área de jurisdição e realização do seu objectivo, às administrações portuárias competem, nomeadamente:

- a) Exercer ou autorizar o exercício das actividades adstritas à função económica dos portos;
- b) Subconcessionar, licenciar, coordenar e fiscalizar as actividades dos operadores portuários;
- c) Supervisionar todos os serviços relativos à exploração económica dos portos;
- d) Fiscalizar a execução ou executar obras de construção, reforma, ampliação e conservação dos portos e das instalações portuárias; e
- e) Aplicar as sanções previstas nas leis e nos regulamentos.

Artigo 4.º

**Sujeição ao regulamento de tarifas**

O regulamento de tarifas das administrações portuárias estabelece as normas de incidência e as taxas devidas pela utilização das instalações, equipamentos e prestação de serviços.

Secção II

**Normas de aplicação geral**

Artigo 5.º

**Reclamação de facturas**

1. A reclamação das facturas só é admitida desde que apresentada dentro do prazo nela indicada para pagamento.

2. Pela reclamação julgada improcedente, ou procedente por facto imputável ao reclamante, são devidos juros de mora à taxa legal, a contar da data limite para o pagamento da factura.

Artigo 6.º

**Horário de trabalho**

1. As administrações portuárias fixam o horário de trabalho no porto de acordo com as necessidades do serviço e legislação vigente, devendo as operações ser efectuadas sempre que possível e se mostre necessário, 24 (vinte e quatro) horas por dia.

2. Sempre que a afluência de navegação o justifique e o comandante ou agente do navio que aguarda a vez de atracação desejar fazer operações de carga ou descarga fora do período normal de trabalho, em dias feriados ou de descanso semanal, é-lhe autorizada a execução da operação em detrimento do navio que não pretende operar.

3. As administrações portuárias podem não efectuar trabalhos que lhe sejam requisitados para fora do horário normal de funcionamento dos portos, sem direito a indemnização ao requisitante.

## CAPÍTULO II

**Operador portuário**

## Artigo 7.º

**Operação portuária**

1. Considera-se operação portuária a prestação de serviços portuários nas áreas de prestação de serviço público ou privativo dos portos, zonas portuárias e terminais.

2. Entende-se por zona de jurisdição portuária toda a área marítima dedicada à entrada, estadia e saída de navios e os fundeadouros adjacentes, assim como toda a área terrestre onde se realizam as operações portuárias e demais actividades relativas ao movimento de passageiros e mercadorias, bem como os espaços aquáticos e terrestres para desenvolvimento futuro nos casos em que estes sejam incluídos e aprovados pelo Governo, entendida como toda a área compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e molhes de atracação e acostagem, terrenos, terraplenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de protecção e acesso ao porto, nomeadamente quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela administração portuária e bem ainda os espaços aquáticos e terrestres para desenvolvimento futuro nos casos que estes sejam incluídos e aprovados pelo Governo.

3. Para efeitos do presente regulamento, considera-se como serviços portuários os seguintes:

- a) Pilotagem;
- b) Reboque portuário;
- c) Segurança, polícia, protecção civil, vigilância e combate a incêndio;
- d) Navegação portuária, sinalização, faróis e luzes;
- e) Disponibilidades ou indicação de zonas de fundeio, atracação e desatracação;
- f) Disponibilidade de armazéns, edifícios, instalações para a manipulação, depósito, conservação ou presença de mercadorias e passageiros;
- g) Disponibilidade de meios mecânicos, terrestres ou flutuantes, para a manipulação e transporte de mercadorias no porto;
- h) Fornecimento de água, electricidade e gelo a embarcações;
- i) Protecção do meio ambiente, recolha de lixo e recepção de resíduos sólidos e líquidos provenientes de navios, plataformas ou outras instalações fixas situadas no mar;
- j) Movimentação de carga, compreendendo estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias dentro da zona portuária, bem como a formação e decomposição de unidades de carga.

## Artigo 8.º

**Operador portuário**

Considera-se operador portuário a pessoa jurídica certificada pela autoridade competente para a execução de operação portuária na zona de jurisdição portuária.

## Artigo 9.º

**Certificação**

1. O acesso à actividade de operador portuário depende de certificação nos termos legalmente estabelecidos.

2. A certificação para o exercício da actividade de operador portuário é requerida junto da concessionária geral dos portos de Cabo Verde referida no artigo 14.º do regime jurídico dos portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro, alterado pelo Decreto Legislativo n.º 1/2013 de 12 de Setembro.

3. A concessão de certificado de operador portuário depende da satisfação dos pressupostos legalmente estabelecidos.

4. A certificação para o exercício da actividade de operador portuário pode abranger a generalidade das operações ou parte delas.

## Artigo 10.º

**Subconcessão e licenciamento**

1. O exercício da actividade de operador portuário é efectuado por empresas subconcessionadas ou licenciadas nos termos legalmente estabelecidos.

2. A subconcessão e o licenciamento para o exercício da actividade de operador portuário num determinado porto são atribuídos, mediante contrato ou emissão de uma licença, pela respectiva administração portuária, comprovado o preenchimento dos requisitos específicos e condições fixados nos termos da lei.

## Artigo 11.º

**Requisição de serviços**

Os serviços portuários devem ser requisitados, por escrito, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas úteis, para os navios de longo curso, e de 12 (doze) horas úteis para navios no tráfego de cabotagem.

## Artigo 12.º

**Não execução de serviços**

1. O operador portuário pode, por insuficiência de meios, não efectuar os serviços requisitados, devendo neste caso comunicar o facto ao requisitante e à administração portuária com antecedência mínima de 12 (doze) horas úteis para navios de longo curso e 4 (quatro) horas úteis para os de cabotagem.

2. Nas situações referidas no número anterior o requisitante não tem direito a qualquer indemnização.

3. O incumprimento do disposto no n.º 1 implica aplicação de penalidades ao operador pela administração portuária, além do pagamento de indemnização ao requisitante por eventuais prejuízos causados.

4. Quando a operação portuária é assegurada pela administração portuária, a entidade recorrente, em caso de incumprimento, é a entidade reguladora do sector marítimo e portuário.

Artigo 13.º

#### Serviço não realizado à hora marcada

Quando o navio, por razões que lhe sejam imputáveis, não começa a trabalhar à hora para a qual requisitou os serviços, é-lhe debitada a despesa feita com o pessoal durante o tempo em que este esteve aguardando o início do trabalho.

Artigo 14.º

#### Desistência

Em caso de desistência, deve o requisitante comunicar o facto ao operador portuário e à administração portuária com antecedência mínima de 4 (quatro) horas úteis sob pena de responder pelos eventuais prejuízos.

Artigo 15.º

#### Utilização de instalações portuárias pelo operador

1. As condições da utilização dos espaços, instalações e equipamentos portuários de que o operador portuário detentor de uma subconcessão necessite para o exercício da sua actividade são estabelecidas no contrato de subconcessão.

2. As condições da utilização dos espaços, instalações e equipamentos portuários de que o operador portuário detentor de uma licença necessite para o exercício da sua actividade são estabelecidas pela administração portuária, ouvidos os interessados.

3. Para efeitos do disposto no número anterior, a administração portuária deve ter em conta a operacionalidade do porto, a disponibilidade de espaços e instalações e o âmbito da actividade dos operadores.

Artigo 16.º

#### Direitos e deveres dos operadores portuários

Ao operador portuário cabe os direitos e deveres consignados na lei.

Artigo 17.º

#### Responsabilidades

O operador portuário responde pelos danos que causar a terceiros no exercício da sua actividade, nos termos da lei.

Artigo 18.º

#### Responsabilidade perante a administração portuária

O operador portuário responde perante a administração portuária pelos danos causados às infra-estruturas, equipamentos e demais bens pertencentes aquela entidade, ou que, sendo propriedade de terceiros, se encontrem ao seu serviço.

Artigo 19.º

#### Responsabilidade perante a autoridade aduaneira

O operador portuário é responsável perante a autoridade aduaneira pelas mercadorias armazenadas sujeitas ao regime alfandegário, desde que aquelas lhe estejam confiadas para a realização de qualquer operação.

Artigo 20.º

#### Casos de força maior

O operador portuário não é responsável pelos prejuízos resultantes da paralisação dos serviços por razões de força maior.

Artigo 21.º

#### Direito

No exercício da sua actividade assiste ao operador portuário o direito de dirigir tecnicamente as operações a seu cargo, bem assim o pessoal portuário a ele afecto.

### CAPÍTULO III

#### Navios, embarcações e artefactos navais

##### Secção I

##### Conceitos

Artigo 22.º

##### Definições

1. Para efeito do presente regulamento, entende-se por:

- a) Navio - Todo o engenho flutuante destinado à navegação por água, com coberta corrida e comprimento superior a 24 (vinte e quatro) metros;
- b) Embarcação - Todo o engenho flutuante destinado à navegação por água, sem coberta corrida, bem como, o que, tendo coberta corrida, o seu cumprimento é superior a 2,5 (dois vírgula cinco) metros e inferior a 24 (vinte e quatro) metros;
- c) Artefacto naval - Toda a construção flutuante não destinada à navegação, com capacidade e estrutura para albergar pessoas ou coisas e situada num ponto fixo das águas, ou ainda, o navio que tendo perdido essa condição por ter ficado amarrado, encalhado ou fundeado num lugar fixo, é destinado, com carácter permanente, a actividades distintas da navegação.

2. Ainda, para efeitos do presente regulamento, os navios nacionais, em conformidade com as actividades a que se destinam, classificam-se em:

- a) De comércio;
- b) De pesca;
- c) De recreio;
- d) Rebocadores;
- e) De investigação;
- f) Auxiliares; e
- g) Outros do Estado.

3. Os navios referidos nas alíneas *a)*, *b)* e *d)* a *f)* do número anterior, constituem a marinha mercante e designam-se por navios mercantes.

4. Os navios referidos nas alíneas *a)*, *b)* e *c)* do n.º 1 constituem, respectivamente, as marinhas de comércio, de pesca e de recreio.

5. Os navios podem ser classificados ainda de acordo com outros critérios, bem como ser objecto de classificações adicionais, de acordo com o disposto em legislação especial, nomeadamente:

- a)* Navio de carreira regular - aquele cujo período de frequência seja regular, que como tal seja considerado por contrato e ainda o que esteja sujeito a um itinerário anual previamente fixado;
- b)* Navio de passageiros – o destinado ao transporte de mais de doze passageiros;
- c)* Navio de contentores ou porta-contentores – aquele concebido para transportar exclusivamente contentores;
- d)* Navio de pesca – aquele que é utilizado na indústria extractiva da pesca, para captura de espécies ictiológicas, de plantas marinhas ou de outros recursos vivos do mar;
- e)* Navio *roll-on/roll-off* – aquele que permite que a entrada e saída de mercadorias entre o cais e o navio, e vice-versa, se faça directamente por meio de veículos com rodas; e
- f)* Navio de recreio – aquele que se emprega nos desportos náuticos, na pesca desportiva ou em simples entretenimento, sem quaisquer fins lucrativos para os seus utentes ou proprietários.

6. A classificação dos navios não referidos no número anterior, quanto ao serviço a que se destinam e às zonas em que exercem a sua actividade, é a constante do Código Marítimo de Cabo Verde bem como do regulamento geral das capitánias.

Artigo 23.º

#### Parâmetros

1. Para os efeitos de aplicação do presente regulamento, a tonelagem das embarcações é a constante dos certificados das sociedades classificadoras de embarcações.

2. São aceites alterações aos valores, desde que devidamente certificadas.

3. Para efeitos do presente regulamento, considera-se:

- a)* Tonelagem de arqueação bruta (TAB) - a soma dos volumes internos de todos os espaços fechados e cobertos que estejam abaixo ou acima do convés, convertidos em toneladas Moorson, iguais a 2,832 m<sup>3</sup> (dois vírgula oitocentos e trinta e dois metros cúbicos) ou 100 (cem) pés cúbicos;

*b)* Tonelagem de arqueação líquida (TAL) - o resultado da dedução à tonelagem de arqueação bruta dos volumes dos espaços não utilizáveis comercialmente, nomeadamente os destinados à tripulação, casa de navegação, TSF, máquinas, caldeiras, água, combustíveis, duplos fundos;

*c)* Porte bruto (*gross deadweight*) - o peso máximo de carga, passageiros e sua bagagem, combustíveis, água, mantimentos e sobresselentes, expressos em toneladas métricas, e que corresponde à diferença entre o peso da embarcação carregada e o peso da embarcação leve;

*d)* Porte líquido (*net deadweight*) - o peso máximo de carga e passageiros que a embarcação pode transportar, expresso em toneladas métricas;

*e)* Deslocamento - o peso total da embarcação expresso em toneladas métricas, que equivale ao peso do volume de água que a carena desloca considerando-se, no caso dos navios de guerra de superfície, o seu deslocamento máximo e, nos submersíveis, o seu deslocamento de imersão, mencionadas na documentação de bordo ou nos planos respectivos, salvo se for exibido certificado de arqueação, caso em que prevalecerão as indicações constantes deste documento.

