

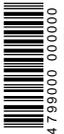
Sexta-feira, 5 de maio de 2023

I Série
Número 50



BOLETIM OFICIAL

S U P L E M E N T O



ÍNDICE

ASSEMBLEIA NACIONAL

Lei n.º 24/X/2023:

Aprova o Código Marítimo de Cabo Verde2

Lei n.º 25/X/2023:

Estabelece o Regime Geral da Política Florestal, abrangendo as normas referentes ao planeamento, ao ordenamento e gestão florestais, às atribuições do Estado e de outras entidades públicas e privadas no setor, determinando as incidências do regime florestal, a proteção e a conservação do património florestal, a valorização dos recursos florestais e o regime aplicável às contraordenações106

ASSEMBLEIA NACIONAL

Lei n.º 24/X/2023

de 5 de maio

Preâmbulo

O Código Marítimo de Cabo Verde (CMCV) foi aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 14/2010, de 15 de novembro, que foi depois alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 3/2020, de 28 de maio. Esta última foi uma alteração pequena, tendo-se guardado para momento posterior uma completa revisão do Código que refletisse a experiência na sua aplicação ao longo de cerca de dez anos. É o que agora se leva a cabo. Vários aspetos necessitavam de ser revistos para uma melhor adequação ao regime da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, de 1982 (CNUDM), designadamente no tocante aos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional. Outros, como a administração marítima, careciam também de uma revisão modernizadora. Estruturalmente, o Código não diverge do modelo anterior, mantendo-se os seus pressupostos essenciais e organização sistemática. Era tempo, porém, de proceder à elaboração de um novo Código que modernizasse também muitos outros aspetos de grande relevância para a atividade económica ligada ao mar, destacando-se os seguintes:

Como novidades, o Título II do Livro I, respeitante à “administração marítima” sofre alterações consideráveis. A organização administrativa nestes domínios passa a ter como figura central a “administração dos assuntos marítimos” na qual se integram a “administração marítima” (o Instituto Marítimo Portuário) e outras entidades, organismos e serviços relevantes e que estão integrados noutras áreas da governação. O propósito é o de assentar a complexidade da organização administrativa dos assuntos marítimos, bem como a estruturação da sua atuação em torno de um conjunto de princípios fundamentais, entre os quais avulta a colaboração entre todos os organismos envolvidos. Em suma, foram duas as orientações essenciais: disciplinar a complexidade da organização administrativa dos assuntos marítimos e dotá-la de meios procedimentais para atuações conjuntas.

O Livro II é extenso e muito complexo, sendo bastante diversas as matérias de que trata, desde o regime dos espaços marítimos nacionais, passando pelo regime geral da navegação marítima, prevenção da poluição, busca e salvamento e investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos, e regresso à matéria dos poderes da administração dos assuntos marítimos. No que toca ao regime dos espaços marítimos nacionais e regime geral da navegação marítima, são introduzidos vários acertos para melhor adequar o articulado do CMCV a normas internacionais. No tocante ao regime dos espaços marítimos nacionais, foram introduzidas várias alterações de atualização, com particular enfoque no regime das águas arquipelágicas e das águas interiores, por forma a regular adequadamente esses espaços marítimos nacionais. Destaca-se também a matéria da investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos.

O Título VI deste Livro, sofre também intervenção, no sentido de o adequar às alterações propostas para o Livro I em matéria de organização administrativa. Como é frequente em tantos e tantos Estados costeiros, Cabo Verde também encontra dificuldades a respeito da integração do conceito de “autoridade marítima” no contexto da administração dos assuntos do mar. A maior parte dos Estados que se defronta com este problema nunca o conseguiu resolver satisfatoriamente. Trazem-se, pois, contributos neste sentido, clarificando-se a intervenção de entidades como a Guarda Costeira, tanto a título principal como a título auxiliar. Disciplina-se o regime do direito de visita.

O Livro III é relativo aos portos e navios nos espaços portuários. Neste domínio existe já ampla legislação publicada para além do CMCV. Nesta parte, o Código sofre várias intervenções pontuais, com destaque para a matéria dos navios inativos e abandonados. De resto, o amplo domínio da entrada e saída de navios é também objeto de intervenção.

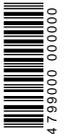
O Livro IV trata de diversas matérias relacionadas com os navios e embarcações, designadamente, e para além da distinção entre os vários conceitos, do registo, da nacionalidade e do uso da bandeira, da identificação, da propriedade, da construção e da compra e venda, bem como das hipotecas e privilégios marítimos. Em matéria de hipotecas e privilégios marítimos, tendo presente a intenção de criação de um registo internacional de navios em Cabo Verde, designadamente, como previsto na Lei n.º 19/VI/2003, de 21 de abril, considerou-se indispensável a alteração da graduação dos créditos marítimos privilegiados no sentido de a hipoteca ser colocada num lugar cimeiro, de modo a tornar atrativa a bandeira de Cabo Verde.

O Livro V trata dos Sujeitos da Navegação, incluindo nos seus títulos o proprietário e o armador, os gestores, agentes marítimos e transitários e por fim, sob o título “Os Marítimos”, a tripulação do navio. Relativamente à matéria dos agentes marítimos há diversas alterações. No que se refere ao Capítulo III do Título II, sob a epígrafe “Transitários”, o mesmo foi revisto no sentido da integração dos elementos em falta constantes da legislação que fixa o estatuto do transitário, de modo a que as regras relativas ao exercício desta atividade fiquem reunidas no CMCV. No que se refere aos Marinheiros, matéria constante do Título III, posteriormente à entrada em vigor do CMCV foram publicados diversos diplomas de enquadramento geral da profissão.

O Livro VI, relativo à ordenação económica do transporte marítimo sofre múltiplas alterações destacando-se as seguintes. Substituiu-se a expressão “transporte marítimo nacional” por “transporte marítimo inter-ilhas”, dado ser essa a expressão comumente usada no léxico jurídico de Cabo Verde e usada na legislação avulsa que regulamenta este transporte. Substituiu-se também a expressão “transporte marítimo exterior” por “transporte marítimo de longo curso”, dado ser uma designação mais comum para este tipo de transporte, e a expressão “transporte marítimo estrangeiro extra-nacional” por “transporte marítimo extra-nacional” apenas, dado haver uma certa redundância de termos na designação inicial. Igualmente se procurou harmonizar alguns conceitos e definições e expurgaram-se matérias que foram posteriormente objeto de regulação em legislação avulsa (e.g., eliminou-se a aplicação dos artigos 418.º a 424.º dado que o regime de inscrição e licenciamento das sociedades armadoras nacionais que podem praticar o transporte inter-ilhas passou a ser regulado pelo Decreto-lei n.º 41/2019, de 24 de setembro). Expurgaram-se artigos e normas cujo conteúdo estava repetido, designadamente o princípio da reserva da atividade do transporte marítimo nacional a sociedades armadoras nacionais constava repetidas vezes de vários artigos do livro. Fizeram-se ajustamentos na terminologia e procedeu-se a uma reorganização significativa da sistematização do Livro e respetiva numeração em função de todas as alterações introduzidas.

O Livro VII não sofreu modificações profundas, que têm sobretudo o propósito de consolidação, uniformização ou atualização, pois as disposições do CMCV que tratam dos contratos marítimos consagram princípios consolidados e adotados pela generalidade das jurisdições e sistemas jurídicos.

O Livro VIII, englobando os temas das avarias, abalroação, salvamento de bens no mar e naufrágios, é objeto de alterações pontuais, sobretudo ao nível da normatividade exterior ao Código que se justifica atuar.



4799000 000000

No Livro IX, as soluções adotadas na anterior versão do CMCV tinham por base o regime previsto na Convenção sobre a Limitação de Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos de 1966 (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*) conforme alterada em 1996 (“LLMC96”). No entanto, eram necessárias algumas alterações, desde logo de modo a ajustar a organização sistemática do mesmo e corrigir ou clarificar a linguagem utilizada, por vezes incorreta devido a erros de tradução da versão inglesa da LLMC96. São várias as alterações introduzidas, começando pela designação do próprio Livro IX que passa a ser “Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos” e não “Da Limitação Global da Responsabilidade”, por ser mais apropriada à matéria específica que aqui se pretende regular.

O Livro X trata da matéria do seguro marítimo, incluindo, para além de disposições de carácter geral sobre o contrato de seguro, títulos sobre os temas do seguro de cascos, seguro de mercadorias e outros seguros, onde se inclui um capítulo sobre o seguro de responsabilidade civil. Esta matéria do seguro marítimo foi objeto de atualizações posteriores à entrada em vigor do CMCV, através do Decreto-lei n.º 70/2015, de 31 de dezembro, recentemente alterado e atualizado através do Decreto-lei n.º 44/2019, de 24 de setembro, visando no essencial o seguro de responsabilidade civil por danos causados a terceiros em consequência da navegação e da poluição, bem como a obrigatoriedade de subscrição, por parte do armador, proprietário ou não, de um seguro do P&I, ou pelo menos, para os navios que não reúnam as condições para a obtenção de seguro de P&I, de um seguro de responsabilidade civil de danos à carga, ou de acidentes pessoais. No essencial, o quadro legislativo existente corresponde às necessidades.

Deste modo, e em conformidade com o conteúdo dos diplomas legais de 2015 e 2019, foram alterados aspetos do CMCV, no sentido da cessação do contrato de seguro em caso de transmissão da propriedade do bem seguro, às vinte e quatro horas do dia da transmissão, salvo solicitação expressa do proprietário cessante para transferência do contrato de seguro para outro bem, alteração que se impõe e razão da incompatibilidade com o texto anterior que determinava a transferência automática do contrato para o novo titular do interesse seguro. Introduziram-se ainda algumas correções pontuais de terminologia em vários preceitos.

O Livro XI contém matéria essencialmente adjetiva, nomeadamente, as regras processuais e procedimentais aplicáveis às situações de arresto, venda judicial, liquidação de avaria e limitação de responsabilidade. As alterações propostas justificam-se, no essencial, pela necessidade de adequação da redação e inclusão de regras específicas que não resultam claras da redação atual e que não estão incluídas na lei processual civil. Assim, quanto ao arresto, destaca-se o seguinte:

(i) introduzem-se alterações ao prazo para propositura da ação principal e ao tribunal competente: devem respeitar-se as disposições de tratados ou convenções internacionais assim como pactos privativos de jurisdição e convenções arbitrais. Assim, o simples facto de um navio ser arretado em Cabo Verde não justifica que o Tribunal de Cabo Verde seja competente para a correspondente ação principal. Não raras vezes os contratos donde se origina o *crédito marítimo têm objeto muito complexo, motivo que leva* as partes a selecionar foros específicos para a resolução de disputas com eles relacionados, pelo que há que respeitar esse acordo, assim como regras de jurisdição ínsitas em tratados ou convenções internacionais. Em conformidade, prevê-se que o juiz pode fixar um prazo mais alargado – que os normais 30 dias – para o requerente dar início ao processo principal. Por outro lado, as despesas de remoção, destruição e/ou preservação de navio afundado

e/ou abandonado passam a figurar expressamente como crédito marítimo, para resolver quaisquer dúvidas quanto à sua inclusão noutras categorias de créditos marítimos. Esta solução foi adotada na Convenção de 1999 sobre arresto de navios.

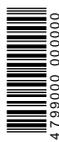
(ii) Esclareceu-se o procedimento de arresto: primeiro é emitido Despacho pelo Tribunal competente, segue-se depois o auto de arresto que é quando o arresto se efetiva, nomeadamente pela apreensão dos documentos do navio. Quanto aos restantes procedimentos, foram introduzidos pequenos ajustes como correção de termos (perito liquidatário) ou clarificação de determinadas regras.

O Livro XII é dedicado à parte sancionatória a aplicar no final do processo administrativo, como resultado das violações e incumprimentos que possam ocorrer, das regras de direito marítimo constantes dos outros Livros do CMCV e de regimes prescritos em diplomas avulsos. Foi intervencionado no sentido de se tornar mais atual, consentâneo e harmónico, quer com o disposto em Convenções Internacionais aplicáveis ao Estado de Cabo Verde, quer com a legislação, entretanto, abundantemente produzida já após a entrada em vigor do CMCV vigente, quer, por último, com as opções legislativas mais modernas no que respeita ao regime sancionatório contraordenacional, seus sujeitos e aos bens jurídicos de raiz marcadamente social e económica que com esta área do direito se visam proteger.

Assim, e em traços gerais, tendo por pano de fundo uma preocupação de integração e harmonização, optou-se, nalguns artigos do Código, por remeter para a referida legislação dispersa, através da fórmula “em legislação especial aplicável”, para não se onerar o Código com obrigações constantes de diplomas avulsos que, na maior parte das vezes, não dispõem concretamente sobre o regime sancionatório aplicável a determinada situação – sendo o que consta do Código suficiente nesse sentido – mas contém definições do regime de determinado instituto que o destinatário da norma deve conhecer.

Por outro lado, inspirados por regimes de direito comparado eficazes ao nível das sanções – e como se disse, com o pendor da atualidade e da modernidade – estabeleceu-se a diferenciação entre infrações praticadas por pessoas singulares e por pessoas coletivas, não só relativamente ao autor, claro está, como, naturalmente, em relação ao montante da coima a aplicar. Neste particular, consequentemente, procede-se à atualização dos montantes previstos. Ao nível do processo e do procedimento, salienta-se a clara preocupação em tornar a tramitação do processo contraordenacional mais célere e eficaz, com a fixação de prazos processuais para as várias fases do processo, bem como para os impulsos processuais das partes – autoridade administrativa e particular – com notória descrição da autonomização entre a tramitação do processo contraordenacional e a tramitação do processo judicial.

Nesta conformidade, considerou-se importante sublinhar, ao nível das consequências da prática de uma infração, a diferença entre a aplicação ao agente de medidas cautelares e de sanções acessórias, tendo por base a diferença concetual e de natureza que separa as duas categorias, por referência à definitividade que caracteriza as segundas. As medidas de garantia patrimonial também foram autonomizadas. E sublinha-se a importância da reincidência, estatutando-se a mesma enquanto figura processual que pode agravar, para o agente, o montante da coima a aplicar. Sublinhe-se, também, a importância dada à poluição marinha, com a reafirmação da imposição de deveres e condutas aos agentes em linha com a preocupação transversal de todos os Estados nesta matéria de proteção ambiental, com a necessária tradução da relevância da sua violação no sancionamento dos comportamentos dos infratores que a potenciem e que potenciem, igualmente, a extração ilícita de recursos inertes. Salienta-se ainda o



47 99000 000000

destaque pontualmente dado aos deveres do capitão do navio e consequências da sua violação e às embarcações de recreio, com artigo autónomo, por se considerar que esta atividade náutica tem grande expressão na atividade económica do país.

Assim,

Por mandato do povo, a Assembleia Nacional decreta, nos termos da alínea b) do artigo 175.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

É aprovado o Código Marítimo de Cabo Verde, publicado em anexo à presente Lei da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Transporte marítimo inter-ilhas

As referências ao transporte marítimo nacional em qualquer disposição normativa exterior ao Código Marítimo de Cabo Verde têm-se por feitas ao transporte marítimo inter-ilhas, nos termos constantes da alínea b) do artigo 445.º, sendo-lhes aplicável o respetivo regime inserido do Livro VI do Código.

Artigo 3.º

Competências de regulação económica no setor do transporte marítimo

Enquanto não forem expressamente atribuídas a outra entidade, serviço ou organismo, as competências da entidade com funções de regulação económica para o transporte marítimo previstas no Código Marítimo de Cabo Verde, designadamente as referidas nos artigos 467.º e 469.º, são exercidas pelo órgão do Governo responsável pela área marítima.

Artigo 4.º

Norma revogatória

1- São revogados os seguintes diplomas e disposições normativas:

- a) O Decreto-Legislativo n.º 14/2010, de 15 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 3/2020, de 28 de maio;
- b) O Decreto-lei n.º 45/98, de 7 de setembro;
- c) O Decreto-lei n.º 23/2000, de 5 de junho;
- d) Os artigos 75.º a 85.º do Decreto-lei n.º 34/98, de 31 de agosto, que aprovou o Regulamento das Capitánias de Porto de Cabo Verde;
- e) O artigo 12.º, n.º 2, do Decreto-lei n.º 41/2019, de 24 de setembro;
- f) A Portaria n.º 31/2001, de 9 de julho.

2- São ainda revogadas quaisquer outras disposições que contrariem o regime jurídico do Código Marítimo de Cabo Verde, com as alterações emergentes do presente diploma, sem prejuízo da legislação especial.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

A presente Lei entra em vigor no prazo de noventa dias contados da sua publicação.

Aprovada em 28 de fevereiro de 2023.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Austelino Tavares Correia*.

Promulgada em 28 de abril de 2023.

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES.

ANEXO

(A que se refere o artigo 1.º)

CÓDIGO MARÍTIMO DE CABO VERDE

LIVRO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

TÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO, FONTES E INTERPRETAÇÃO

CAPÍTULO I

OBJETO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objeto

O presente Código regula os espaços marítimos nacionais, bem como as situações e relações jurídicas emergentes da navegação marítima.

Artigo 2.º

Âmbito geral de aplicação

1- Sem prejuízo do disposto em cada um dos seus Livros, e em normas de direito internacional que vinculem o Estado de Cabo Verde, as disposições do presente Código aplicam-se a qualquer navio, seja qual for a sua nacionalidade ou a nacionalidade e residência dos seus proprietários ou armadores.

2- O disposto no número anterior não prejudica os poderes de outros Estados de bandeira ou de outros Estados do porto que não Cabo Verde, conforme as convenções internacionais vigentes, assim como o estabelecido no Título VII do Livro II para os navios estrangeiros de Estado.

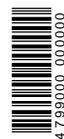
3- Os navios nacionais ficam sujeitos às disposições do presente Código onde quer que se encontrem, sem prejuízo dos poderes de outros Estados costeiros ou de porto emergentes de normas de direito internacional.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente Código e respetivos diplomas complementares, salvo disposição expressa que disponha diferentemente, entende-se por:

- a) “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, considerando-se ainda como tal todo o navio que, tendo perdido essa condição por ter ficado amarrado, enclachado, ou fundeado, num lugar fixo, é destinado com caráter permanente a atividades distintas da navegação;
- b) “CEDEAO”: Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental;
- c) “Comandante”: o marítimo da secção do convés que tem o comando de uma embarcação e que pertence, respetivamente, ao escalão dos oficiais ou ao escalão da mestrança;
- d) “Companhia”: o proprietário de um navio ou embarcação, o gestor de navios ou embarcações, o afretador em casco nu ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio ou embarcação e que, ao fazê-lo, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (CISM);



4 7 99000 000000

- e) “Comprimento”: o comprimento do navio ou embarcação tal como se encontra definido no número 8 do artigo 2.º da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, aprovada para adesão pelo Decreto n.º 1/96, de 1 de abril;
- f) “CNUDM”: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982;
- g) “Embarcação”: o engenho flutuante destinado à navegação por água, sem cobertura corrida, bem como aquele que, tendo cobertura corrida, seja de comprimento inferior a vinte e quatro metros;
- h) “Embarcação ferry ro-ro”: a embarcação de passageiros de mar que transporte mais de 12 passageiros, equipada de forma a permitir o embarque e o desembarque diretos, em marcha, de veículos rodoviários ou ferroviários;
- i) “Embarcação de passageiros de alta velocidade”: a embarcação de alta velocidade que transporte mais de 12 passageiros, tal como vem definida na regra 1 do capítulo X da Convenção SOLAS de 1974, na versão atualizada;
- j) “Navio”: o engenho flutuante destinado à navegação por água, com cobertura corrida e comprimento igual ou superior a vinte e quatro metros;
- k) “Organização reconhecida”: uma sociedade classificadora ou qualquer outra organização privada que assuma tarefas regulamentares em nome da administração do Estado de bandeira;
- l) “Passageiro”: qualquer pessoa que não seja tripulante nem esteja empregada ou ocupada, sob qualquer forma, a bordo de um navio ou embarcação em serviços que a este digam respeito;
- m) “Porto de abrigo”: o que corresponda a tal definição nos termos do disposto no Decreto-lei n.º 37/2015, de 29 de julho.