Secção II

#### Pilotagem

Artigo 24.º

#### Áreas de pilotagem obrigatória

1. Cabe à administração marítima definir que zonas dentro dos limites de cada porto ficam sujeitas à pilotagem obrigatória e as zonas assim designadas são identificadas em cada porto.

2. As zonas dentro dos limites de cada porto aludidos no número anterior, são áreas de pilotagem obrigatória.

3. O termo “zonas” a que alude o n.º 1 abrange as bacias portuárias, ancoradouros, acessos, canais e outras áreas de águas navegáveis.

4. A administração marítima pode emitir certificados de isenção da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem a favor do comandante de um navio que visita o porto com regularidade, de um navio explorado por um operador autorizado ou por força da dimensão da embarcação.

5. A administração portuária pode recusar serviços de pilotagem nas seguintes situações:

- a)* Condições meteorológicas, de navegação e de tráfego adversas;
- b)* Falhas ou deficiências na estrutura do navio, nos seus sistemas de segurança ou propulsão, ou equipamentos de direcção;

c) Caso, sem justificação razoável, a pessoa responsável pelo navio não conseguir:

- i. Facilitar o embarque e desembarque do piloto em condições de segurança;
- ii. Providenciar alojamento e alimentação ao piloto quando este tiver que permanecer a bordo por um período superior a 3 (três) horas;
- iii. Assinar o Relatório Uniforme do Comandante fornecido pela autoridade portuária ao piloto; ou
- iv. Cumprir as obrigações de informação do navio previstas no presente regulamento.

Artigo 25.º

#### Requisição dos Serviços de Pilotagem

1. Toda a administração portuária deve estabelecer e publicar as informações requeridas para o embarque de um piloto em serviço de pilotagem, seja para entrada ou saída de um navio no porto seja para a execução de qualquer outra movimentação dentro do porto.

2. A requisição referida no número anterior pode ser dispensada com a permissão da administração portuária.

Artigo 26.º

#### Licenças e certificados de pilotagem

1. A licença de pilotagem emitida pela administração marítima permite ao seu titular assessorar o comandante da embarcação pilotada na condução, navegação ou manobras do navio em cada área de pilotagem para a qual tal licença foi emitida.

2. As operações de navegação, manobras, ancoragem, atracação ou desatracação de um navio num porto, com ou sem a assistência dos serviços de reboque, encontram-se sob o controlo e a responsabilidade do comandante.

3. O piloto contratado pelo comandante de um navio para prestar assessoria não deve, em circunstância alguma, ser responsabilizado pela condução do navio durante as operações de navegação, manobras, ancoragem, acostagem e desatracação.

4. O aprendiz de pilotagem titular de uma licença pode beneficiar de formação na área de pilotagem a bordo de qualquer embarcação sob a supervisão de um piloto licenciado.

5. A administração marítima deve estabelecer os procedimentos e normas para a emissão dos certificados de qualificação e de aptidão médica dos pilotos e dos candidatos a pilotos e, ainda, da aprendizagem, exame, licenciamento, certificação e formação de pilotos.

6. O titular de uma licença de pilotagem obriga-se a:

- a) Manter-se clinicamente apto;
- b) Desenvolver e melhorar a sua competência enquanto piloto;
- c) Manter válidos os certificados requeridos para a emissão da sua licença de pilotagem; e
- d) Efectuar, mensalmente, no mínimo, uma operação de pilotagem na área para a qual a sua licença foi emitida.

Secção III

Reboque

Artigo 27.º

#### Disposições gerais

1. A administração marítima deve ser informada de cada movimento de uma embarcação antes mesmo do seu início.

2. O comandante de um navio atracado, amarrado ou ancorado deve garantir que em qualquer momento cabos de reboque adequados possam ser amarrados ao navio para que este seja rebocado do cais ou ancoradouro.

3. A assistência de rebocador é obrigatória em todas as manobras dos navios no porto cuja arqueação bruta ultrapasse 2000 (dois mil) toneladas, salvo inexistência ou indisponibilidade de meios de reboque.

4. O movimento de um navio ao longo do cais pode ser autorizado pela administração portuária sem a assistência de rebocador, contudo, um navio atracado não pode pôr as hélices em funcionamento sem a permissão por escrito da administração portuária.

5. O comandante do navio, em concertação com o piloto, decide da necessidade de utilização de rebocador para assistência na navegação e manobras e bem assim para as operações de atracação e desatracação.

6. O número e as características dos rebocadores requeridos para a atracação ou desatracação ou outra manobra devem ser solicitados, pelo comandante do navio a manobrar ou pelo piloto de serviço, à administração portuária ou a um operador de rebocador licenciado pela mesma, tendo em atenção a dimensão e características do navio.

7. Considerando que o rebocador utilizado para assistir um navio ou embarcação a ser rebocada se encontra sob o controlo executivo do comandante do navio ou do proprietário dessa embarcação, a requisição processa-se nas seguintes condições:

- a) O comandante do navio ou o proprietário da embarcação são responsáveis por quaisquer prejuízos causados a outras embarcações ou equipamentos flutuantes, rebocadores ou instalações portuárias;
- b) A administração portuária ou operador portuário licenciado e os seus respectivos serviços de rebocador não têm qualquer responsabilidade ou obrigação, mesmo em relação aos prejuízos que possam ser reclamados por terceiros nem devem ser responsabilizados por eventuais atrasos, paralisação ou potência insuficiente do rebocador.

8. Compete à administração portuária decidir, na ausência de acordo entre o comandante do navio e o piloto, relativamente à utilização de rebocadores, seja quanto ao número, seja quanto à capacidade, sendo a referida decisão vinculativa.

9. Compete às embarcações fornecer os cabos necessários para as operações de reboque pretendidas, devendo os

mesmos ser suficientemente fortes, de características adequadas e em bom estado de conservação para o reboque das embarcações em condições de segurança.

10. As condições de reboque nos termos destas normas são activadas no início da faina de reboque, podendo a administração portuária definir condições adicionais de reboque nas Normas Técnicas.

11. A aceitação das condições adicionais de reboque conforme estipulado nas Normas Técnicas, deve constar de documento assinado antes da operação pelo armador, comandante ou agente do navio ou embarcação a ser rebocada.

12. Em caso de indisponibilidade da potência máxima do motor do navio, as manobras só são efectuadas com o consentimento da administração portuária.

13. Após ponderar todas as circunstâncias implícitas em cada caso, tais como o tipo, propulsão, tamanho, calado, capacidade de manobra do navio e as condições de tráfego, de navegação e meteorológicas prevalentes, a administração portuária pode isentar uma embarcação do uso dos serviços de reboque.

14. Para evitar dúvidas, os riscos subjacentes às manobras de um navio num porto com ou sem a assistência do rebocador são da responsabilidade exclusiva do comandante, assim como o próprio comando do navio e o controle do rebocador utilizado.

#### Secção IV

#### Amarração

##### Artigo 28.º

#### Amarração

1. Cabe ao comandante a responsabilidade de garantir a amarração do navio em condições de segurança.

2. Os cabos necessários para amarrar devem possuir dispositivos que impeçam a entrada e saída de roedores durante o tempo em que o navio estiver acostado.

3. A passagem de cabos em terra só é feita por trabalhadores portuários.

4. A administração portuária ou o operador licenciado pode fornecer materiais de amarração mediante pagamento de taxas legalmente estabelecidas.

#### Secção V

#### Atracação e desatracação

##### Artigo 29.º

#### Aviso de chegada

1. Os armadores, transportadores ou representantes de navios que demandem os portos nacionais com uma antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas, devem dar conhecimento à administração portuária do dia e hora estimada de chegada do navio, suas dimensões, calado à chegada, quantidade e natureza da mercadoria a carregar ou a descarregar e outras informações complementares.

2. Os navios afectos à cabotagem nacional devem cumprir o disposto no número anterior com uma antecedência mínima de 12 (doze) horas.

3. As comunicações referidas nos números anteriores são feitas por escrito ao respectivo porto.

4. Os eventuais prejuízos emergentes de erradas informações ou declarações a que este artigo se refere, são da inteira responsabilidade das entidades referidas no n.º 1.

##### Artigo 30.º

#### Atracação

1. Considera-se atracado o navio encostado ao cais, cujos principais cabos de amarração estejam passados à terra, assim com qualquer navio que esteja acostado a um outro também atracado aos cais.

2. As operações de atracação, desatracação e mudança de lugar do navio são previamente autorizadas pela administração portuária, que supervisiona, coordena e controla as operações, devendo o agente do navio informar a Alfândega e a administração marítima.

##### Artigo 31.º

#### Local de atracação

Os serviços operacionais do porto fixam os locais de acostagem dos navios, conforme as respectivas características, comprimento e calado, natureza das mercadorias a movimentar e outros factores relevantes.

##### Artigo 32.º

#### Ordem de atracação

1. Os navios atracam pela ordem da sua entrada na área do porto.

2. A prioridade de acostagem dos navios é fixada pela ordem a seguir indicada:

- a) Os navios que, por razões de segurança própria ou da sua tripulação, as administrações marítima e portuária entendam deverem ser imediatamente acostados;
- b) Os navios que, por motivo de reconhecido interesse público, a administração portuária entenda deverem acostar com precedências obre os outros;
- c) Os navios de passageiros, com precedência nesta categoria, para os de passageiros de carreira regular;
- d) Os navios que efectuem operações comerciais; e
- e) Os navios especializados em relação aos terminais especializados a que se destinam.

3. Consideram-se, para efeitos do presente diploma, especializados os navios que, pelas suas características técnicas ou pela sua natureza da mercadoria transportada, sejam passíveis de atendimento em terminais especiais.

4. Os navios não especializados podem efectuar operações comerciais em terminais especializados, e beneficiam da prioridade prevista para os navios referidos na alínea e) do n.º 2, desde que esses terminais estejam livres de quaisquer compromissos com navios da especialidade.

5. As situações não contempladas nos pontos anteriores são definidas pela administração portuária.

## Artigo 33.º

**Obrigatoriedade de acostagem**

É obrigatória a acostagem aos cais de todos os navios que demandem os portos para operações comerciais desde que estejam em condições de as poder efectuar e haja disponibilidade de cais.

## Artigo 34.º

**Atracação de um navio a outro**

1. Sempre que for necessário e possível pode a administração portuária ou o operador portuário promover a acostagem de um navio a outro que esteja atracado ao cais, desde que não perigues a segurança de ambos, informando previamente a Alfândega.

2. A operação referida no número anterior não se efectua caso houver razões ponderosas expressamente alegadas pela Alfândega.

## Artigo 35.º

**Desacostagem ou mudança do posto de acostagem**

1. A administração portuária ou o operador portuário, por motivos justificados, pode ordenar a desacostagem ou a mudança de local de qualquer navio nomeadamente quando o rendimento da operação comercial pretendida for inferior ao rendimento normal estabelecido ou ainda por motivos estranhos ao porto.

2. As despesas resultantes das operações referidas no número anterior são suportadas pelo navio salvo se a mudança for de interesse da administração portuária ou do operador portuário.

3. O rendimento normal é estabelecido pela administração portuária ou pelo operador portuário.

## Artigo 36.º

**Desatracação**

1. Os navios devem deixar o cais tão depressa concluírem as suas operações, devendo avisar a administração portuária ou o operador portuário por escrito, com uma antecedência mínima de 3 (três) horas, indicando a hora da saída.

2. Se a desatracação do navio não se efectivar na hora prevista, por culpa deste, fica o mesmo sujeito a penalidades nos termos do regulamento de tarifas em vigor.

3. O navio que, concluídas as operações, tenha de permanecer atracado para abastecimento, reparação ou qualquer outro motivo devidamente justificado deve solicitar a devida autorização à administração portuária ou ao operador portuário, não devendo o período de permanência ultrapassar 15 (quinze) dias a contar da datada autorização.

4. As operações de acostagem e desacostagem devem efectuar-se de modo a não causar danos nos cais e equipamentos do porto.

## CAPÍTULO IV

**Mercadorias**

## Secção I

**Disposições gerais**

## Artigo 37.º

**Classificação das cargas quanto à sua forma de apresentação**

1. Para efeitos do presente regulamento as cargas são classificadas em carga geral e granel.

2. A carga geral considera-se:

- a) Fraccionada, quando se apresenta avulsa;
- b) Unitária, quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação seja susceptível de ser efectuada de modo eficiente por meios mecânicos; e
- c) Unitizada, quando constitui volume único, após consolidação.