Artigo 4.º

Aplicação a embarcações, artefactos navais e aeronaves

1- Salvo disposição em contrário, as normas do presente Código referidas a navios são aplicáveis às embarcações e aos artefactos navais, com as necessárias adaptações.

2- As normas dos Livros II e III são igualmente aplicáveis às aeronaves que se encontrem na água, salvo disposição expressa em contrário.

Artigo 5.º

Navegação de recreio

1- A navegação de recreio e seu regime estão sujeitos a legislação especial, sem prejuízo da aplicação subsidiária das disposições do presente Código, na medida em que estas estejam em conformidade com a natureza das suas atividades.

2- Considera-se embarcação ou navio de recreio todo engenho flutuante ou aparelho de qualquer natureza, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de deslocação na água, aplicado nos desportos náuticos, ou em simples lazer, sem fins lucrativos.

3- As motos de água, independentemente do seu comprimento integram o conceito de embarcações de recreio para efeitos de aplicação do presente Código.

Artigo 6.º

Exclusão de navios de Estado

1- O disposto no presente Código, não se aplica aos navios de Estado, salvo os casos expressamente nele previstos.

2- Consideram-se navios de Estado, os navios de guerra, iates, navios de fiscalização, navios hospitalais, navios auxiliares, navios de reabastecimento e outros pertencentes ao Estado ou por ele explorados e afetos exclusivamente a um serviço do Estado, e não comercial.

3- São navios de guerra, os de Estado adstritos às Forças Armadas, que ostentem os símbolos exteriores distintivos dos navios de guerra de sua nacionalidade e que se encontrem sob o comando de um militar com a categoria de oficial devidamente designado pelo Governo, cujo nome esteja inscrito no escalão de oficiais ou num documento equivalente e cuja dotação esteja submetida à disciplina das forças armadas.

CAPÍTULO II

PRECEDÊNCIA DE FONTES

Artigo 7.º

Fontes

1- O presente Código é de aplicação subsidiária face ao disposto nas convenções internacionais e outras normas de direito internacional vigentes em Cabo Verde.

2- Na falta de norma expressa no presente Código, em legislação e regulamentação complementar e nas normas internacionais referidas no número anterior, relevam os usos da navegação marítima, sem prejuízo dos princípios próprios de outros ramos do direito, aplicáveis ao caso.

Artigo 8.º

Interpretação

As disposições do presente Código são interpretadas de modo conforme às normas internacionais referidas no número 1 do artigo 7.º, devendo sempre procurar-se a uniformidade interpretativa quanto às matérias nele reguladas.

TÍTULO II

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DOS ASSUNTOS MARÍTIMOS

CAPÍTULO I

ORGANIZAÇÃO E PRINCÍPIOS ORIENTADORES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DOS ASSUNTOS MARÍTIMOS

Artigo 9.º

Administração pública dos assuntos marítimos

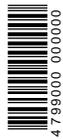
1- A administração pública dos assuntos marítimos é composta pelo Ministério responsável pelos assuntos do mar e pelo conjunto de órgãos, serviços e entidades que se encontram na sua dependência, designadamente, por relação de direção, superintendência ou tutela.

2- Integram igualmente a administração pública dos assuntos marítimos as entidades privadas que desempenhem tarefas públicas, designadamente ao abrigo de contrato de concessão ou de outra forma de atribuição.

3- A administração pública dos assuntos marítimos pode ainda integrar entidades administrativas independentes com funções de regulação, criadas nos termos da Constituição e da lei.

4- Sem prejuízo da sua dependência dos respetivos Ministérios, para efeitos do disposto no presente Código, consideram-se associadas à administração dos assuntos marítimos a Guarda Costeira, a Polícia Nacional e a Polícia Judiciária quando esteja em causa o exercício de competências relativas àqueles.

5- Os assuntos marítimos correspondem à parte dos assuntos do mar regulada pelo presente Código e legislação e regulamentação complementar.



4 7 99000 000000

Artigo 10.º

Princípios de atuação

1- A administração pública dos assuntos marítimos é coordenada pelo Departamento Governamental responsável pelos Assuntos do Mar, sem prejuízo do disposto no número 2 do artigo anterior.

2- No exercício das suas competências, os órgãos, serviços e entidades que integram a administração pública dos assuntos marítimos e que a ela se encontram associados, respeitam o princípio da cooperação, colaborando para a prossecução dos seus fins através do auxílio recíproco e da célere troca de informação.

3- A administração pública dos assuntos marítimos rege-se pelos princípios da desburocratização, da eficiência e da utilização de meios eletrónicos, nos termos do Capítulo II do presente Título, sem prejuízo dos demais princípios gerais aplicáveis à organização e atividade da administração pública.

Artigo 11.º

Competências e administração marítima

1- As competências dos órgãos, serviços e entidades a que se refere o artigo 9.º são as estabelecidas nos respetivos diplomas orgânicos e na restante legislação aplicável.

2- Sempre que o presente Código atribuir certa competência ou situação jurídica à administração marítima considera-se como titular da mesma o Instituto Marítimo Portuário (IMP), de acordo com o disposto na alínea e) do número 6 do artigo 2.º dos correspondentes Estatutos, aprovados pelo Decreto-lei n.º 38/2018, de 20 de junho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 37/2021, de 20 de abril.

3- O disposto no número anterior não prejudica que certas competências ou situações jurídicas aí referidas sejam atribuídas por ato legislativo a outros órgãos, serviços ou entidades, nem a delegação intersubjetiva de competências nos casos em que a lei o permita.

CAPÍTULO II

PROCEDIMENTOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DOS ASSUNTOS MARÍTIMOS

Artigo 12.º

Exercício conjunto de competências

1- Nos procedimentos administrativos previstos no presente Código e legislação e regulamentação complementar que impliquem o exercício de competências por vários órgãos dos serviços ou entidades que a compõem ou que a ela estejam associados, a administração pública dos assuntos marítimos decide em conferência, nos termos dos artigos seguintes.

2- A impossibilidade, por qualquer razão, de realização de conferência procedimental não afasta o princípio da cooperação a que se refere o artigo 9.º, tendo os órgãos, serviços e entidades envolvidos o dever de encontrar a melhor forma de lhe dar concretização no exercício das suas competências.

Artigo 13.º

Conferências procedimentais: finalidades e regras gerais

1- As conferências procedimentais têm por fim o exercício em comum ou conjugado das competências dos diversos órgãos da administração pública dos assuntos marítimos referidos no artigo anterior, no sentido de promover a eficiência, a economicidade e a celeridade da atividade administrativa.

2- As conferências procedimentais podem dizer respeito a um único procedimento ou a vários procedimentos conexos, e dirigir-se à tomada de uma única decisão ou de várias decisões conjugadas.

3- As conferências procedimentais relativas a vários procedimentos conexos ou a um único procedimento complexo, em que há lugar à tomada de diferentes decisões por diferentes órgãos, podem assumir uma das seguintes modalidades:

- a) Conferência deliberativa, destinada ao exercício conjunto das competências decisórias dos órgãos participantes através de um único ato de conteúdo complexo, que substitui a prática, por cada um deles, de atos administrativos autónomos;
- b) Conferência de coordenação, destinada ao exercício individualizado, mas simultâneo, das competências dos órgãos participantes, através da prática, por cada um deles, de atos administrativos autónomos.

4- As conferências procedimentais relativas a um único procedimento podem envolver apenas o órgão competente para a decisão final ou para uma decisão intercalar e órgãos titulares de competências consultivas.

5- Quando na conferência procedimental participem órgãos no exercício de competência consultiva, o seu parecer é expresso de forma oral, sendo o correspondente documento escrito junto no prazo de oito dias, para ser anexado à ata.

Artigo 14.º

Termos das conferências procedimentais

1- A realização de conferências procedimentais entre órgãos, serviços e entidades na dependência do Ministério responsável pelos assuntos do mar rege-se por acordo interadministrativo, cuja iniciativa pertence ao Ministro responsável pelos assuntos do mar.

2- A realização de conferências procedimentais entre órgãos, serviços e entidades na dependência de vários ministérios rege-se por acordo interadministrativo entre os mesmos, cuja iniciativa pertence ao Ministro responsável pelos assuntos do mar.

3 - Os acordos interadministrativos referidos nos números anteriores:

- a) Determinam o órgão competente para convocar e presidir às conferências;
- b) Vinculam os demais órgãos participantes à observância dos deveres que lhes são impostos no presente capítulo;
- c) Habilitam os órgãos participantes a delegar em membros seus, no caso de órgãos colegiais, ou em agentes deles dependentes os poderes necessários ao funcionamento das conferências procedimentais, segundo o disposto no presente capítulo;
- d) Confere aos órgãos participantes em conferência deliberativa a competência conjunta para deliberarem através de um único ato de conteúdo complexo, a que corresponderia a prática isolada de atos administrativos por cada um deles.

Artigo 15.º

Realização das conferências procedimentais

1- Cada conferência procedimental é convocada relativamente a uma situação concreta, por iniciativa própria do órgão competente nos termos do acordo previsto no artigo anterior, ou quando requerida por um ou mais interessados.

2- O requerimento dos interessados constitui o órgão competente no dever de convocar a conferência no prazo de quinze dias.



3- A convocatória da primeira reunião da conferência deve ser feita com a antecedência mínima de cinco dias em relação à data da reunião, podendo os órgãos participantes, em caso de impossibilidade fundamentada, propor um adiamento não superior a dez dias.

4- Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, as reuniões da conferência podem ter lugar presencialmente ou por videoconferência.

5- Cada um dos órgãos convocados tem o dever de participar na conferência, delegando, para o efeito, num dos seus membros, no caso de órgãos colegiais, ou em agentes dele dependentes os poderes necessários para nela assumir, de modo definitivo, a posição do órgão sobre a matéria da deliberação a adotar, ou para tomar ele próprio a decisão correspondente à competência do órgão, no âmbito das conferências de coordenação.

6- A ausência de um órgão regularmente convocado não obsta ao funcionamento da conferência, considerando-se que os órgãos que tenham faltado à conferência procedimental deliberativa nada têm a opor ao deferimento do pedido, salvo se invocarem justo impedimento no prazo de oito dias.

7- O interessado pode ser convocado para estar presente nas reuniões, sem direito de voto, quando tal se revele necessário a uma boa decisão.

Artigo 16.º

Audiência dos interessados nas conferências procedimentais

1- Na conferência procedimental, o direito de audiência dos interessados é exercido oralmente, em sessão na qual estejam presentes todos os órgãos participantes, e, no caso de conferência de coordenação, em simultâneo quanto às várias decisões a adotar, podendo os interessados apresentar alegações escritas, as quais devem constar como anexo da ata da sessão.

2- Para o efeito do disposto do número anterior, os interessados são notificados da data, hora e local de realização da audiência, com uma antecedência não inferior a cinco dias, nem superior a dez dias.

3- A notificação fornece o projeto de decisão e demais elementos necessários para que os interessados possam conhecer todos os aspetos relevantes para a decisão, em matéria de facto e de direito, indicando também as horas e o local onde o processo pode ser consultado.

4- No caso de haver sítio na Internet da entidade em causa onde o processo possa ser consultado, a notificação referida no número anterior deve incluir a indicação do mesmo para efeitos de o processo poder também ser consultado pelos interessados pela via eletrónica.

Artigo 17.º

Conclusão da conferência procedimental

1- O prazo para a realização da conferência procedimental é de trinta dias, prorrogável por mais quinze dias, e, no seu decurso suspendem-se os prazos para a conclusão dos procedimentos nos quais deveriam ser praticados os vários atos envolvidos.

2 - A conferência procedimental finda com a prática do ato ou dos atos que visa preparar.

3- Existe deferimento tácito quando a conferência não praticar o ato ou os atos que visa preparar dentro do prazo legal, determinado pela ausência de notificação da decisão final.

4- No termo da conferência procedimental, o órgão que a ela presidiu elabora uma ata na qual são registados os sucessivos passos da conferência e, quando for o caso, o ato ou atos decisórios nela praticados, com a respetiva fundamentação, e os restantes atos nela autonomamente praticados por cada órgão participante.

5- Em caso de falta de acordo, os órgãos participantes emitem uma declaração para constar da ata, na qual especificam as razões da sua discordância e, sempre que possível, as alterações que consideram necessárias à viabilização do projeto, atividade, regulação de um bem ou situação que constitua o objeto da conferência.

6- A pronúncia desfavorável de qualquer dos participantes na conferência deliberativa determina o indeferimento das pretensões apreciadas na conferência, salvo se os órgãos acordarem nas alterações necessárias ao respetivo deferimento e na possibilidade da repetição da conferência, caso essas alterações sejam concretizadas pelo interessado.

7- O disposto no número anterior não impede os órgãos participantes na conferência, que não tenham apresentado objeções quanto à matéria da sua competência, de praticarem individualmente o ato administrativo que lhes compete, no prazo de oito dias, a contar do termo da conferência.

8- Sem prejuízo do disposto na segunda parte do número 5, a conferência finda nos termos da alínea b) do número 2 pode ser repetida em casos excecionais, devidamente justificados, quando todos os órgãos envolvidos nisso, previamente, acordem.

9- Em caso de repetição da conferência, são aproveitados os atos praticados no decurso da primeira, cuja atualidade se mantenha.

Artigo 18.º

Prazos

Os prazos previstos no presente capítulo podem ser adequadamente reduzidos no acordo interadministrativo referido no artigo 14.º, caso em que o acordo deve ser aprovado por portaria do Ministro responsável pelos assuntos do mar, ou por portaria conjunta deste último e dos demais Ministros envolvidos.

LIVRO II

ESPAÇOS MARÍTIMOS E DO REGIME DE NAVEGAÇÃO

TÍTULO I

DOMÍNIO PÚBLICO MARÍTIMO DO ESTADO

Artigo 19.º

Remissão

1- O regime jurídico da definição, delimitação de zonas do domínio público marítimo, sua utilização, fiscalização e registo é regulado por legislação especial.

2- A extração de areia, hidrocarbonetos, minerais ou quaisquer outros recursos não vivos nas zonas do domínio público marítimo é regulado por legislação especial.

TÍTULO II

ESPAÇOS MARÍTIMOS NACIONAIS

CAPÍTULO I

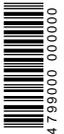
ÁREAS MARÍTIMAS

Artigo 20.º

Espaços marítimos

De acordo com o Direito Internacional, os espaços marítimos sujeitos à jurisdição de Cabo Verde são:

- a) As águas interiores;
- b) As águas arquipelágicas;
- c) O mar territorial;
- d) A zona contígua;
- e) A zona económica exclusiva; e
- f) A plataforma continental.



4799000 000000

CAPÍTULO II
ÁGUAS ARQUIPELÁGICAS

Artigo 21.º

Delimitação das águas arquipelágicas

As águas arquipelágicas de Cabo Verde compreendem toda a área marítima no interior das linhas de base arquipelágicas retas, que unam os pontos extremos das ilhas mais exteriores e dos recifes emergentes do arquipélago, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, da zona contígua, da zona económica exclusiva e da plataforma continental, determinadas pelas seguintes coordenadas de origem geodésica (Elipsoide WGS 84), validadas pelo Instituto Nacional de Gestão Territorial:

Ref.	Ilhas	Descrição	X	Y	Lat	Long
1	Santo Antão	Pt ^a do Sol (Oeste)	45280,575	280616,634	17.º 12' 18,322" N	25.º 5' 35,651" W
2	Santo Antão	Pt ^a do Sol (Centro Oeste)	45462,220	280617,120	17.º 12' 18,368" N	25.º 5' 29,505" W
3	Santo Antão	Pt ^a do Sol (Centro Este)	45621,870	280597,760	17.º 12' 17,766" N	25.º 5' 24,099" W
4	Santo Antão	Pt ^a de Sinagoga	51807,092	278163,090	17.º 10' 59,600" N	25.º 1' 54,400" W
5	São Nicolau	Ponta Espechim	154934,255	214444,561	16.º 36' 35,743" N	24.º 3' 44,483" W
6	Sal	Pt ^a Norte Oeste	276749,727	241964,173	16.º 51' 21,338" N	22.º 55' 9,836" W
7	Sal	Pt ^a Norte Este	276862,598	241922,775	16.º 51' 19,973" N	22.º 55' 6,030" W
8	Sal	Pt ^a de Casaca	279953,552	239594,473	16.º 50' 3,713" N	22.º 53' 22,036" W
9	Boavista	Ilhéu da Cascalho	304011,941	168421,187	16.º 11' 23,800" N	22.º 40' 4,700" W
10	Boavista	Ilhéu do Baluarte	305294,681	164301,390	16.º 9' 9,500" N	22.º 39' 22,400" W
11	Boavista	Pt ^a Ilhéu do Roque	304428,124	156803,136	16.º 5' 5,728" N	22.º 39' 53,175" W
12	Maio	Pt ^a dos Flamengos	259567,534	55065,323	15.º 10' 3,397" N	23.º 5' 17,654" W
13	Maio	Pt ^a do Morro de Areia	258315,845	53262,765	15.º 9' 4,925" N	23.º 5' 59,844" W
14	Maio	Pt ^a Pedra Aguda	256614,942	51851,722	15.º 8' 19,250" N	23.º 6' 57,019" W
15	Santiago	Pt ^a das Bicudas	217341,780	25955,940	14.º 54' 20,989" N	23.º 28' 54,626" W
16	Santiago	Pt ^a Temerosa	214409,800	25287,020	14.º 53' 59,455" N	23.º 30' 32,774" W
17	Fogo	Pt ^a do Pescadeiro (Este)	121916,360	15573,640	14.º 48' 44,311" N	24.º 22' 6,690" W
18	Brava	Pt ^a Nho Martinho (Este)	86053,181	14592,649	14.º 48' 9,422" N	24.º 42' 5,907" W
19	Brava	Pt ^a Nho Martinho (Oeste)	85999,921	14602,450	14.º 48' 9,735" N	24.º 42' 7,689" W
20	Brava	Pt ^a Quebra Cabeças	84540,582	15118,501	14.º 48' 26,364" N	24.º 42' 56,548" W
21	Brava	Pt ^a do Alto	83399,028	15784,362	14.º 48' 47,900" N	24.º 43' 34,800" W
22	Brava	Pt ^a do Tamburo	81465,603	17649,003	14.º 49' 48,344" N	24.º 44' 39,678" W
23	Brava	Pt ^a Prainha (Sul)	81104,520	18030,068	14.º 50' 0,700" N	24.º 44' 51,800" W
24	Brava	Pt ^a da Prainha (Norte)	81003,728	18273,248	14.º 50' 8,600" N	24.º 44' 55,200" W
25	Brava	Pt ^a Espradinha	80967,042	20894,133	14.º 51' 33,864" N	24.º 44' 56,740" W
26	Brava	Uringa	81043,125	21777,103	14.º 52' 2,600" N	24.º 44' 54,300" W
27	São Nicolau	Pt ^a da Dobradeira	126680,056	200274,058	16.º 28' 53,900" N	24.º 19' 37,000" W
28	Santo Antão	Pt ^a da Peça	23084,744	247685,915	16.º 54' 23,147" N	25.º 17' 59,807" W
29	Santo Antão	Pt ^a do Tarafe	22445,510	248200,260	16.º 54' 39,748" N	25.º 18' 21,513" W
30	Santo Antão	Chã do Tarafe	22053,640	248691,090	16.º 54' 55,634" N	25.º 18' 34,857" W
31	Santo Antão	Pt ^a Camarina	21289,629	249703,980	16.º 55' 28,424" N	25.º 19' 0,887" W
32	Santo Antão	Pt ^a a norte de Pt ^a Vermelha	16710,180	262793,570	17.º 2' 33,222" N	25.º 21' 38,495" W
33	Santo Antão	Pt ^a a sul de Pt ^a Preta	16678,570	263033,490	17.º 2' 41,018" N	25.º 21' 39,617" W
34	Santo Antão	Pt ^a de Mangrade	16665,850	264078,810	17.º 3' 15,014" N	25.º 21' 40,276" W
35	Santo Antão	Pt ^a Canjana	16899,960	264739,980	17.º 3' 36,568" N	25.º 21' 32,505" W
36	Santo Antão	Pt ^a do Baixio Grande	18403,530	267307,990	17.º 5' 0,406" N	25.º 20' 42,220" W
37	Santo Antão	Pt ^a do Portinho	19080,903	268336,939	17.º 5' 34,012" N	25.º 20' 19,535" W
38	Santo Antão	Pt ^a Dez Abaixo	33857,230	275890,930	17.º 9' 42,600" N	25.º 12' 1,277" W
39	Santo Antão	Pt ^a do Sol (Oeste)	45280,575	280616,634	17.º 12' 18,322" N	25.º 5' 35,651" W