3. A carga unitizada pode apresentar-se:

- a) Paletizada, quando assenta numa paleta ou tabuleiro de dimensões regulares e pesos limitados;
- b) Pré-lingada, quando se utilizam lingas; e
- c) Contentorizada, quando acondicionada em contentores.

4. Entende-se por contentor o meio especialmente concebido para o acondicionamento e transporte de mercadorias, devendo reunir os seguintes requisitos:

- a) Constituir um compartimento de forma regular fechado ou semi-fechado;
- b) Ser resistente e de fácil manejo;
- c) Volume interior de pelo menos 1m<sup>3</sup> (um metro cúbico).

5. Os granéis são mercadoria sem embalagem, susceptíveis de serem contadas a peças, que consoante o seu estado físico, são sólidos ou líquidos.

## Artigo 38.º

**Classificação das cargas quanto à sua origem e destino**

Quanto à origem e destino as mercadorias classificam-se em:

- a) Cais-a-cais - aquelas que são desembarcadas do respectivo navio e conduzidas para o local da armazenagem;
- b) Transbordo - aquelas que são movimentadas de um navio para outro com ou sem passagem intermédia pelos cais, podendo ser armazenadas, em trânsito, por períodos relativamente curtos;
- c) Porta-a-porta - aquelas que são transferidas de/ para o navio e atravessam a zona portuárias em serem objecto de abertura.

## Artigo 39.º

**Classificação de carga quanto à sua natureza**

1. Quanto à sua natureza as mercadorias são classificadas em normais e especiais.

2. Consideram-se mercadorias normais, aquelas cuja movimentação e armazenagem não requerem precauções especiais.

3. Consideram-se mercadorias especiais, aquelas que pela sua natureza, valor e potenciais efeitos exigem precauções especiais na sua movimentação e armazenagem.

4. As mercadorias especiais classificam-se ainda em:

- a) Perecíveis, as susceptíveis de se deteriorarem com facilidade;
- b) Poluentes, as susceptíveis de provocar impactos ambientais negativos;
- c) Perigosas, as susceptíveis de pôr em risco a segurança de pessoas e bens e/ou a saúde pública.

5. As mercadorias especiais devem, normalmente, ser movimentadas por operação de tráfego directo.

## Secção II

**Movimentação de mercadorias**

## Artigo 40.º

**Operações de tráfego de mercadorias**

1. Entende-se por tráfego de mercadoria toda a movimentação de mercadoria registada na zona de exploração do porto, desde a sua entrada até saída do porto.

2. Para efeitos do presente regulamento, considera-se:

- a) Estiva - operação de carga relativa a arrumação de mercadorias a bordo do navio;
- b) Desestiva - operação de descarga relativa á retirada das mercadorias do bordo do navio e sua colocação em terra;
- c) Tráfego directo - quando a mercadoria passa directamente do navio para o meio de transporte que a conduz para fora do porto ou vice-versa;
- d) Tráfego semi-directo - quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais e de seguida transportada para fora do porto ou vice-versa; e
- e) Tráfego indirecto - quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais e posteriormente transportada para os locais de armazenagem para depois ser conduzida para fora do porto ou vice-versa.

## Artigo 41.º

**Documentação**

1. O representante do navio que demande os portos do país em operações comerciais deve entregar nos escritórios da administração portuária ou do operador portuário os seguintes documentos:

- a) Registo de entradas;

b) Lista de tripulantes;

c) Lista de passageiros;

d) Lista de bagagens;

e) Cópia do manifesto de carga, devidamente cubcada;

f) Plano de carga do navio;

g) Cópia do manifesto de carga perigosa; e

h) Cópia das folhas de descarga do navio ou documento similar.

2. Para os navios no tráfego de longo curso, os documentos referidos nas alíneas c) a g) são assinados pelo representante do navio e entregues com uma antecedência mínima de 48 (quarenta) horas da chegada ao porto:

- a) O registo de entrada do navio será entregue logo à chegada no porto;
- b) A cópia de folhas de descarga ou documento similar será entregue a administração portuária ou ao operador portuário logo após a operação de descarga;
- c) Por plano de carga entende-se o plano pormenorizado de estiva do navio, com indicação por porções de espécies de carga, marca, peso e dimensões.

3. Para os navios no tráfego de cabotagem os documentos referidos no número anterior devem ser entregues com uma antecedência mínima de 2 (duas) horas de chegada ao porto.

## Artigo 42.º

**Guia de remessa**

1. No momento de entrega da mercadoria nos cais é obrigatória a elaboração de guias de remessa nas quais se discrimina toda a mercadoria que segue para os armazéns.

2. Havendo mercadorias danificadas ou volumes com vestígios de violação deve-se no momento do recebimento da carga nos cais fazer as necessárias observações na guia.

3. A guia de remessa, assinada pelo representante do navio e do operador portuário, acompanha a mercadoria aos armazéns, devendo o fiel, no momento do seu recebimento, apor a sua assinatura na referida guia.

4. Existindo divergência entre a carga entregue e a discriminada na guia, deve o fiel, de imediato, dar conhecimento do facto ao responsável dos armazéns, que esclarece-se junto do operador portuário.

5. Se o fiel não proceder de acordo com o estabelecido no número anterior, presume-se que a mercadoria lhe tenha sido entregue tal como vem referida na guia, sendo para todos os efeitos responsável pelos eventuais desvios.

## Artigo 43.º

**Acidentes**

1. Se durante a carga ou descarga rebentar o estropo, aparelho ou linga pertencentes ao navio e os volumes

caírem ao mar, sobre o navio, pavimento do cais ou sobre as mercadorias causando avarias, o navio é o único responsável pelos danos registados.

2. Se se provar que houve negligência ou falta de perícia do trabalhador durante a carga e/ou descarga de mercadorias é o operador portuário responsável pelos eventuais prejuízos registados.

3. É da responsabilidade do navio os acidentes causados por falhas nos equipamentos pertencentes ao mesmo.

4. As despesas efectuadas com os trabalhos de busca ou recuperação de mercadorias constituem encargos do responsável pelo acidente.

Artigo 44.º

#### Responsabilidade perante o dono da mercadoria

1. O operador portuário é responsável perante o dono da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante o período em que ela estiver a seu cargo.

2. O operador portuário assume a responsabilidade das mercadorias não consolidadas no momento da entrega efectiva.

3. As mercadorias referidas no número anterior consideram-se entregues ao operador portuário a partir do momento em que forem engatadas ao gancho do aparelho de carga dentro do porão do navio.

4. Tratando-se de mercadorias consolidadas em contentores ou elementos análogos, a assunção de responsabilidades relativa ao conteúdo opera após a conferência realizada no momento da sua desconsolidação.

5. Os contentores que no momento da sua recepção se apresentem violados ou com vestígios de violação são obrigatoriamente fechados e selados na presença do representante do navio e do operador portuário, devendo-se fazer as necessárias anotações.

6. O operador portuário não é responsável pelos estragos e avarias que as mercadorias sofram em resultado da sua própria natureza, nem pelos estragos causados por animais daninhos, salvo em casos de comprovada negligência.

Artigo 45.º

#### Deficiência de embalagem

O operador portuário não responde pelos estragos ou avarias que as mercadorias sofrerem durante o seu manuseamento e armazenagem quando tais avarias ficarem a dever-se às deficientes condições de embalagem.

Artigo 46.º

#### Marcação

O operador portuário não responde por demoras, recusa na entrega ou outros prejuízos resultantes da errada ou insuficiente marcação dos volumes.

Secção III

#### Armazenagem

Artigo 47.º

##### Noção

1. Considera-se armazenagem, a permanência temporária das mercadorias, quer nos cais, quer nos terra-pletos do porto, dentro ou fora de telheiros, armazéns e depósitos.

2. A armazenagem é considerada a coberto quando as mercadorias sejam recolhidas em armazéns, telheiros ou quando protegidas com material adequado, e a descoberto nos restantes casos.

Artigo 48.º

#### Mercadorias especiais

1. A administração portuária determina as mercadorias que pela sua natureza, não devem ser armazenadas no porto.

2. A administração portuária determina as mercadorias que, pela sua natureza, devem ser armazenadas a descoberto.

3. A armazenagem das mercadorias que se destinam aos armazéns é efectuada de acordo com a conveniência do operador portuário, porém, se forem colocadas em recintos descobertos, devem ser devidamente protegidas.

4. Tratando-se de mercadoria perecível ou perigosa e não tendo o porto condições para a sua armazenagem, deve o consignatário proceder à sua remoção no acto sucessivo à descarga, cumpridas as formalidades aduaneiras.

Artigo 49.º

#### Mercadoria deteriorada

1. Quando nos armazéns se encontrem mercadorias deterioradas, é o facto imediatamente comunicado à Alfândega, ao consignatário e, tratando-se de produtos alimentares, vegetais ou medicamentos, às competentes autoridades sanitárias ou fitossanitárias, procedendo-se de seguida à remoção das mesmas, cumpridas as formalidades exigidas por essas autoridades.

2. O consignatário da mercadoria deve promover imediatamente à sua remoção e suportar todas as despesas requeridas para o efeito, sob pena de responder nos termos gerais de direito pelos prejuízos eventualmente causados ao operador e/ou a terceiros.

3. Se o consignatário da mercadoria não proceder à respectiva remoção no prazo em que lhe for estabelecido, pode o operador portuário fazê-lo por conta e risco daquele e sem direito a indemnização.

Artigo 50.º

#### Arrumação da mercadoria

As mercadorias são arrumadas por contramarcas e por marcas de forma a facilitar a sua conferência coma respectiva escrituração, devendo na sua distribuição pelos armazéns, ter-se em conta a natureza, o peso e o acondicionamento.

Artigo 51.º

#### Penalização

1. As mercadorias que já tenham sido desalfandegadas e que por razões alheias ao operário portuário continuem armazenadas no recinto portuário para além de 3 (três) dias ficam sujeitas ao pagamento do dobro das taxas de armazenagem.

2. Se as mercadorias não forem levantadas no prazo referido no número anterior por razões imputáveis ao operador portuário, o seu proprietário ou quem suas vezes fizer, tem o direito a uma indemnização, calculada com base nas taxas que teria de pagar caso essas razões lhe fossem imputáveis.

Artigo 52.º

#### Mercadorias abandonadas

1. Consideram-se abandonadas as mercadorias de cabotagem que permanecem no porto por período superior a 10 (dez) dias úteis e as de importação que já tenham sido desalfandegadas e que não foram levantadas no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis.

2. Consideram-se ainda abandonadas as mercadorias que não forem desalfandegadas no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias após o término da descarga.

3. As mercadorias referidas no n.º 1 são vendidas em hasta pública pelo operador portuário.

4. As mercadorias referidas no n.º 2 devem ser vendidas em hasta pública pela Alfândega dentro de 30 (trinta) dias a contar da data da informação do operador portuário sobre a existência de tais mercadorias.

5. Se não se proceder à venda em hasta pública no prazo do número anterior, a venda é feita pelo operador portuário.

6. O produto da venda em hasta pública é, depois de satisfeitos os encargos aduaneiros, destinado a cobrir os custos portuários e de transporte.

7. Caso, após a satisfação dos encargos aduaneiros, o remanescente não for suficiente para os custos referidos no número anterior, ele é dividido proporcionalmente.

8. Caso haja remanescente do produto da venda, após dedução dos encargos aduaneiros e custos envolvidos referidos no n.º 6, ele reverte-se a favor do dono da mercadoria.

Artigo 53.º

#### Volumes arrombados

1. A folha de descarga de volumes arrombados ou com vestígios de arrombamento devidamente preenchida é assinada a bordo pelos representantes do navio e do operador portuário, devendo os mesmos volumes ser pesados e selados à entrada dos armazéns.

2. As folhas de descarga são preenchidas em quadruplicado, destinando-se o original à alfândega, o duplicado ao operador, o triplicado ao comandante do navio e o quadruplicado ao agente.

3. Em todos os volumes descarregados, é sempre feita, no acto da descarga, a marcação da contramarca do navio a fim de facilitar a conferência e, conseqüentemente, a sua futura identificação.

4. O conserto dos volumes arrombados ou com vestígios de arrombamento é feito pelo operador portuário e pago pelo navio.

### CAPÍTULO V

#### Equipamentos portuários

Secção I

#### Disposições gerais

Artigo 54.º

#### Equipamento portuário

Considera-se equipamento qualquer máquina, aparelho, instrumento, utensílio, ferramenta e outros meios que se destinam à realização ou participação nos diversos trabalhos de exploração portuária.

Artigo 55.º

#### Classificação

Os equipamentos portuários quanto às suas características e utilização classificam-se em:

- a) Equipamentos terrestres; e
- b) Equipamentos marítimos.