Artigo 22.º

Soberania sobre as águas arquipelágicas

A República de Cabo Verde exerce soberania sobre as águas arquipelágicas, designadamente sobre:

- a) A respetiva coluna de água encerrada pelas linhas de base arquipelágicas, independentemente da sua profundidade ou da sua distância da costa;
- b) O espaço aéreo sobre as águas arquipelágicas, seu leito e subsolo;
- c) Os recursos vivos e não-vivos nelas existentes.

Artigo 23.º

Acordos existentes e direitos tradicionais

1- Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, Cabo Verde respeita os acordos existentes com outros Estados e reconhece os direitos tradicionais e outras atividades legítimas dos Estados vizinhos imediatamente adjacentes em certas áreas situadas nas suas águas arquipelágicas.

2- As modalidades e condições para o exercício de tais direitos e atividades, incluindo a natureza, o alcance e as áreas em que se aplicam, poderão ser, a pedido de qualquer dos Estados interessados, reguladas por acordos bilaterais.

3- Tais direitos não poderão ser transferidos a terceiros Estados ou a seus nacionais, nem por eles compartilhados.

Artigo 24.º

Cabos e ductos submarinos

1- Cabo Verde respeita os cabos e ductos submarinos existentes que tenham sido colocados por outros Estados e que passem pelas suas águas arquipelágicas sem tocar terra.

2- Cabo Verde permitirá, igualmente, a conservação e a substituição de tais cabos e ductos, uma vez recebida a devida notificação da sua localização e da intenção de os reparar ou substituir.

3- A colocação de novos cabos e ductos submarinos por outros Estados, nas águas arquipelágicas de Cabo Verde, carece de prévia autorização das autoridades cabo-verdianas.

4- O pedido é formalizado diretamente junto do departamento governamental responsável pelos assuntos do mar ou através dos canais diplomáticos existentes e reencaminhado para o departamento governamental responsável pelos assuntos do mar.

5- O pedido deve ser acompanhado da indicação da localização pretendida.

Artigo 25.º

Rotas marítimas arquipelágicas

Cabo Verde pode ainda designar rotas marítimas arquipelágicas e rotas aéreas a elas sobrejacentes adequadas à passagem contínua e rápida de navios e aeronaves estrangeiros por ou sobre as suas águas arquipelágicas e o mar territorial adjacente, bem como estabelecer sistemas de separação de tráfego para a passagem segura dos navios através de canais estreitos em tais rotas marítimas.

CAPÍTULO III

ÁGUAS INTERIORES

Artigo 26.º

Águas interiores e sua delimitação

Em conformidade com o disposto no artigo 50.º da CNUDM, Cabo Verde pode traçar linhas de fecho para a delimitação das águas interiores dentro das suas águas arquipelágicas.

Artigo 27.º

Soberania sobre as águas interiores

Nas águas interiores, Cabo Verde detém:

- a) Poderes de soberania e dominiais e idênticos aos exercidos no seu território;
- b) Poderes exclusivos de pesca, navegação e sobrevoo.

CAPÍTULO IV

MAR TERRITORIAL

Artigo 28.º

Mar territorial e sua delimitação

O mar territorial de Cabo Verde tem a largura de doze milhas marítimas, medidas a partir do ponto mais próximo das linhas de base arquipelágicas retas, definidas no artigo 21.º.

Artigo 29.º

Soberania sobre o mar territorial

No mar territorial, Cabo Verde exerce soberania, nos termos da CNUDM e demais normas de direito internacional aplicáveis, sobre:

- a) A coluna de água;
- b) O espaço aéreo sobrejacente;
- c) O leito, solo e subsolo correspondentes; e
- d) Os recursos vivos e não vivos.

CAPÍTULO V

ZONA CONTÍGUA

Artigo 30.º

Zona contígua e sua delimitação

Cabo Verde estabelece uma zona contígua ao mar territorial, cujo limite exterior é de vinte quatro milhas marítimas contadas do ponto mais próximo das linhas de base arquipelágicas retas, definidas no artigo 21.º.

Artigo 31.º

Jurisdição na zona contígua

Na zona contígua, Cabo Verde pode tomar medidas no sentido de exercer o controlo necessário para:

- a) Evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território, nas suas águas interiores, nas suas águas arquipelágicas e no seu mar territorial;
- b) Reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território, nas suas águas interiores, nas suas águas arquipelágicas e no seu mar territorial.

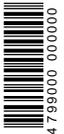
CAPÍTULO VI

ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

Artigo 32.º

Zona económica exclusiva e sua delimitação

A zona económica exclusiva de Cabo Verde é a zona situada além do mar territorial e a este adjacente, e cujo limite exterior é a linha cujos pontos distam duzentas milhas marítimas do ponto mais próximo das linhas de base arquipelágicas retas a partir das quais se mede a largura do mar territorial.



4 799000 000000

Artigo 33.º

Direitos de soberania e jurisdição

Na sua zona económica exclusiva, Cabo Verde possui:

- a) Direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais vivos ou não vivos das águas sobrepontes ao leito do mar e seu subsolo e direitos soberanos no que se refere a outras atividades de exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; e
- b) Jurisdição exclusiva, no que se refere a:
 - i. Colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;
 - ii. Investigação científica marinha;
 - iii. Proteção e preservação do meio ambiente marinho; e
 - iv. Quaisquer outros direitos não reconhecidos a Estados terceiros.

Artigo 34.º

Direitos e deveres de Estados terceiros

1- Na zona económica exclusiva de Cabo Verde, todos os Estados, quer costeiros, quer sem litoral, gozam:

- a) Das liberdades de navegação e sobrevoo;
- b) Das liberdades de colocação, manutenção e substituição de cabos e ductos submarinos; e
- c) De outros usos do mar internacionalmente lícitos e pacíficos, relacionados com as operações de navios e aeronaves, nos termos do direito internacional aplicável.

2- No exercício dos seus direitos e no cumprimento dos seus deveres na zona económica exclusiva, os Estados terceiros terão em devida conta os direitos e deveres de Cabo Verde e cumprirão as leis e regulamentos por ela adotados de conformidade com as normas de direito internacional.

3- No exercício das liberdades a que se refere o número um, é proibida qualquer atividade não autorizada de pesca, ou de pesquisa, bem como qualquer atividade que provoque poluição ou atente contra o meio marinho ou seja prejudicial aos recursos naturais da zona económica exclusiva ou aos interesses económicos de Cabo Verde.

CAPÍTULO VII

PLATAFORMA CONTINENTAL

Artigo 35.º

Plataforma continental e sua delimitação

A plataforma continental de Cabo Verde compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até uma distância de duzentas milhas marítimas do ponto mais próximo das linhas de base arquipelágicas retas, definidas no artigo 21.º, a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

Artigo 36.º

Direitos de soberania

1- Na sua plataforma continental, Cabo Verde possui direitos soberanos para efeitos de exploração e

aproveitamento dos recursos naturais, vivos e não vivos, independentemente da sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa.

2- Os direitos a que se refere o número anterior são exclusivos no sentido de que, se Cabo Verde não explora a plataforma continental ou não aproveita os recursos naturais da mesma, nenhum outro Estado ou entidade pode empreender estas atividades sem consentimento expresso das autoridades cabo-verdianas competentes.

3- Cabo Verde tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na sua plataforma continental, quaisquer que sejam os fins.

CAPÍTULO VIII

FRONTEIRAS MARÍTIMAS

Artigo 37.º

Fronteiras marítimas

Nos casos em que haja sobreposição do limite exterior da zona económica exclusiva ou da plataforma continental, definidos em conformidade com o presente Código, e de parte de uma zona económica exclusiva ou de uma plataforma continental de Estado limítrofe, a fronteira marítima é fixada mediante acordo a negociar com o Estado em questão, em conformidade com o direito internacional aplicável.

TÍTULO III

REGIME GERAL DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 38.º

Liberdade de navegação e uso pacífico dos mares

1- Todos os navios podem navegar livremente pelos espaços marítimos de Cabo Verde, quer seja para os atravessar em passagem lateral, quer para entrar ou sair dos portos nacionais, respeitando as restrições e requisitos estabelecidos no presente Código e em legislação especial, designadamente, aduaneira, sanitária e de emigração.

2- Sem prejuízo do disposto no presente Código, todas as atividades por parte de entidades ou navios estrangeiros nas áreas marítimas submetidas à soberania ou jurisdição de Cabo Verde, devem respeitar o princípio de utilização pacífica dos oceanos.

Artigo 39.º

Exceções ao regime de liberdade

1- A administração marítima pode condicionar, restringir ou proibir, por razões de segurança e proteção marítimas, a navegação por certos espaços marítimos nacionais, em particular nos casos de exercícios e operações navais das forças armadas ou sempre que a passagem dos navios estrangeiros pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas não seja inofensiva.

2- As medidas previstas no número anterior podem ser adotadas também por razões de conservação da biodiversidade marinha, quando as autoridades competentes assim o requeiram em aplicação da legislação pesqueira ou ambiental vigente.

3- As medidas previstas no número 1 podem ser adotadas pelas administrações competentes, sem discriminação de bandeira e em relação a determinadas categorias de navios, quando isso seja necessário para prevenir a realização de atividades ilícitas ou o exercício de qualquer tráfico proibido.



Artigo 40.º

Detenção e fundeio

1- O direito a navegar não inclui o de deter ou fundear fora das zonas portuárias, salvo caso de força maior, sem autorização expressa da administração marítima, ou quando se trate de embarcações dedicadas exclusivamente ao recreio que se detenham com tal finalidade em angras ou lugares de banho e não ponham em perigo a segurança da vida humana no mar ou da navegação.

2- Os navios obrigados a deter-se ou fundear em caso de perigo ou de força maior devem avisar tais circunstâncias, imediatamente e por todos os meios possíveis, à administração marítima mais próxima.

Artigo 41.º

Exibição de marcas e bandeira

1- Os navios que naveguem pelos espaços marítimos nacionais devem estar embandeirados num só Estado e levar marcado seu nome e porto de matrícula.

2- Os navios estrangeiros devem içar, obrigatoriamente, a bandeira da sua nacionalidade em lugar bem visível quando naveguem pelas águas interiores ou se encontrem em porto nacional e arvorar, igualmente, a bandeira de Cabo Verde, conforme os usos marítimos internacionais.

3- Mediante regulamento aprovado por Portaria do membro do Governo responsável pela Administração Marítima podem ser estabelecidas exceções às obrigações previstas nos números anteriores.

Artigo 42.º

Submarinos

1- Os navios submarinos estrangeiros e outros veículos submersíveis navegam na superfície e com as respetivas bandeiras desdobradas quando naveguem pelas águas interiores, pelas águas arquipelágicas ou pelo mar territorial de Cabo Verde.

2- Os submarinos estrangeiros que naveguem submersidos são convidados e, se necessário, obrigados a emergir, salvo se a isso forem impedidos por avaria, que tem de ser comunicada, por todos os meios possíveis.

Artigo 43.º

Navegação de navios pesqueiros

1- A navegação dos navios pesqueiros nacionais está sujeita, para além das regras gerais do presente Código, às prescrições especiais estabelecidas na legislação pesqueira.

2- Salvo autorização expressa da administração marítima, é proibida a pesca por navios estrangeiros nas águas interiores, nas águas arquipelágicas e no mar territorial, não se considerando passagem inofensiva, qualquer atividade de pesca realizada por tais navios nos referidos espaços territoriais.

3- Cabe à administração marítima ou entidade designada pelo Governo velar para que, no uso dos direitos e cumprimento dos deveres, na Zona Económica Exclusiva, os navios estrangeiros respeitem os direitos do Estado e cumpram as disposições do presente Código e da legislação pesqueira, com respeito pelo direito internacional.

4- Salvo autorização da administração marítima, os navios estrangeiros de passagem pelos espaços marítimos de Cabo Verde não podem ter os seus apetrechos de pesca em estado de funcionamento ou de operatividade imediata.

Artigo 44.º

Navios de investigação

1- A realização de atividades de investigação científica por navios estrangeiros nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, assim como as efetuadas por entidades estrangeiras ou organizações internacionais a bordo de navios cabo-verdianos nos referidos espaços, está sujeita a autorização da administração marítima, mediante parecer prévio da entidade ou organismo responsável pela investigação científica nos domínios do mar e seus recursos, assim como dos ministérios responsáveis pelas áreas dos negócios estrangeiros e da defesa, nos termos dos artigos seguintes.

2- A autorização prevista no número anterior é dada para fins exclusivamente pacíficos da investigação e informação resultante da mesma, e visa a contribuição para o progresso dos conhecimentos sobre o meio marinho.

3- A atividade de investigação não pode constituir perigo para a segurança da navegação ou do meio ambiente, nem obstáculo para o exercício dos direitos soberanos e da jurisdição do Estado.

4- A navegação pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas para fins de investigação científica que não seja previamente autorizada nos termos do número 1 não é considerada passagem inofensiva.

5- A administração marítima pode autorizar a realização do mesmo tipo de atividades a entidades públicas ou privadas nacionais de reconhecida idoneidade e competência, desde que conduzidas pela entidade ou organismo responsável pela investigação científica nos domínios do mar e seus recursos em Cabo Verde.

Artigo 45.º

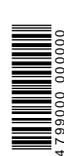
Pedidos de autorização

1- As entidades mencionadas no artigo anterior que se proponham realizar atividades de investigação científica nas áreas referidas no n.º 1 do artigo anterior deverão apresentar à administração marítima, com a antecedência de três meses em relação à data prevista para o início do projeto, o respetivo pedido de autorização, acompanhado de uma descrição completa, em modelo a fixar pela administração marítima, devendo obrigatoriamente ser indicados os seguintes elementos:

- a) A natureza e os objetivos do projeto;
- b) O método e os meios a utilizar, incluindo a identificação, a tonelagem, o tipo e as características principais dos navios ou outras estruturas flutuantes, assim como a descrição do equipamento científico;
- c) As áreas geográficas onde o projeto se vai realizar, bem como os portos nacionais em que se prevê terem de entrar os navios e ou estruturas flutuantes a elas afetos;
- d) O calendário e datas previstas da primeira chegada e partida definitiva dos navios de investigação ou da instalação e remoção do equipamento;
- e) Os nomes da instituição patrocinadora, do seu diretor e da pessoa encarregada do projeto;
- f) A indicação das disponibilidades existentes para a participação de cientistas e técnicos cabo-verdianos no projeto.

2- Os pedidos de autorização para a realização das atividades referidas no artigo anterior só poderão ser considerados:

- a) Desde que tenham por objeto áreas não selecionadas para fins de defesa, de prospeção ou de reserva para efeitos de proteção do ambiente sem estatuto de região de proteção ou, no caso de entidades não nacionais, fora do mar territorial, das águas arquipelágicas e águas interiores;



- b) Desde que as atividades a realizar prossigam fins pacíficos, utilizem métodos científicos e técnicos e meios adequados, não interfiram com outras utilizações legítimas do mar, com respeito das leis e regulamentos em vigor, em particular os que visam proteger e preservar o ambiente aquático, os seus recursos e o património arqueológico subaquático;
- c) Desde que reservado o direito de acompanhar a execução do projeto por observadores, cientistas ou técnicos governamentais.

3- A administração marítima solicita os pareceres dos departamentos competentes, nos termos do artigo 44.º, e transmite à entidade investigadora a decisão tomada, discriminando as condições a respeitar por esta.

Artigo 46.º

Obrigações resultantes das autorizações concedidas

1- A concessão das autorizações nos termos dos artigos anteriores constitui a entidade investigadora nas obrigações de:

- a) Garantir, a pedido da administração marítima, a participação de cientistas e técnicos cabo-verdianos no projeto;
- b) Fornecer, a pedido da administração marítima, relatórios preliminares e, uma vez terminada a investigação, os resultados e conclusões finais;
- c) Dar acesso, a pedido da administração marítima, a dados e amostras resultantes do projeto de investigação;
- d) Fornecer, a pedido da administração marítima, uma avaliação de tais dados e amostras da investigação e assisti-lo na sua avaliação ou interpretação;
- e) Informar imediatamente o Estado de Cabo Verde de qualquer alteração imprevista no projeto de investigação;
- f) Salvo acordo em contrário, retirar as instalações ou o equipamento de investigação científica fundeado ou fixo, uma vez terminada a investigação e no prazo fixado para o efeito.

2- A concessão da autorização constitui o respetivo beneficiário na obrigação de não divulgar, sem o conhecimento do Governo de Cabo Verde, as informações e dados resultantes da investigação que se relacionem com a exploração e aproveitamento de recursos naturais.

Artigo 47.º

Escala em portos nacionais

1- A escala em portos nacionais de navios de investigação científica estrangeiros que não realizem trabalhos nos espaços marítimos de jurisdição nacional é sujeita a autorização prévia.

2- O pedido respetivo deve ser dirigido à administração marítima com trinta dias de antecedência sobre a data da escala, indicando os seguintes elementos:

- a) Nome e características do navio;
- b) Finalidade da escala;
- c) Porto ou portos de escala;
- d) Identificação do comandante e oficiais e relação nominal da tripulação e do pessoal científico embarcado;
- e) Informação sobre o programa de investigação em que está ou esteve envolvido;

3- O preceituado nos números anteriores não se aplica aos navios de guerra ou equiparados, que se regem por disposições específicas.

Artigo 48.º

Cessação e suspensão das atividades de investigação

A administração marítima pode, a qualquer momento e sem direito a indemnização, ordenar a cessação ou suspensão das atividades de investigação científica por incumprimento das condições estabelecidas na autorização ou pelas razões estabelecidas no número 2 do artigo 44.º

Artigo 49.º

Seguro de responsabilidade civil

Sem prejuízo do disposto no presente Código, os armadores, proprietários ou gestores de navios nacionais são obrigados a possuir seguro de responsabilidade civil que cubra eventuais danos causados a terceiros em consequência de navegação dos seus navios.

CAPÍTULO II

DIREITO DE PASSAGEM INOFENSIVA

Artigo 50.º

Sujeição à passagem inofensiva

1- A navegação pelo mar territorial e pelas águas arquipelágicas de todos os navios estrangeiros, incluídos os de Estado, está sujeita ao regime de passagem inofensiva.