Artigo 56.º

#### Aluguer de equipamento

Considera-se aluguer de equipamento a cessão temporária do equipamento portuário.

Artigo 57.º

#### Utilização de equipamentos

1. Na área de jurisdição portuária é obrigatória a utilização dos equipamentos da administração portuária e/ou operador portuário, salvo nos casos de reconhecida insuficiência ou inexistência de equipamento adequado.

2. Nos tempos de utilização dos equipamentos são deduzidas as interrupções resultantes de:

- a) Avaria ou paralisações dos equipamentos por motivos estranhos aos requisitantes; e
- b) Condições de mau tempo que impossibilitem a utilização dos equipamentos.

3. Se a administração portuária e/ou operador portuário fornecer máquinas de capacidade superior à necessária à realização das operações, as taxas a cobrar são as que correspondem às das máquinas adequadas, a menos que aquelas máquinas tenham sido expressamente requisitadas.

Artigo 58.º

#### Requisição de equipamentos portuários

1. Os pedidos de equipamento necessários ao trabalho portuário são feitos previamente em impresso próprio, obedecendo a normas e respeitando os prazos estabelecidos no presente regulamento.

2. Exceptuam-se das obrigações contidas no número anterior os pedidos de equipamento que não careçam de prévia planificação, nomeadamente básculas, ferramentas e outros.

3. Os utentes portuários que não cumpram os prazos referidos no presente regulamento ficam sujeitos às disponibilidades do equipamento e do pessoal respectivos.

Artigo 59.º

#### **Prioridade na distribuição do equipamento**

1. As operações de descarga e carga dos navios têm sempre prioridade sobre todas as outras, para efeitos de cedência e utilização do equipamento disponível.

2. No caso de se verificar insuficiência de equipamento em relação ao número de unidades requisitadas, é feito o rateio da forma mais conveniente, sendo tomadas em conta, como razões de prioridade, a indisponibilidade de meios próprios para carga ou descarga da mercadoria pelo navio, a sua ordem de chegada ao porto, a importância da mercadoria ou urgência da sua carga ou descarga, a produtividade e a proximidade do fim das operações.

Artigo 60.º

#### **Equipamentos não utilizados**

1. O equipamento requisitado que não for utilizado por razão imputável ao requisitante fica sujeito ao pagamento das correspondentes taxas, durante o período da imobilização.

2. Se as operações se iniciarem depois da hora indicada na requisição, o pagamento da taxa respectiva faz-se em função da hora previamente indicada para o início dos serviços.

3. Os equipamentos apenas são utilizados para os fins expressamente requisitados.

Artigo 61.º

#### **Tempo de utilização do equipamento**

A contagem do tempo de utilização efectiva do equipamento portuário, na prestação de serviço, faz-se da forma seguinte:

- a) Equipamento terrestre - desde que o equipamento requisitado é posto à disposição do utente, até o mesmo ser dispensado e entregue à administração portuária ou operador portuário; e
- b) Equipamento marítimo - desde o momento efectivo da saída do equipamento até o seu regresso ao ponto de partida.

Secção II

#### **Equipamento de elevação vertical**

Artigo 62.º

##### **Movimentação vertical**

Considera-se movimentação vertical toda aquela que resulta da utilização de aparelhos elevatórios no embarque ou desembarque de mercadorias e que seja realizada do navio para terra ou vice-versa.

Artigo 63.º

#### **Utilização de equipamento da administração portuária**

1. O uso de equipamento de movimentação vertical da administração portuária, sempre que esta o tenha disponível e adequado para a movimentação das mercadorias ou de outras cargas, é obrigatório caso o operador portuário não disponha desse equipamento.

2. Sempre que, por conveniência da administração portuária for fornecido equipamento com capacidade superior ao requisitado, não há lugar a agravamento de encargos para o requisitante.

Artigo 64.º

#### **Utilização de equipamento estranho à administração portuária**

1. Quando a administração portuária não dispõe de equipamento de movimentação vertical suficiente ou adequado para a realização das operações para que foi requisitado, pode autorizar os operadores portuários a utilizarem outro equipamento.

2. O equipamento estranho à administração portuária e utilizado nos termos do número anterior deve reunir perfeitas condições de segurança e de conservação e ser utilizado de forma racional, devendo ser assinalada a capacidade máxima de carga ou, na ausência deste indicativo, deve o operador portuário, antes de iniciadas as operações, informar os serviços operacionais das características do equipamento a utilizar.

3. O equipamento considerado pela administração portuária em mau estado de conservação ou de segurança não pode ser utilizado, devendo ser retirado do recinto portuário.

4. Sempre que a administração portuária considere que há utilização inapropriada, deficiente ou insuficiente do equipamento, devem cessar as operações.

5. Os acidentes ou outras ocorrências, consequência de avaria ou mau estado do equipamento utilizado ou do seu uso indevido, são imputáveis aos responsáveis pela sua utilização.

Artigo 65.º

#### **Normas de utilização do equipamento da administração portuária**

1. A capacidade máxima de carga do equipamento é a que estiver assinalada em cada unidade ou, na falta desta referência, aquela que a administração portuária tiver atribuído a cada uma delas.

2. A carga máxima só pode ser eventualmente ultrapassada numa margem de 10% (dez por cento) nas unidades em que tal seja permitido e desde que os serviços operacionais se certifiquem da total segurança dos trabalhos a realizar.

3. Os operadores portuários são obrigados a informar, previamente, os serviços operacionais das cargas cujo peso unitário ultrapasse a capacidade da generalidade

do equipamento a requisitar e que, por isso, requeiram a utilização de unidades de maior capacidade que as empregadas usualmente na movimentação das cargas ou que exijam o trabalho conjunto de mais de uma unidade.

4. Podem os serviços operacionais determinar a pesagem das cargas, sem peso declarado, quando se presume que excedem a capacidade máxima do equipamento requisitado ou utilizado na sua movimentação, sendo as operações de pesagem encargo do operador portuário.

5. São da responsabilidade do operador portuário os prejuízos ou danos resultantes da utilização indevida de equipamento da administração portuária, na movimentação de cargas cujo peso exceda a capacidade máxima do equipamento requisitado e desde que não tenham sido declarados os pesos exactos das cargas a movimentar.

Artigo 66.º

#### **Danos resultantes da agressividade das mercadorias**

Os danos causados pelas mercadorias que a administração portuária movimenta com o seu equipamento, desde que resultem da agressividade da própria mercadoria ou da insuficiência de embalagem ou acondicionamento das mesmas, são responsabilidade do operador portuário, sem prejuízo do direito de regresso.

Artigo 67.º

#### **Responsabilidade por avarias ou roturas fortuitas**

A administração portuária não é responsável pelos danos e prejuízos resultantes da paralisação dos serviços por avarias no equipamento não imputáveis à mesma e que tenham lugar durante a prestação de serviços.

Artigo 68.º

#### **Normas de utilização dos guindastes**

1. Todas as cargas são levantadas sempre na vertical da extremidade da lança, não sendo permitido o uso dos guindastes para remover cargas a distâncias superiores à do alcance do guindaste.

2. Só é permitido auxiliar qualquer guindaste na movimentação de uma carga utilizando outro guindaste da administração portuária, sendo interdito o uso de paus de carga ou outros meios para esse fim.

3. A movimentação de cargas com guindastes trabalhando em conjunto só é efectuada com autorização expressa dos serviços operacionais, em resultado do estudo das condições de trabalho e da definição do limite do peso da carga a movimentar e decorre sob a orientação dos referidos serviços.

4. A carga a movimentar com 2 (dois) guindastes em conjunto, ligados entre si e com aplicação da roldana móvel, não pode exceder, em peso, o dobro da capacidade máxima de carga do menor guindaste utilizado.

5. Na movimentação de cargas que, pela sua natureza, exija a utilização simultânea de 2 (dois) guindastes, mas com lingagem independente, o peso da carga a movimentar não pode exceder a capacidade máxima do menor guindaste utilizado.

Artigo 69.º

#### **Suspensão dos serviços de guindagem**

Sempre que os serviços operacionais reconheçam haver perigo ou inconveniência em continuar o trabalho nas condições em que está a ser realizado, ou quando se verifique desrespeito pelo estabelecido neste presente regulamento, podem suspender as operações até que deixem de existir as causas que originaram tal decisão.

Secção III

#### **Equipamento de movimentação horizontal**

Artigo 70.º

##### **Movimentação horizontal**

Considera-se movimentação horizontal a deslocação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns dentro da área de exploração das mercadorias desembarcadas ou destinadas a embarque.

Artigo 71.º

##### **Utilização do equipamento**

Não é obrigatória a utilização de equipamento de movimentação horizontal pertencente à administração portuária para a movimentação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns das mercadorias embarcadas ou destinadas a embarque, dentro da área de exploração, desde que os operadores portuários disponham de equipamento adequado e este seja manobrado por trabalhadores portuários, legalmente habilitados e devidamente formados.

Artigo 72.º

##### **Utilização do equipamento da administração portuária**

Quando os operadores portuários não disponham de equipamento próprio adequado, utilizam o equipamento de movimentação horizontal pertencente à administração portuária, sempre que esta disponha de meios técnicos e humanos adequados à movimentação das mercadorias ou outras cargas.

Artigo 73.º

#### **Equipamento dos operadores portuários**

1. Os equipamentos propriedade dos operadores portuários são devidamente identificados, contendo afixadas as respectivas capacidades de carga e tara, e reúnem perfeitas condições de segurança e conservação.

2. Os serviços da administração portuária podem exercer funções de fiscalização e inspecção das condições de trabalho e conservação dos equipamentos pertencentes aos operadores portuários, impondo que os mesmos sejam utilizados de forma racional e impedindo o seu uso quando se verificar a ausência de normais condições de funcionamento, conservação e segurança.

3. Os equipamentos estranhos à administração portuária devem estacionar ou ser colocados nos locais que lhes forem destinados ou indicados pelos serviços operacionais da administração portuária, para que não impeçam ou dificultem a carga, descarga, tráfego ou armazenagem das mercadorias ou a manobra de outros equipamentos que intervenham nas operações portuárias.

4. Os operadores portuários informam à administração portuária das características dos equipamentos de movimentação horizontal que constituem as suas frotas sempre que a administração portuária o solicitar ou quando se verificar qualquer alteração nas respectivas constituições.

Artigo 74.º

#### Normas de utilização de unidades da administração portuária

1. Na movimentação de cargas com peso superior à capacidade máxima do equipamento, podem ser utilizadas duas ou mais unidades simultaneamente, com autorização expressa dos serviços operacionais responsáveis pelo equipamento.

2. Os trabalhos referidos no número anterior só podem ser efectuados na presença de um responsável pelo sector dos equipamentos da administração portuária, que define as condições para a realização dos trabalhos com eficácia e segurança.

3. Na movimentação das cargas referidas no n.º 1, não é permitido auxiliar o trabalho com quaisquer meios estranhos à administração portuária.

Artigo 75.º

#### Suspensão de trabalhos com equipamento rolantes

1. A utilização do equipamento rolante é feita em adequadas condições de segurança para o pessoal, equipamento, mercadorias e veículos.

2. Sempre que os serviços operacionais reconheçam haver perigo ou inconveniência técnica em continuar o trabalho nas condições em que está a ser realizado, ou quando se verificar desrespeito pelo estabelecido no presente regulamento, podem suspender as operações até que deixem de existir as causas que originaram tal decisão.

Artigo 76.º

#### Realização de serviços fora dos portos

Em casos excepcionais, a administração portuária pode efectuar, fora da área de exploração portuária, serviços de movimentação de mercadorias, peças, máquinas ou outros materiais com o seu equipamento, nas condições permitidas por lei.

Artigo 77.º

#### Guindastes rolantes

A movimentação de cargas com guindastes rolantes faz-se tendo em conta as regras estabelecidas para a generalidade dos guindastes.

### CAPÍTULO VI

#### Obrigações e responsabilidades do navio

Artigo 78.º

##### Obrigações

1. Os navios atracados aos cais ficam sujeitos às prescrições do presente regulamento.

2. O navio acostado é obrigado a:

- a) Ter permanentemente pessoal a bordo;
- b) Desviar as escadas de portaló, pranchas, paus de carga ou outros apetrechos sempre que estejam a impedir a passagem;
- c) Recolher os paus de carga sempre que não estejam em serviço; e
- d) Facilitar a passagem das espias e do pessoal para atracação de outro navio, bem assim permitir a passagem de carga e de pessoas por seu bordo.

3. Em caso de incumprimento destas disposições o navio fica sujeito a penalidades impostas pela administração portuária, além do pagamento de indemnização por prejuízos eventualmente causados ao porto e/ou a terceiros.