2- A passagem deve ser rápida e sem interrupção, sem atentar contra a paz, a ordem pública ou a segurança da República de Cabo Verde.

3- A detenção e fundeio durante a passagem estão sujeitos ao disposto no artigo 40.º.

Artigo 51.º

Cumprimento de leis e regulamentos

Os navios que exerçam o direito de passagem inofensiva são obrigados a respeitar as disposições do presente Código, das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, sanitários, emigração e navegação, bem como os relativos à proteção do meio ambiente marinho.

Artigo 52.º

Proibições

1- Sem prejuízo do disposto em convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e salvo autorização da administração marítima, não se considera inofensiva e são proibidas aos navios estrangeiros, na passagem pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas, a realização de atividades subaquáticas, bem como aquelas que possam avariar os cabos, encanamentos submarinos ou instalações e equipamentos ao serviço da navegação ou da exploração dos recursos marinhos.

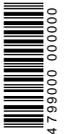
2- Durante a passagem fica ainda proibida a utilização de botes salva-vidas ou outras embarcações auxiliares, salvo em caso de sinistro ou para operações de busca e salvamento, a emissão de sinais sonoros ou luminosos, que não sejam os previstos nas normas e regulamentos sobre segurança marítima e prevenção de abalroamentos e quaisquer outras atividades que não estejam diretamente relacionadas com a passagem.

Artigo 53.º

Passagem de navios que comportam riscos especiais

1- Os navios que transportem substâncias radioativas ou outras perigosas, ou nocivas, devem ter a bordo os documentos e observar as medidas especiais de precaução previstas nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2- Os navios referidos no número anterior devem efetuar sua passagem pelas vias, dispositivos e sistemas estabelecidos conforme previsto no artigo 68.º e seguir as instruções especiais de navegação que, neste caso, possam ser expedidas pela administração marítima.



Artigo 54.º

Isenção de impostos

O direito de passagem inofensiva não está sujeito ao pagamento de taxa ou imposto sendo, contudo, os navios estrangeiros obrigados ao pagamento dos serviços que efetivamente possam ter-lhes sido prestados durante sua passagem pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas.

Artigo 55.º

Suspensão da passagem inofensiva

1- Por razões de segurança, nos termos das normas internacionais aplicáveis, o Governo pode determinar a suspensão temporária da passagem inofensiva em determinadas zonas do mar territorial e das águas arquipelágicas, sem qualquer discriminação entre navios estrangeiros.

2- A suspensão prevista no número anterior é publicitada internacionalmente pelo Governo, com a maior amplitude possível.

Artigo 56.º

Exercício da jurisdição civil

1- Os navios estrangeiros que passem pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas não podem ser detidos ou desviados para se exercer a jurisdição civil em relação às pessoas que se encontrem a bordo dos mesmos.

2- Podem adotar-se medidas cautelares ou executivas em relação aos navios estrangeiros, quando estes forem detidos ou tenham fundeado voluntariamente durante sua passagem, bem como em relação aos que naveguem pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas depois de terem abandonado as águas interiores do Estado.

3- Tais medidas podem, ainda, ser adotadas em relação aos navios em passagem lateral, mas somente pelas obrigações adquiridas e pelas responsabilidades em que tiverem incorrido durante sua passagem.

Artigo 57.º

Exercício da jurisdição penal

1- A jurisdição penal de Cabo Verde não pode ser exercida a bordo de um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas, sem proceder das águas interiores, para deter pessoas ou realizar investigações relacionadas com um delito cometido a bordo do navio durante sua passagem, salvo nos casos previstos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2- Nos casos previstos no número anterior ou por solicitação do comandante do navio ou de um representante diplomático ou consular do Estado da bandeira, as autoridades judiciais nacionais competentes podem proceder a uma instrução preliminar e tomar medidas coercivas relativamente a delitos que tenham sido cometidos a bordo de um navio estrangeiro.

Artigo 58.º

Notificação de agente diplomático

A autoridade judicial competente notifica um representante diplomático ou consular do Estado da bandeira, e caso possível, logo que receba a petição do comandante do navio e antes do início das diligências e atuações necessárias ao exercício da jurisdição penal.

CAPÍTULO III

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Artigo 59.º

Ajudas à navegação

Compete à administração marítima estabelecer e manter em funcionamento a sinalização marítima, bem como prestar as ajudas necessárias à navegação de acordo com as exigências do volume do tráfego e o grau de risco, em conformidade com as convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, assim como colocar à disposição dos interessados a informação sobre as ajudas.

Artigo 60.º

Serviço de pilotagem

1- Entende-se por pilotagem a assessoria aos comandantes, prestada a bordo por pessoal devidamente qualificado para o efeito e dirigido à segurança da navegação e manobra dos navios nas entradas e saídas dos portos.

2- Compete à administração marítima organizar e assegurar a prestação do serviço de pilotagem.

Artigo 61.º

Obrigatoriedade do serviço de pilotagem

1- A pilotagem é obrigatória para todos os navios, nos portos e locais assim considerados pela administração marítima.

2- Antes de entrar nas zonas de pilotagem e com antecedência suficiente para prosseguir as operações de aproximação e demais manobras requeridas com segurança, o comandante deve dirigir a solicitação do serviço, abstendo-se de levar a cabo qualquer manobra que necessite de direção assistida, salvo em caso de necessidade e enquanto o piloto não estiver a bordo.

3- Mediante regulamento aprovado pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima, pode-se estabelecer isenções ao serviço de pilotagem, sem que as mesmas exonerem os comandantes da obrigação de procurar a informação precisa para navegar ou manobrar sem risco e em geral a extremar a diligência que um bom marítimo habitualmente utiliza no exercício de suas funções.

4- O comandante de um navio sujeito à pilotagem obrigatória é obrigado a pagar este serviço mesmo quando realize as manobras sem piloto a bordo, sem prejuízo das sanções e responsabilidades em que incorrer.

Artigo 62.º

Prioridade de pilotagem aos navios em perigo

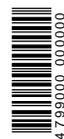
Salvo caso de força maior, o piloto deve prestar com prioridade assistência ao navio em perigo, ainda que este não a tenha solicitado, desde que tenha conhecimento da situação de risco, sem prejuízo dos direitos que lhe pode corresponder no conceito de salvamento, nos termos previstos no Título III do Livro VIII.

Artigo 63.º

Regras de rumo e governo e navegação em zona de gelos

1- Todos os navios, sem exceção, devem ajustar sua navegação ao cumprimento das regras de luzes, sinais, rumo e governo contidas nos regulamentos aplicáveis, em particular no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.

2- O comandante de qualquer navio nacional que tenha sido informado da presença de gelos na sua rota ou perto dela, é obrigado, durante a noite, a navegar a uma velocidade moderada ou a modificar sua rota para distanciar-se da zona perigosa.



4 7 9 9 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

Artigo 64.º

Publicidade dos perigos e ajudas à navegação

1- A administração marítima é obrigada a difundir periodicamente avisos aos navegantes nos quais se dá conta dos naufrágios produzidos, os objetos à deriva conhecidos e quaisquer outras circunstâncias que afetem a segurança da navegação nos espaços marítimos nacionais.

2- A administração marítima assegura a publicação periódica de livros e documentos de faróis e sinais e cartas oficiais de navegação nas quais tem de constar os naufrágios, baixios e outros obstáculos que afetem de forma duradoura a segurança da navegação.

Artigo 65.º

Avisos dos comandantes

1- Os comandantes dos navios nacionais devem informar à administração marítima as falhas ou deficiências verificadas nos sinais marítimos e em outras ajudas à navegação, assim como, dar aviso, da presença de objetos à deriva que avistem na sua viagem e possam admitir um perigo imediato para a navegação.

2- Os comandantes dos navios nacionais devem também, dar aviso, no caso de se depararem com temporais extraordinários e quaisquer outras causas que admitam um perigo para a navegação.

Artigo 66.º

Sistemas de organização e serviços de tráfego marítimo

1- No interesse da segurança da navegação e em conformidade com as normas internacionais vigentes em Cabo Verde, o Governo estabelece o procedimento, segundo o qual são designados, substituídos ou supridos, nos espaços marítimos nacionais, os sistemas de organização do tráfego, incluídas, se necessário, as vias marítimas arquipelágicas, assim como, os sistemas de notificação obrigatória para navios e os serviços de tráfego marítimo.

2- Os referidos sistemas e serviços podem ser de utilização obrigatória para todos os navios ou para determinada classe deles, sem discriminação de bandeira e uma vez que tenham obtido a aprovação e publicação internacional que, se mostrar necessária.

3- Em qualquer caso, os serviços de tráfego marítimo na zona económica exclusiva apenas podem ser de emprego obrigatório quando tenham sido devidamente aprovados e publicados pela Organização Marítima Internacional.

Artigo 67.º

Navegação em zonas de banho

1- É proibida toda classe de navegação nas zonas de banho devidamente balizadas, devendo o lançamento ou encalhe de embarcações, ser feita através de canais delimitados e assinalados para o efeito.

2- Nos trechos da costa não balizados como zonas de banho entende-se que esta ocupa uma franja de água contígua à costa de largura de duzentos metros nas praias e de cinquenta metros no resto da costa ou ribeiras, nas quais, não se pode navegar a uma velocidade superior a três nós, devendo ser adotadas as devidas precauções para evitar riscos à segurança humana.

Artigo 68.º

Zonas de segurança

Compete à administração marítima determinar as zonas de segurança para os fundeadouros, canais de navegação, zonas adjacentes aos portos, instalações e lugares de exploração de recursos naturais nos espaços marítimos nacionais, com a finalidade de preservar a segurança da navegação, assim como a entrada e saída dos navios que nelas operem.

Artigo 69.º

Colocação e retirada de artefactos navais

1- A colocação de artefactos navais e plataformas ou estruturas fixas artificiais nos espaços marítimos nacionais deve ficar devidamente balizada e de acordo com instruções da administração marítima.