4. O comandante ou mestre do navio atracado aos cais obriga-se a obedecer às instruções das autoridades competentes em tudo que disser respeito aos serviços nos cais relativos a atracação, desatracação e operação e ainda às concernentes à segurança das obras e equipamentos do porto e do seu pessoal.

Artigo 79.º

#### Responsabilidade

1. O representante do navio é responsável por quaisquer danos ou avarias causados nos cais ou a qualquer material durante a acostagem ou desacostagem do navio no porto.

2. O comandante ou agente do navio fica desobrigado da responsabilidade referida no número anterior se provar que o dano deveu-se a causas que não lhe são imputáveis.

3. Se o navio sofrer danos causados por imperícia ou negligência do trabalhador portuário deve o comandante comunicá-los, de imediato e por escrito, ao operador portuário e com conhecimento à administração portuária, para efeitos de assunção de responsabilidades.

4. A falta de comunicação nos termos referidos no número anterior isenta o operador portuário de qualquer responsabilidade.

Artigo 80.º

#### Entrega da mercadoria ao navio

A carga considera-se entregue ao navio no momento da transposição da borda de fora para dentro.

Artigo 81.º

#### Liquidação de contas

1. O comandante do navio deve antes de deixar os cais, pagar todas as importâncias que nos termos dos regulamentos em vigor seja obrigado a satisfazer.

2. Esse pagamento no entanto pode ser feito após a saída do navio, quando o comandante se tenha feito representar por agente devidamente reconhecido.

## Artigo 82.º

**Navios que transportam mercadorias perigosas**

1. Os navios que transportam mercadorias perigosas só podem acostar depois de autorizadas pela administração marítima e pela administração portuária, respeitando as prescrições que forem determinadas quanto às medidas preventivas a adotar.

2. Quando o navio trazer a bordo qualquer substância perigosa, além do cumprimento das prescrições referidas no número anterior, deve o mesmo içar, de dia, uma bandeira vermelha e, de noite, acender uma luz vermelha.

3. O navio deve estar em condições de desatracar a todo o momento.

## CAPÍTULO VII

**Navios *roll-on/roll-off***

## Secção I

## Disposições gerais

## Artigo 83.º

**Monitorização da gestão e funcionamento dos navios *roll-on/roll-off***

1. A administração portuária deve, com particular atenção, colaborar com a administração marítima na monitorização da gestão e funcionamento dos navios *roll-on/roll-off*, em cumprimento do Código Internacional de Gestão de Segurança Marítima (Código ISM), no âmbito dos procedimentos de controlo do porto.

2. O requisito estipulado no número anterior aplica-se a todos os navios *roll-on/roll-off*, quer sejam explorados ou não em regime de carreira regular.

## Artigo 84.º

**Passageiros**

1. Consideram-se passageiros, todas as pessoas que, sendo transportadas em navios que utilizam as instalações do porto, não integram as respectivas tripulações.

2. Os passageiros, quanto à origem e destino do navio que os transporta, consideram-se de cabotagem ou de longo curso.

3. Os passageiros, quanto ao regime do seu movimento, consideram-se:

- a) Embarcados - os passageiros que iniciam a sua viagem no porto de referência;
- b) Desembarcados - os que terminam a sua viagem no porto de referência; e
- c) Em trânsito - os que, vindo a bordo de navios que chegam ao porto, nos mesmos continuam a sua viagem, podendo, durante a respectiva escala, desembarcar e reembarcar.

## Artigo 85.º

**Lista de passageiros de navegação marítima**

1. Os agentes dos navios que transportem passageiros têm obrigatoriamente de apresentar à administração portuária, por escrito, as listas de passageiros a embarcar,

desembarcar e em trânsito nos prazos referidos no presente regulamento, assim como os horários previstos para a movimentação de bagagens e passageiros.

2. As listas referidas no número anterior devem conter o nome, nacionalidade, origem ou destino dos passageiros.

3. O agente de navegação é responsável por todos os prejuízos resultantes do incumprimento do preceituado nos números anteriores.

## Artigo 86.º

**Desembarque e embarque de passageiros**

1. O desembarque ou embarque de passageiros efectua-se nos locais indicados pela administração portuária.

2. O acesso aos locais de embarque e desembarque é autorizado a passageiros que sejam portadores de documento que os identifique nessa qualidade, para além dos exigíveis pelas autoridades marítima, aduaneira e de fronteira.

3. As normas e taxas de utilização de instalações por passageiros são definidas pela administração portuária.

## Artigo 87.º

**Bagagem de passageiros**

1. A movimentação de bagagem de camarote é efectuada directamente pelo operador portuário.

2. Compete ao operador portuário estabelecer as horas de início e conclusão de cada operação de movimentação de bagagens, bem como coordenar e fiscalizar o respectivo serviço de movimentação, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras autoridades.

3. Tratando-se de viagens de longo curso, a movimentação de bagagem de camarote, no desembarque, compreende o transporte de bordo para o local onde é efectuada a revisão aduaneira e desta para a saída do recinto portuário, sobre veículo ou não.

4. Tratando-se de viagens de longo curso, a movimentação de bagagem de camarote a embarcar compreende o transporte desde a porta exterior ou de entrada do recinto portuário até ao local onde é efectuada a revisão aduaneira e deste para bordo, passando pelo sistema de segurança.

5. A movimentação de bagagem de porão rege-se pelas normas aplicáveis à movimentação de mercadorias.

6. As normas e taxas de movimentação de bagagens de passageiros são definidas pela administração portuária.

7. O agente de um navio que transporta passageiros com mobilidade, audição ou visão condicionada, deve atempadamente comunicar o facto ao operador portuário, tomando as medidas e facultando o equipamento necessário para o desembarque, embarque e transporte desses passageiros em condições de segurança e para a adequada movimentação, recolha e inspecção das respectivas bagagens.

8. Toda a administração portuária que aceita navios de passageiros deve providenciar que sejam reservados vias

de acesso livres de obstáculos e pontos convenientemente localizados e marcados com sinais apropriados, prestando devida assistência aos passageiros que apresentem mobilidade, audição ou visão condicionada.

## CAPÍTULO VIII

### Proibições

Artigo 88.º

#### Proibições

Fica sujeito a coima e a compensar pelos danos causados, todo aquele que realizar uma actividade proibida num porto, incluindo as actividades que concorram ou sejam passíveis de concorrer, nomeadamente para qualquer um dos seguintes efeitos:

- a) Perigar a saúde de pessoas ou a segurança de pessoas, porto, navios ou bens;
- b) Interferir com o tráfego, navegação, reboque, manobra, atracação ou amarração de navios;
- c) Obstruir qualquer área de exploração terrestre ou marítima;
- d) Impedir ou obstruir uma actividade autorizada;
- e) Reduzir a profundidade das águas do porto ou de seus acessos;
- f) Causar prejuízos a pessoas, navios, carga, veículos, bagagem ou quaisquer outros bens;
- g) Emitir agentes poluentes ou, ainda, reduzir a qualidade do solo, água ou ar do porto; e
- h) Interferir ou afectar negativamente as operações do porto ou os bens geridos pela administração portuária ou pelos titulares de subconcessões, contratos ou licenças.

## CAPÍTULO IX

### Segurança portuária

Secção I

Navios

Artigo 89.º

Navios

1. Ao solicitar autorização para a entrada do navio num porto, o armador, comandante ou agente deve certificar-se de que as características do navio se ajustam aos padrões mínimos estabelecidos no presente regulamento e demais instruções dadas pela administração portuária.

2. Todos os utilizadores do porto obrigam-se a manter-se permanentemente informados sobre os requisitos da administração portuária com respeito à segurança e à protecção do meio ambiente, devendo todo o navio prestes a transitar em águas de Cabo Verde ou a entrar num dos seus portos manter a bordo um exemplar das convenções, resoluções, protocolos e códigos e respectivas emendas a que se refere o presente regulamento.

3. A administração portuária pode, a título temporário ou definitivo, alterar qualquer um dos requisitos referidos pelo n.º 1.

4. Qualquer alteração resultante do disposto no número anterior deve ser divulgada ao público e produzir efeitos após um período de 90 (noventa) dias, a menos que a situação exija que a norma entre em vigor mais cedo, procedendo-se nesse caso à sua publicação.

Secção II

Veículos

Artigo 90.º

#### Circulação de veículos na área portuária

1. A condução de um veículo na área portuária deve ser feita em condições de segurança e a uma velocidade que não ultrapasse o limite indicado nos sinais.

2. Todo aquele que circular num porto num veículo concebido para ser utilizado em vias públicas deve certificar-se que o mesmo respeita as disposições legais em vigor para a sua utilização e funcionamento, incluindo a segurança de cargas e contentores, mercadorias perigosas ou substâncias poluentes que transportar, obrigando-se o seu proprietário ou o seu operador a não circular no porto em veículos que não reúnam aqueles requisitos.

3. Todo aquele que explora um veículo na zona portuária deve obedecer às instruções afixadas nos sinais e às directivas emanadas da autoridade competente ou pessoa para o efeito mandatada pela administração portuária.

4. A administração portuária ou a autoridade competente pode, além de impor uma multa, apreender, armazenar ou remover um veículo quando este ou a respectiva carga não ofereça segurança ou se o veículo tiver ultrapassado a velocidade permitida ou excedido o seu limite de peso ou, ainda, estacionado ou parado indevidamente, até que a multa tenha sido paga e as insuficiências corrigidas a contento da administração portuária ou da entidade competente.

5. O navio que efectua uma operação de carga ou descarga de veículos que transportem carga ou não, pelo método rolante ou não, devem respeitar todas as condições de segurança, incluindo a adequada arrumação e amarração da carga, o acondicionamento e amarração do veículo a bordo e obedecer aos demais requisitos constantes das disposições da Organização Marítima Internacional (OMI).

Secção III

#### Incêndio, situações de perigo e emergências

Artigo 91.º

#### Protecção contra incêndio, situações perigosas e emergências

1. Todo aquele que estiver no porto deve seguir as normas de protecção e prevenção de incêndio em vigor e as instruções dadas pela administração portuária ou pelas forças de combate a incêndio ou de segurança.

2. Todo aquele cuja acção num porto possa criar situações de perigo deve:

- a) Informar atempadamente a administração portuária sobre as possíveis situações de perigo decorrentes da natureza da acção;
- b) Manter um seguro actualizado que cubra o risco de ocorrência dessas situações de perigo e dos danos subjacentes causados à administração portuária e a terceiros;
- c) Adoptar medidas de prevenção de acidentes para advertir do perigo e evitar danos a vidas humanas ou prejuízos a navios ou bens; e
- d) Notificar imediatamente a administração portuária da eminência de situações de perigo, da sua natureza, do seu local e das precauções tomadas.

3. Todo aquele que fizer algo que redunde num acidente envolvendo prejuízos, danos, explosão, incêndio, acidente, naufrágio, encalhe ou poluição obriga-se a, tão logo quanto possível, submeter um relatório detalhado sobre o incidente à apreciação da administração portuária.

Artigo 92.º

#### Medidas preventivas

1. Em caso de execução de uma actividade susceptível de redundar em qualquer dos resultados previstos no artigo 91.º deste regulamento, a administração portuária pode ordenar o encerramento imediato da actividade ou a tomada de medidas preventivas que impeçam tais resultados.

2. As decisões da administração portuária resultantes da situação referida no número anterior são de cumprimento obrigatório, estrito e imediato.

Secção IV

#### Segurança e saúde ocupacional

Artigo 93.º

#### Âmbito de competência

Compete a toda a administração portuária:

- a) Assegurar a protecção dos passageiros e visitantes;
- b) Encorajar um ambiente de trabalho saudável para todos os trabalhadores que exerçam funções no porto; e
- c) Assegurar a implementação contínua das melhores práticas de segurança e saúde ocupacionais, avaliar e gerir com eficácia perigos e riscos, estabelecendo objectivos mensuráveis nesses domínios.

Artigo 94.º

#### Ausência de normas de segurança e saúde ocupacional

1. Na ausência de normas de segurança e saúde ocupacional adequadas e emitidas pela administração portuária, operador portuário e licenciado ou na ausência

de normas de segurança e saúde ocupacional a bordo dos navios que demandam um porto, todos os que prestam um serviço ou concretizam um trabalho no porto ou a bordo de um navio devem aplicar as medidas de segurança e de protecção da saúde próprias do trabalho a bordo de navios e nos portos, divulgadas, nomeadamente:

- a) Pela Convenção sobre o Trabalho Marítimo aprovada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 2006;
- b) Pelo Código da OIT sobre Práticas de Segurança e Saúde nos Portos, 2005 e subsequentes emendas; e
- c) Pelo Código da OIT sobre Práticas de Prevenção de Acidentes a Bordo de Navios no Mar e no Porto, 2ª Edição 1996 e subsequentes emendas.

2. A entidade empregadora num porto deve, nas circunstâncias especificadas no número anterior, garantir a observância das normas de segurança e saúde ocupacional por parte dos seus empregados e disponibilizar um número suficiente de exemplares dessas normas em idioma compreensível pelos empregados, colocando-os em local acessível para os mesmos.

Secção V

#### Acesso à Área Portuária

Artigo 95.º

#### Acesso, circulação e estacionamento na zona portuária

1. É vedado o acesso de pessoas a qualquer área portuária por água, ar ou terra salvo se detém uma autorização da administração portuária para o efeito.

2. A administração portuária pode mandar afixar sinais, colocar cercas ou barreiras para garantir a segurança de pessoas, navios e bens, protecção ambiental ou gestão das infra-estruturas portuárias e dos serviços do porto.

3. Todo aquele que estiver no porto deve obedecer às instruções contidas nos sinais afixados e respeitar a finalidade das cercas e barreiras colocadas pela administração portuária.

4. É vedada a remoção, marcação ou eliminação de qualquer sinal, cerca, barreira ou dispositivo colocado pela administração portuária no porto.

Secção VI

#### Requisitos internacionais de segurança

Artigo 96.º

#### Conformidade com os requisitos internacionais de segurança

1. O navio que solicitar autorização para entrar num porto bem como o operador portuário devem assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança pelos navios e instalações portuárias estabelecidos pela Convenção Internacional sobre a Segurança de Vidas Humanas no Mar (SOLAS), emitida pela OMI em 1974 e subsequentes emendas.

2. Nos termos das normas referidas no número anterior, a administração portuária deve prosseguir os objectivos da OMI e da OIT, definidos no Código de Práticas sobre a Segurança nos Portos, de 2004, e subsequentes emendas, dando orientações a Governos, empregadores, trabalhadores e outros intervenientes no sentido de reduzir os riscos para os portos decorrentes de actos ilícitos.

Artigo 97.º

#### Exigência de informações para efeitos de segurança

1. O armador, comandante ou agente de um navio que solicitar autorização para entrar num porto obriga-se a facultar as informações pertinentes à administração portuária até 48 (quarenta e oito) horas antes da sua chegada, conforme estipulado no Capítulo XI-2 (Medidas especiais para melhoria da segurança marítima) da OMI SOLAS, 1974, conjugado com a Norma XI-2/3 deste Capítulo, que implementa o Código Internacional de Segurança de Navios e de Instalações Portuárias (Código ISPS), e subsequentes alterações.

2. Para facilitar o cumprimento da obrigatoriedade de informação referida no número anterior, o comandante ou agente de um navio que pretenda entrar num porto deve utilizar o “Relatório Uniforme de Aviso Prévio de Chegada de Navios do Código ISPS”, com as alterações de 2002 ao SOLAS 74.

3. O incumprimento do comandante em solicitar autorização para entrar num porto no âmbito deste regulamento e facultar as informações requeridas nos números 1 e 2, constitui motivo para recusar a entrada do navio no porto, não podendo o seu armador ou comandante reclamar quaisquer prejuízos.

4. Se o nível de segurança de um navio que entra no porto viola o nível de segurança desse porto ou da instalação portuária onde deve atracar ou fundear, o armador ou comandante é responsabilizado pelas despesas incorridas pela administração portuária com a implantação das medidas adicionais de segurança que se impuserem.

Artigo 98º

#### Controlo de segurança de navios nos portos

1. Uma vez dentro dos limites de um porto, toda a embarcação está sujeita ao controlo de segurança nos termos do Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS e subsequentes emendas.

2. A administração marítima pode estender as exigências de segurança do Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS de forma a serem aplicadas aos navios comerciais, de recreio, de pesca ou tradicionais, independentemente da sua finalidade, fabrico, bandeira, objecto comercial, propulsão ou dimensão, devendo essa decisão ser divulgada.

### CAPÍTULO X

#### Protecção ambiental

Artigo 99.º

##### Convenções sobre a protecção ambiental

1. Com o objectivo de proteger o ambiente marinho nos portos, as águas territoriais de Cabo Verde e mares

circundantes, o armador ou comandante de um navio deve evitar a poluição causada pelos navios nos portos e ao ambiente marinho e respeitar os padrões das convenções pertinentes no que respeita à aplicação de padrões mínimos.

2. A administração portuária pode alargar o cumprimento de padrões mínimos referido no número anterior, às exigências de prevenção da poluição nos portos a serem aplicados aos navios comerciais, de recreio, de pesca ou embarcações tradicionais, independentemente da sua finalidade, fabrico, bandeira, objecto comercial, propulsão ou dimensão, devendo essa decisão ser divulgada.

Artigo 100.º

#### Remoção de objectos e substâncias

Todo aquele que deixar cair, depositar ou derramar uma substância susceptível de poluir ou um objecto que possa interferir na navegação, tráfego, ou equipamentos de carga ou do navio deve de imediato notificar a administração portuária do incidente e remover o objecto ou substâncias de acordo com as directrizes do comandante dos portos, resultando o incumprimento desta disposição na sua remoção pela administração portuária por conta e risco dessa mesma pessoa.

Artigo 101.º

#### Gestão de resíduos nos portos

1. A administração portuária ou operador portuário deve disponibilizar, dentro de um prazo fixado pela administração marítima e de conformidade com as convenções, programas e planos regionais ou internacionais (em particular a Norma 12, Anexo 1 de MARPOL 73/78), instalações adequadas para a recolha e escoamento dos resíduos gerados a bordo de navios, incluindo aqueles associados ao manuseamento de cargas.

2. Sujeito à autorização e aprovação da administração marítima e como preconizado no número anterior, a administração portuária pode decidir criar instalações para a recolha e escoamento dos resíduos gerados a bordo de navios, instalações essas que devem ser exploradas pelo sector privado com base em licenças e contratos.

3. Nos termos do número anterior, a administração portuária deve assegurar que a remoção dos resíduos seja efectuada de harmonia com as convenções regionais e internacionais e a legislação nacional.

4. No que toca à sua capacidade e diversidade, as instalações de recolha devem ser capazes de receber os tipos e quantidades de resíduos gerados por navios e resíduos de carga, incluindo os que contêm petróleo e derivados, ou químicos de navios que utilizam o porto com alguma regularidade.

5. A administração marítima pode, com o consentimento do Governo, afectar responsabilidades adicionais às administrações portuárias com vista à protecção do meio ambiente.

Artigo 102.º

#### Planos de tratamento de resíduos portuários

1. A administração portuária e o operador portuário devem implementar um plano de recolha e tratamento

de resíduos para cada porto ou instalação sob o seu controlo no seguimento de consultas com outras partes interessadas, em especial os utilizadores do porto ou seus representantes e com as agências nacionais ou regionais de prevenção e protecção ambiental.

2. A administração portuária deve monitorar o processo de implementação do plano de recepção e tratamento de resíduos e assegurar a sua revisão e reavaliação pelo menos de 3 (três) em 3 (três) anos.

3. O plano de tratamento de resíduos deve contemplar a recolha de resíduos de navios no porto e a recolha e remoção de outros materiais resultantes das operações portuárias, nomeadamente exploração de terminais, operações de estiva, abastecimento de combustível, estaleiro, oficina, actividade piscatória, de pequenas embarcações e de embarcações de recreio.

4. Na medida do possível, o plano de tratamento de resíduos deve prever a separação dos resíduos por classes definidas pela administração portuária, evitando assim que sejam misturados.

5. O plano de tratamento de resíduos deve ser publicado e notificado a todos os interessados.

6. A administração portuária pode cometer a função de recolha de resíduos de um navio ao operador portuário que presta serviço a esse mesmo navio.

7. Para efeitos do número anterior, o operador portuário, por sua vez, pode atribuir esta tarefa a um operador especializado no tratamento de resíduos, licenciado pela administração portuária.

8. A administração portuária pode isentar o operador portuário da recolha dos seus resíduos por um operador licenciado, desde que apresente prova de recolha e remoção dos mesmos nos termos das convenções regionais, da legislação nacional, do presente regulamento e do plano de tratamento de resíduos da autoridade portuária.

#### Artigo 103.º

##### Aviso para a recolha de resíduos de navios

1. Todo o armador, comandante ou agente de um navio deve notificar a administração portuária da recolha obrigatória de resíduos no porto.

2. A administração marítima pode disponibilizar um modelo de “Relatório Uniforme de Recolha de Resíduos dos Navios” visando facilitar a prestação de informações.

3. A administração portuária pode determinar requisitos alternativos de notificação para os navios que se dediquem ao comércio regional ou de cabotagem e para os navios tradicionais, requisitos esses que devem ser publicados.

4. O armador, comandante ou agente do navio deve tomar as providências necessárias junto do operador das instalações de recolha do porto para a recolha de resíduos.

5. A notificação prevista nos números 1, 2 e 3 e o certificado passado pelo operador das instalações de recolha confirmando a recepção dos resíduos devem ser mantidos

a bordo do navio requerente para apresentação no próximo porto sujeito a este regulamento e como prova de que os resíduos do navio foram recolhidos.

#### Artigo 104.º

##### Entrega dos resíduos produzido por navios e dos resíduos de carga

1. Antes de deixar o porto, o comandante deve entregar todos os resíduos produzidos pelo navio a uma instalação de recolha do porto.

2. Em caso de falha na entrega dos resíduos no porto, o navio pode rumar para o próximo porto mediante a aprovação da administração portuária.

3. A aprovação referida no número anterior não pode ser recusada sem fundamento e deve ser obtida atempadamente pelo agente do navio na condição de existir capacidade suficiente de armazenamento a bordo para todos os resíduos acumulados e aqueles que são produzidos durante a viagem para o próximo porto.

4. Nas circunstâncias em que a administração portuária entender que os resíduos acumulados a bordo de um navio podem constituir uma ameaça ou perigo para a saúde da sua tripulação e eventualmente ser descarregados no mare causar poluição, ou ainda, que não existem instalações adequadas no porto de entrega ou, se no momento de partida do navio ainda não se souber qual é esse porto, a administração portuária deve tomar as medidas julgadas razoáveis, para tanto exigindo que o navio entregue os seus resíduos antes de deixar o porto.

5. O armador, comandante ou agente do navio obriga-se a pagar as taxas aplicáveis pela recolha de resíduos produzidos pelo navio e resíduos de carga.

#### Artigo 105.º

##### Taxas de serviço de recolha de resíduos

1. Incumbe a toda a administração portuária assegurar que os custos incorridos com a criação, funcionamento e manutenção de instalações no porto para a recolha de resíduos produzidos por navios e resíduos de carga, incluindo a análise, tratamento e escoamento dos resíduos, sejam compensados com a cobrança de taxas/comissões aos navios, as quais carecem da aprovação da entidade reguladora.

2. As taxas ou comissões estabelecidas no número anterior pela utilização dos meios de recolha do porto devem ser justas, transparentes e não discriminatórias e ao mesmo tempo, reflectir os custos das instalações e serviços disponibilizados e efectivamente utilizados, salvaguardando-se contudo a necessidade de desencorajamento da descarga de resíduos de carga no mar pelos navios.

3. No prazo de 4 (quatro) anos após a entrada em vigor deste regulamento, a administração portuária deve submeter um relatório à apreciação da administração marítima em que consta a avaliação do impacto sobre o ambiente marinho e os padrões de fluxo de resíduos através dos sistemas de recuperação de custos adoptados.

4. O relatório referido no número anterior deve ser elaborado em articulação com as agências ambientais competentes e representantes do porto e da marinha mercante.

5. Após a análise do relatório citado no número anterior, a administração marítima pode apresentar uma proposta de alteração destas normas mediante a introdução de um sistema aperfeiçoado e unificado de pagamento para cobrir os custos referidos no n.º 1.

Artigo 106.º

#### Isenções

1. A administração portuária pode, em casos excepcionais, isentar navios nacionais ou estrangeiros, das disposições deste regulamento em matéria de recolha de resíduos e cobrança de taxas ou comissões nos portos.

2. A administração marítima pode, relativamente ao número anterior, emitir normas especiais para esta classe de navios.

3. No que toca à cobrança de taxas e/ou comissões pela recolha de resíduos, a administração portuária tem competência para:

- a) Reduzir as taxas ou comissões aplicáveis caso o comandante do navio possa comprovar que este produz reduzidas quantidades de resíduos graças à gestão, modelo, equipamentos e funcionamento do sistema implementado a bordo; e
- b) Isentar os navios de tráfego regular com escalas frequentes com o objectivo de atingir a competitividade nos preços desde que haja um acordo que assegure a entrega dos resíduos produzidos por navios num porto ao longo da rota do navio.

4. Para evitar quaisquer dúvidas, constitui obrigação do armador ou comandante do navio apresentar provas válidas para que a administração portuária aceite o acordo previsto na alínea b) do número anterior.

Artigo 107.º

#### Derrames de outros navios que não os petroleiros

1. Ao entrar num porto sujeito às normas constantes do presente Regulamento, todo e qualquer armador, nomeadamente de navios de passageiros, navios a granel, navios de carga geral e porta-contentores, deve manter um seguro adequado de responsabilidade civil para cobrir o custo de incidentes, tais como a limpeza decorrente do derrame de combustível ou de outros óleos.

2. Nos termos do número anterior, é obrigatório ter a bordo do navio um certificado atestando claramente que a apólice se encontra devidamente actualizada, bem como uma prova *Prima Facie* de um contrato válido de protecção e indemnização (P&I).

Artigo 108.º

#### Derrames de navios não identificados

1. É atribuída à administração portuária pelas autoridades governamentais competentes a responsabilidade pela limpeza de qualquer tipo de poluição num porto onde a fonte do derrame não possa ser identificada.

2. O Governo ou a administração portuária podem celebrar um acordo para compensação dos custos de limpeza referidos no número anterior.

Artigo 109.º

#### Implementação

1. A administração portuária deve fazer com que qualquer navio, com excepção daqueles referidos no artigo 106.º, seja sujeito a uma inspecção a fim de verificar o cumprimento das disposições contidas no presente regulamento, competindo-lhe, ainda, garantir a realização de um número suficiente de inspecções.

2. Quando da realização de inspecções, as administrações portuárias devem prestar particular atenção aos navios que não cumprem os requisitos de notificação previstos no artigo 103.º do presente regulamento.

3. Sempre que a administração portuária tenha motivos razoáveis para acreditar que o navio não vem respeitando as normas contidas no presente regulamento em matéria de recolha de resíduos, deve certificar-se de que o mesmo não deixa o porto sem antes entregar os resíduos e resíduos de carga gerados a bordo a uma instalação de recolha do porto e pagar por esse serviço.

4. A administração marítima pode contratar inspectores com a incumbência de embarcar em navios para obter provas, designadamente, amostras de óleo, podendo retê-los enquanto as investigações estiverem em curso.

5. A administração portuária providencia, em colaboração com a administração marítima, a análise, por laboratórios idóneos, das amostras de materiais que tenham dado origem a poluição num porto com vista a identificar a sua fonte e garantir que tais amostras satisfazem os critérios utilizados em processos judiciais.

### CAPÍTULO XI

#### Disposições diversas

Artigo 110.º

#### Reclamações

1. As reclamações só são atendidas quando contenham informações completas acerca de faltas ou avarias das mercadorias, devendo ser instruídas com todos os elementos necessários de informação e dirigidas à entidade competente dentro de 30 (trinta) dias a contar da data do término da descarga do navio.

2. O operador portuário fica isento de qualquer responsabilidade em caso de não observância do disposto no número anterior.

Artigo 111.º

#### Experiência de máquinas

1. Sempre que o comandante do navio atracado precisar experimentar as máquinas solicita, com antecedência mínima de 2 (duas) horas, a necessária autorização à administração portuária.

2. Se da operação referida no corpo deste artigo resultar algum prejuízo, a responsabilidade é do navio.

Artigo 112.º

#### Entrada nos recintos portuários

Só é permitida a entrada nos recintos portuários a:

- a) Passageiros e tripulantes devidamente identificados;

- b) Pessoas ao serviço de instituições que exerçam actividade relacionada com a exploração portuária devidamente identificadas;
- c) Pessoas devidamente autorizadas para o efeito pela administração portuária; e
- d) Personalidades legalmente autorizadas.

Artigo 113.º

#### Observância de regras de segurança

As operações de carga, descarga e movimentação de produtos tóxicos, explosivos e outros cuja natureza perigosa exija cuidados especiais de prevenção e segurança, ficam sujeitas à observância das regras de segurança emanadas das administrações marítima e portuária.

Artigo 114.º

#### Proibições

A administração portuária tem sempre poderes para impedir:

- a) O acesso ao porto de unidades flutuantes, cuja entrada seja susceptível de comprometer a segurança, conservação ou a boa exploração de obras portuárias;
- b) Operações de remoção do lastro do navio;
- c) Operações de desgaseificação;
- d) Fumar ou fazer fogo em zonas onde se encontrem instalações petrolíferas e outras devidamente assinaladas;
- e) Circulação e estacionamento de veículos na área de exploração;
- f) Acesso de pessoas estranhas aos armazéns ou recintos descobertos;
- g) Despejo de detritos dos navios ao mar; e
- h) Inundação do pavimento dos cais com água de lavagem dos navios.

Artigo 115.º

#### Infracções e penalidades

1. Em caso de infracção ao que se encontra regulamentado, designadamente no tocante à realização de quaisquer operações sem prévia autorização, ficam os infractores sujeitos à aplicação de sanções pela administração portuária.

2. As penalidades podem consistir no agravamento das taxas até o quántuplo dos seus valores durante o período da infracção.

3. A administração portuária pode impor ao seu infractora imediata suspensão das operações comerciais, quando tal se justificar.

Artigo 116.º

#### Falsas declarações

A prestação de falsas declarações nos elementos fornecidos à administração portuária para efeitos de aplicação de taxas, é punível com a multa de 100% (cem por cento) sobre a diferença da taxa a pagar, independentemente do procedimento criminal.

Artigo 117.º

#### Prazo de propositura de acção

As acções fundadas em responsabilidade do operador portuário e/ou administração portuária devem ser intentadas dentro de 12 (doze) meses a contar da data de entrega da mercadoria ou de qualquer ocorrência, sob pena de caducidade da respectiva acção.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

### Resolução n.º 114/2013

de 14 de Novembro

No âmbito do Projecto de Água e Saneamento de Santa Catarina, na ilha de Santiago, financiado pela Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD), foram adjudicados os trabalhos e na sequência foi celebrado o respectivo contrato de empreitada com a empresa adjudicatária.

No decorrer da execução do Lote 1 - Rede de Água - e de modo a otimizar tecnicamente o reservatório de Monte Mascarenhas para poder dar uma maior e melhor cobertura, teve-se que mudar não só o seu posicionamento, o que engendrou custo suplementares, como também, tendo em vista uma melhor distribuição de água para a população de Ribeirão Manuel e Tomba Touro, optou-se por reabilitar um reservatório de maior capacidade existente no local, permitindo a que essas duas povoações tivessem maior autonomia.

Por outro lado, no que concerne ao Lote 3, os trabalhos adicionais que foram realizados nas Estações de Bombagem resultaram das mudanças dos locais previsto no Projecto para suas implantações, levando com que se introduzisse trabalhos complementares não previsto, tais como muro de protecção para as duas Estações de Bombagem e trabalhos de drenagem nos novos locais. Ainda, na Estação de Tratamento de Achada Galego, dada a sua localização e tendo em conta a configuração do terreno onde está localizada, teve-se que introduzir trabalhos complementares para drenagem das água pluviais para protecção da referida Estação e fez-se a construção de um local para o Armazenamento de matérias e material para os Serviços de Saneamento no Serviços Autónomo de Água e Saneamento de Santa Catarina- SAAS no local da Estação de Tratamento.

Assim:

Ao abrigo do disposto na alínea e) do n.º 1 do artigo 42.º do Regulamento da Lei das Aquisições Públicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro; e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

**Autorização**

É autorizado o Ministério das Infra-estruturas e da Economia Marítima a realizar as despesas com a Adenda N.º 2 ao contrato para a execução da empreitada “*Renforcement du Réseau AEP d’Assomada*”, na ilha de Santiago, no montante de 68.728.654\$16 (sessenta e oito milhões, setecentos e vinte e oito mil, seiscentos e cinquenta e quatro escudos e dezasseis centavos), IVA não incluído.

Artigo 2.º

**Entrada em vigor**

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Concelho de Ministros de 7 de Novembro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

**Resolução n.º 115/2013**

de 14 de Novembro

Consoante a Resolução n.º 39/2006 de 06 de Novembro, o Estado de Cabo Verde avalizou a contratação de um crédito ao investimento entre a Câmara Municipal do Porto Novo e o Banco Cabo-verdiano de Negócios (BCN), no montante de ECV 80.000.000\$00 (oitenta milhões de escudos).

Do valor acima referido, o remanescente do capital em dívida actualmente é de ECV 68.953.805\$00 (sessenta e oito milhões, novecentos e cinquenta e três mil, oitocentos e cinco escudos), o qual, somado ao descoberto, no valor de ECV 4.273.819\$00 (quatro milhões, duzentos e setenta e três mil, oitocentos e dezanove escudos), ascende o montante global de ECV 73.227.624\$00 (setenta e três milhões, duzentos e vinte e sete mil, seiscentos e vinte e quatro escudos) de encargos para a mutuária.

Tendo em conta a pretensão da Câmara Municipal do Porto Novo em reestruturar o crédito junto da referida instituição financeira, mediante a consolidação dos créditos – transformando ambas as dívidas num único crédito ao investimento – a o alargamento do prazo de amortização, no sentido de suavizar os pagamentos mensais e poder honrar com os compromissos assumidos.

Para tanto, a substituição do aval concedido pelo Estado de Cabo Verde em 2006 surge como uma condição necessária para que mutuante e mutuária possam contratualizar a reestruturação do crédito.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 1.º e no n.º 1 do artigo 7.º, ambos do Decreto-Lei n.º 45/96, de 25 de Novembro, que regula o regime de concessão dos avales do Estado; e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

**Autorização**

É autorizada a Direcção-Geral do Tesouro a prestar, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 45/96,

de 25 de Novembro, à Câmara Municipal do Porto Novo, um aval no montante de ECV 73.227.624\$00 (setenta e três milhões, duzentos e vinte e sete mil, seiscentos e vinte e quatro escudos), com intuito de garantir uma operação de reestruturação de crédito junto ao Banco Cabo-verdiano de Negócios (BCN).

Artigo 2.º

**Revogação**

É revogada a Resolução n.º 39/2006, de 6 de Novembro.

Artigo 3º

**Entrada em vigor**

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte à sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 7 de Novembro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

**Resolução n.º 116/2013**

de 14 de Novembro

É objectivo do Governo de Cabo Verde, no quadro da actual legislatura, integrar as áreas rurais no processo de transformação do país, mediante o empoderamento dos mais carenciados e dos que vivem nas zonas rurais, com vista a aumentar a sua capacidade produtiva.

Para tal, pretende promover o alargamento da base produtiva rural, através da capacidade de produção, conservação, distribuição e de condições sanitárias para que os produtos agro-alimentares entrem no circuito de compra da indústria hoteleira do país, do incremento de centros de controlo de qualidade, do incentivo e apoio técnico à exportação através do fornecimento do mercado hoteleiro e turístico, da produção nacional e do reforço das capacidades de investigação e transferência intensiva de conhecimento aos agricultores.

Todavia, urge promover o acesso ao crédito em condições mais favoráveis para os agricultores e para às micro, pequenas e médias empresas de forma a alavancar e densificar o tecido empresarial nacional.

Neste contexto, foi criado o Novo Banco com o fito de revolucionar as micro-finanças e o acesso ao financiamento por parte das micro, pequenas e médias empresas, dos agricultores e das cooperativas rurais, dos pequenos negócios, das iniciativas que visam a criação de emprego, dos particulares que trabalham no sector informal, e da população de mais baixo rendimento, com vista a combater o fenómeno da exclusão social e financeira de tais agentes económicos.

Volvidos quase 2 (dois) anos após o início de actividades, o Novo Banco necessita do aval do Estado para conseguir uma linha de crédito no montante de € 3.000.000.00 (três milhões de euros), o que equivale, em moeda nacional, a ECV 330.795.000\$00 (trezentos e trinta milhões, setecentos e noventa e cinco mil escudos), junto ao Banco de Investimento e de Desenvolvimento (BIDC) da Comunidade de Desenvolvimento Económico da África Ocidental (CDEAO), a fim de garantir a sua

sustentabilidade futura e o cumprimento do propósito da sua criação, tendo em conta a importância do Novo Banco na dinamização do sector empresarial cabo-verdiano e na promoção do seu crescimento económico.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 1.º e no n.º 1 do artigo 7.º, ambos do Decreto-Lei n.º 45/96, de 25 de Novembro, que regula o regime de concessão dos avales do Estado; e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

#### Autorização

É autorizada a Direcção-Geral do Tesouro a prestar, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 45/96, de 25 de Novembro, ao Novo Banco S.A., um aval no montante de € 3.000.000,00 (três milhões de euros), o que equivale, em moeda nacional, a ECV 330.795.000\$00 (trezentos e trinta milhões, setecentos e noventa e cinco mil escudos), com intuito de garantir uma contratualização de uma linha de crédito junto ao – Banco de Investimento e de Desenvolvimento (BIDC) da Comunidade de Desenvolvimento Económico da África Ocidental (CDEAO).

Artigo 2.º

#### Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte à sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 7 de Novembro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

### Resolução n.º 117/2013

de 14 de Novembro

O Projecto de Expansão e Modernização do Porto de Sal-Rei, na Ilha de Boa Vista, enquadra-se no âmbito Cluster do Mar, cujos objectivos, em termos de gestão portuária são, a nível internacional, prover o país de portos mais competitivos e adaptados às exigências do comércio internacional marítimo, desenvolver infra-estruturas portuárias aptas a oferecer um serviço competente e eficiente, promover Cabo Verde como um *hub* marítimo, especialmente na rota norte-sul, considerando a sua estratégica localização geográfica, e a nível nacional, edificar infra-estruturas portuárias apropriadas ao transporte, de mercadorias e de passageiros, inter-ilhas, tendo em conta, particularmente, a segurança e o conforto, aliados às novas tecnologias, aumentar a qualidade e eficiência dos serviços prestados, e promover a atracção de operadores privados para o sector portuário.

Havendo necessidade de dar continuidade ao referido Projecto, impõe-se a realização de um reforço de verba. Neste sentido, pretende-se efectuar a transferência de ECV 100.000.000,00 (cem milhões de escudos) do Programa de Investimentos – Programa Mais Qualidade, Mais Comunidade – do Ministério das Finanças e do Pla-

neamento para o Projecto de Expansão e Modernização do Porto de Sal-Rei, do Ministério das Infra-estruturas e Economia Marítima.

Tendo em conta a disponibilidade orçamental para tanto;

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 67.º do Decreto-Lei n.º 2/2013, de 8 de Janeiro, que define as normas e procedimentos necessários à execução do Orçamento do Estado para 2013.

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

#### Autorização

É autorizado o Ministério das Finanças e do Planeamento a proceder a transferência ECV 100.000.000,00 (cem milhões de escudos) do Programa de Investimentos – Programa Mais Qualidade, Mais Comunidade – do Ministério das Finanças e do Planeamento para o Projecto de Expansão e Modernização do Porto de Sal-Rei, do Ministério das Infra-estruturas e Economia Marítima.

Artigo 2.º

#### Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 7 de Novembro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

### Resolução n.º 118/2013

de 14 de Novembro

O n.º 5 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 2/2013, de 8 de Janeiro, que define as normas e procedimentos necessários à execução do Orçamento do Estado para 2013, impõe a centralização do recrutamento na Direcção Geral da Administração Pública (DGAP). Esta medida solução foi igualmente consagrada no n.º 28 do Eixo I das 100 Medidas da Reforma do Estado, Mudar Para Competir, aprovadas pela Resolução n.º 25/2012, de 11 de Maio, e materializada pela Directiva n.º 1/2013, que estabelece as orientações sobre o processo de recrutamento centralizado. A DGAP passa a ser o responsável pelo processo de recrutamento para toda a Administração Pública.

A medida de centralização do recrutamento não foi devidamente acompanhada de dotação orçamental para suportar os custos da selecção. Por seu lado, a DGAP não possui disponibilidade orçamental para suportar os custos dos processos de recrutamento centralizado, pelo que, no presente ano económico cada Ministério/Sector deve custear as despesas do processo de recrutamento de pessoal.

Neste contexto, importa, pois, criar condições que permitam a viabilização do concurso geral de recrutamento de 14 (catorze) Técnicos Superiores nível I e 1 (um) Assis-

tente Técnico nível VI, publicada no dia 24 Junho 2013, sob coordenação da DGAP, com o objectivo de preencher 15 vagas em diversos sectores da Administração Pública.

Os sectores envolvidos no processo de recrutamento em curso dispõem de disponibilidade financeira, pelo que impõe efectuar a transferência de verbas das rubricas determinadas dos mesmos para a DGAP.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 67.º do Decreto-Lei n.º 2/2013, de 8 de Janeiro, que define as normas e procedimentos necessários à execução do Orçamento do Estado para 2013.

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

**Autorização**

É autorizado o Ministério das Finanças e do Planeamento a proceder as seguintes transferências de verba:

- a) O valor de ECV 35.000\$00 (trinta e cinco mil escudos) da rubrica “02.02.02.09.09 – Outros Serviços do Ministério do Ambiente, Habitação e Ordenamento do Território” para a rubrica 02.02.02.01.03.01-Assistência Técnica – Residentes da Direcção Geral da Administração Pública.
- b) O valor de ECV 35.000\$00 (trinta e cinco mil escudos) da rubrica “02.02.02.09.09 – Outros Serviços do Ministério Turismo, Indústria e Energia” para a rubrica 02.02.02.01.03.01-Assistência Técnica – Residentes da Direcção Geral da Administração Pública.
- c) O valor de ECV 35.000\$00 (trinta e cinco mil escudos) da rubrica “02.02.02.01.03.01 – Assistência Técnica do Instituto Emprego e Formação Profissional” para a rubrica 02.02.02.01.03.01-Assistência Técnica – Residentes da Direcção Geral da Administração Pública.)
- d) O valor de ECV 35.000\$00 (trinta e cinco mil escudos) da rubrica “02.02.02.09.09 – Outros Serviços do Instituto das Estradas” para a rubrica 02.02.02.01.03.01-Assistência Técnica – Residentes da Direcção Geral da Administração Pública.
- e) O valor de ECV 35.000\$00 (trinta e cinco mil escudos) da rubrica “02.02.02.09.09 – Outros Serviços Ministério Administração Interna” para a rubrica 02.02.02.01.03.01-Assistência Técnica – Residentes da Direcção Geral da Administração Pública.
- f) O valor de ECV 35.000\$00 (trinta e cinco mil escudos) da rubrica “02.02.02.09.09 – Outros Serviços do Ministério Juventude Emprego, Desenvolvimento de Recursos Humanos” para a rubrica 02.02.02.01.03.01-Assistência Técnica – Residentes da Direcção Geral da Administração Pública.

g) O valor de ECV 35.000\$00 (trinta e cinco mil escudos) da rubrica “02.02.02.09.09 – Investimento Tratamento e Reinserção Social dos Toxicodependentes do Ministério da Justiça” para a rubrica 02.02.02.01.03.01-Assistência Técnica – Residentes da Direcção Geral da Administração Pública.

h) O valor de ECV 35.000\$00 (trinta e cinco mil escudos) da rubrica “02.01.01.02.07 – Formação - Gabinete Ministro do Ministério da Defesa” para a rubrica 02.02.02.01.03.01-Assistência Técnica – Residentes da Direcção Geral da Administração Pública.

Artigo 2.º

**Entrada em vigor**

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 7 de Novembro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

—————oŝo—————

**CHEFIA DO GOVERNO**

—————

Gabinete do Ministro da Presidência  
do Conselho de Ministros

**Portaria n.º 54/2013**

**de 14 de Novembro**

A Portaria n.º 4/2009, de 25 de Janeiro que aprovou o Regulamento que estabelece as condições de utilização e locação da Sala de Conferências e do Salão de Banquetes do Palácio do Governo, teve como motivo impulsionador o melhor funcionamento destes, o que depende sobretudo de uma boa manutenção.

O cumprimento dos almejados objectivos requer controlo e emprego eficaz das receitas. Entretanto, nos termos do artigo 7.º do referido diploma, dos fundos arrecadados, apenas 30% (trinta por cento) são destinados a conservação dos espaços em menção, pelo que se torna imprescindível a alteração do dispositivo supracitado, por forma a que 70% (setenta por cento) dos montantes arrecadados sejam destinados aos custos de manutenção e funcionamento dos espaços em questão.

Do mesmo modo, tendo em vista as atribuições legalmente definidas pelo Decreto-Lei n.º 5/2006, de 16 de Janeiro, que aprova a Orgânica da Chefia do Governo, cabe Director de Administração Financeira e Patrimonial e ao Director de Administração do Palácio a gestão do fundo através da conta bancária à ordem do Tesouro.

Assim:

Nos termos do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 5/2006, de 16 de Janeiro, interpretado actualisticamente ao abrigo da nova composição, estruturação e distribuição de competências no âmbito da nova orgânica do Governo, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 25/2011, de 13 de Janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 31/2011, de 12 de Setembro;

No uso da faculdade conferida pela alínea *b*) do artigo 205.º e pelo n.º 3 do artigo 264.º da Constituição, manda o Governo, pelo Ministro da Presidência do Conselho de Ministros, o seguinte:

Artigo 1.º

**Alteração**

É alterado o artigo 7.º do Regulamento que estabelece as condições de utilização e locação da Sala de Conferências e do Salão de Banquetes do Palácio do Governo, aprovado pela Portaria n.º 4/2009, de 25 de Janeiro, que passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 7.º

1. [...]

2. Dos fundos arrecadados, 70% (setenta por cento) são destinados aos custos de manutenção e funcionamento que se mostrarem necessários ao bom funcionamento dos espaços.

3. A gestão dos 70% (setenta por cento) a que se refere o número anterior é feita através de uma conta bancária à ordem do Tesouro, sendo obrigatória as assinaturas de Director de Administração Financeira e Patrimonial e de Director de Administração do Palácio do Governo.

Artigo 2.º

**Entrada em vigor**

A presente Portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Gabinete do Ministro da Presidência do Conselho de Ministros, na Praia, aos 8 de Novembro de 2013. – O Ministro, *Jorge Homero Tolentino Araújo*

—o§o—

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS  
E DO PLANEAMENTO**

Gabinete da Ministra

**Portaria n.º 55/2013**

de 14 de Novembro

Considerando que os grandes contribuintes, como em qualquer Administração Tributária moderna, necessitam ter acompanhamento especializado;

Tendo em conta que Cabo Verde ainda é um dos poucos países a não segmentar os sujeitos passivos, principalmente o importante grupo dos grandes contribuintes;

Atendendo que uma administração focada nos grandes contribuintes contribui para assegurar e aumentar a arrecadação de receitas, bem como a reforçar o cumprimento das obrigações principais e acessórias pelos contribuintes,

No cumprimento do disposto na alínea *d*) n.º 4 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 37/2013, de 24 de Setembro, que aprova o diploma orgânico do MFP.

Convindo estabelecer os critérios de selecção dos contribuintes cuja situação tributária deva ser acompanhada pela Repartição Especial dos Grandes Contribuintes;

Manda o Governo da República de Cabo Verde, pela Ministra das Finanças e do Planeamento, o seguinte:

Artigo 1º

**Crítérios de selecção**

Os contribuintes a serem acompanhados pela Repartição Especial dos Grandes Contribuintes são aqueles cuja situação tributária enquadre-se em pelo menos um dos seguintes critérios:

- a) Entidades com um volume de negócios superior a 200.000.000\$00 (duzentos milhões de escudos);
- b) Entidades com um valor global de impostos pagos superior a 15.000.000\$00 (quinze milhões de escudos);
- c) Entidades com elevado nível de risco associado.

Artigo 2º

**Definições**

1. O volume de negócios referido na alínea *a*) do artigo anterior é o valor obtido a partir da declaração de rendimentos do contribuinte.

2. O valor global de impostos pagos referidos na alínea *b*) do artigo anterior é o somatório dos seguintes valores: Imposto Único sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IUR-PC), Impostos retidos na fonte (IUR-RF), Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) e Imposto de Selo (IS).

3. O nível de risco associado (NRA) é determinado a partir da matriz de risco, desenvolvida por meio de um *software* criado especialmente para o efeito.

Artigo 3º

**Publicidade**

1. As entidades referidas nas alíneas *a*), *b*) e *c*) do artigo 1º são definidas e identificadas em relação alfabética a aprovar por despacho do membro do Governo responsável pela área das Finanças, com faculdade de delegar ao Director Nacional de Receitas do Estado, e publicada no *Boletim Oficial*.

2. A relação referida no ponto anterior tem uma vigência de dois anos, podendo, por despacho do membro do Governo responsável pela área das Finanças, com faculdade de delegar ao Director Nacional de Receitas do Estado, ser anualmente acrescida dos contribuintes que passem a preencher os correspondentes requisitos.

3. Enquanto não efectivar-se a nomeação do Director Nacional de Receitas do Estado, a delegação de poderes referida nos números anteriores deve ser feita a favor do Director das Contribuições e Impostos.

Artigo 4º

**Entrada em vigor**

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Gabinete da Ministra das Finanças e do Planeamento, na Praia, aos 8 de Novembro de 2013. – A Ministra, *Cristina Duarte*



*I SÉRIE*  
**BOLETIM  
OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)



*Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde*  
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09  
Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)

**I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.**