2- Em redor dos artefactos, plataformas ou estruturas devem ser estabelecidas zonas de segurança da navegação, num raio que não exceda quinhentos metros a partir do seu bordo exterior, sem prejuízo de normas internacionais, que possam ser aplicadas.

3- As instalações que já não são utilizadas devem ser desmontadas e retiradas pelo seu titular num prazo razoável, fixado pela administração marítima, garantindo sempre a segurança da navegação, sem prejuízo do disposto no Capítulo V do Título IV do Livro VIII.

TÍTULO IV

PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA

CAPÍTULO I

CONCEITO E DAS CLASSES DE POLUIÇÃO MARINHA

Artigo 70.º

Conceito de poluição

Para efeitos do presente Código entende-se por poluição a introdução direta ou indireta por navios, embarcações ou quaisquer outros artefactos navais, nas águas marítimas, no solo e subsolo marinhos ou na atmosfera sobrejacente, de substâncias ou formas de energia que constituam ou possam constituir um perigo para a saúde humana, que prejudiquem ou possam prejudicar os ecossistemas marinhos, recursos turísticos ou paisagísticos, deteriore a qualidade da água do mar e reduzam ou possam reduzir as possibilidades de esparecimento ou causar obstáculo a outros usos legítimos dos mares ou das águas costeiras.

Artigo 71.º

Poluição operacional

Entende-se por poluição operacional qualquer descarga proveniente da limpeza de tanques e sentinas, de águas sujas ou de lastro, assim como de lixos ou de emanações de gases dos motores e, em geral, toda aquela produzida pelas operações normais da vida ou atividade a bordo dos navios, embarcações ou quaisquer outros artefactos navais.

Artigo 72.º

Poluição por vertimento

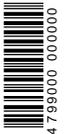
1- Entende-se por poluição por vertimento a procedente da evacuação deliberada de substâncias ou materiais a partir de navios, embarcações ou quaisquer outros artefactos navais, quando recebidas a bordo com a finalidade de proceder à sua evacuação mediante prévia realização de um processo de tratamento ou transformação a bordo.

2- Considera-se, ainda, poluição por vertimento, o naufrágio deliberado de navios, embarcações ou quaisquer outros artefactos navais, instalações ou estruturas no mar.

Artigo 73.º

Poluição acidental

Entende-se por poluição acidental a derivada de um acidente sofrido por um navio, embarcações ou quaisquer outros artefactos navais, que produza seu naufrágio, afundamento ou incêndio ou o lançamento à água ou incêndio de sua carga ou de outras substâncias ou materiais que estejam ou tenham estado a bordo.



CAPÍTULO II

ATOS ILÍCITOS DE POLUIÇÃO

Artigo 74.º

Poluição ilícita

Consideram-se ilícitos, todos os atos intencionais ou negligentes de poluição, incluída a incineração, nos espaços marítimos nacionais, assim como a causada fora destes por navios cabo-verdianos.

Artigo 75.º

Descargas ou vertimentos lícitos

1- Consideram-se lícitas as descargas ou vertimentos na medida autorizada pelas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, quando efetuadas mediante prévia permissão da administração marítima, concedida em conformidade com as referidas convenções.

2- Consideram-se também lícitas as descargas ou vertimentos realizados por força maior nas quais o ato de poluição seja necessário para salvaguardar a segurança da vida humana ou dos navios, sempre que não pareça existir outro meio para evitar a ameaça e que os possíveis danos causados se mostrem, com toda a probabilidade, inferiores aos que se produziram como consequência de qualquer outra atuação.

3- Em qualquer caso, as descargas ou vertimentos previstos no presente artigo devem ser levados a cabo de forma a reduzir ao mínimo, a probabilidade de causar danos a seres humanos ou aos ecossistemas das águas marítimas, sem prejuízo das responsabilidades civis que possam ocorrer conforme o previsto no Título V do Livro VIII.

Artigo 76.º

Perda do direito de passagem inofensiva

1- Não se considera inofensiva a passagem dos navios estrangeiros pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas quando realizem qualquer ato de poluição ilícita de forma intencional e com resultado grave para o meio ambiente.

2- Não se considera igualmente inofensiva a passagem de navios estrangeiros cujo estado de avaria ou cujas condições de navegabilidade constituam séria ameaça para o meio ambiente.

CAPÍTULO III

DEVERES GERAIS DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

Artigo 77.º

Medidas de supervisão e de limpeza

1- Compete à administração marítima fiscalizar o cumprimento de todas as normas aplicáveis, perseguir e sancionar as contravenções, bem como promover a adoção das medidas técnicas e operativas que conduzam à preservação do meio ambiente marinho e à segurança da navegação.

2- Compete ainda à administração marítima, em caso de poluição consumada, adotar as medidas que considerar procedentes para a limpeza das águas marítimas e para evitar ou prevenir danos aos ecossistemas marinhos e ao litoral.

Artigo 78.º

Controlo das atividades de exploração de recursos naturais

Durante as operações de perfuração, trabalhos de exploração ou outras atividades relacionadas com o aproveitamento e a exploração dos recursos naturais nos espaços marítimos nacionais, a administração marítima fiscaliza o cumprimento dos requisitos e condições impostas aos titulares da atividade para a prevenção da poluição, assim como para sua eliminação.

CAPÍTULO IV

PLANIFICAÇÃO DE CONTINGÊNCIAS

Artigo 79.º

Planos de preparação e luta contra a poluição

1- Compete à administração marítima estabelecer um plano nacional de preparação e luta contra a poluição marinha para fazer frente com prontidão e eficácia aos incidentes de poluição por hidrocarbonetos ou outras substâncias nocivas ou potencialmente perigosas.

2- Sem prejuízo do disposto nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, o plano previsto no número anterior, deve estabelecer regras de coordenação e interligação entre as distintas entidades e organismos públicos, chamados a intervir.

3- O plano nacional de preparação e luta contra a poluição e o plano nacional de salvamento previsto no artigo 84.º, devem ser elaborados em estreita colaboração dos departamentos responsáveis pela elaboração dos mesmos.

Artigo 80.º

Planos de emergência a bordo

1- Compete à administração marítima fiscalizar os navios nacionais que transportem hidrocarbonetos ou outras substâncias nocivas ou potencialmente perigosas e exigir que tenham a bordo a relação completa da carga, assim como um plano de emergência para o caso de poluição ajustado às prescrições contidas na lei aplicável.

2- O disposto no número anterior aplica-se igualmente aos navios estrangeiros atracados nas zonas portuárias, podendo a administração marítima exigir a exibição do plano de emergência no quadro de suas competências inspetoras como Estado do porto.

3- As embarcações são isentas das obrigações previstas nos números anteriores.

CAPÍTULO V

DEVERES DE NOTIFICAÇÃO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Artigo 81.º

Obrigação de notificar atos de poluição

1- Os comandantes dos navios nacionais devem notificar a administração marítima, e a autoridade competente do Estado ribeirinho mais próximo, os atos de poluição por hidrocarbonetos ou por substâncias nocivas ou potencialmente perigosas que tenham tomado conhecimento durante a navegação.

2- A notificação referida no número anterior é extensiva aos comandantes dos navios estrangeiros que naveguem nos espaços marítimos nacionais.

3- A notificação referida no presente artigo fica sujeita às normas internacionais aplicáveis.

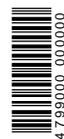
Artigo 82.º

Colaboração internacional

1- Sempre que for solicitada assistência à administração marítima por outro Estado ribeirinho em cujas águas se tenha produzido atos de poluição, deve colaborar com as autoridades do Estado solicitante se isso se mostrar possível e razoável.

2- A assistência referida no número anterior pode igualmente ser prestada a solicitação do Estado de bandeira.

3- A assistência pode consistir na participação nas operações de luta contra a poluição ou na intervenção



4789000 000000

nas diligências de averiguação do sinistro e a inspeção de documentos ou do navio presumidamente responsável pela poluição, quando este se encontrar num porto ou nas águas interiores nacionais.

4- Quando exista um perigo real de poluição nos espaços marítimos nacionais, que possa estender-se às águas de outro Estado, este último é imediatamente informado.

5- A colaboração prevista nos números anteriores pode, em todo o caso, subordinar-se ao princípio de reciprocidade.

TÍTULO V

BUSCA, SALVAMENTO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

CAPÍTULO I

SERVIÇOS PÚBLICOS DE BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO

Artigo 83.º

Conteúdo e alcance do serviço

1- Compete à administração marítima dotar os serviços públicos de busca e salvamento de meios necessários para garantir a prestação de auxílio a qualquer pessoa em perigo no mar.

2- Os serviços previstos no número anterior devem abranger todos os espaços marítimos nacionais e, se necessário, à região de busca e salvamento que possa ser atribuída a Cabo Verde nas convenções Internacionais vigentes, a qual deve ser devidamente delimitada nos planos de salvamento e nas publicações e cartas náuticas oficiais correspondentes.

3- A administração marítima deve prestar pronto e eficaz auxílio independentemente da nacionalidade das pessoas em perigo ou das circunstâncias em que estas se encontrarem e das sanções que possam recair sobre os comandantes dos navios por ações ou omissões que ponham em perigo a segurança do navio ou da navegação.

CAPÍTULO II

PLANIFICAÇÃO DO SALVAMENTO

Artigo 84.º

Planos nacionais de salvamento

1- Mediante proposta da administração marítima, o Governo deve aprovar, periodicamente, um plano nacional de salvamento, onde constem todos os meios disponíveis, os procedimentos essenciais, a coordenação e interligação entre distintas entidades e organismos públicos, chamados a intervir.

2- Na elaboração do plano referido no número anterior deve ter-se em conta o disposto nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, bem como os acordos de colaboração e coordenação existentes com os serviços de salvamento dos Estados vizinhos.

Artigo 85.º

Facilitação do emprego de meios estrangeiros

1- O Governo pode, através de regulamento, criar um regime de facilitação da chegada, utilização e saída dos portos e aeroportos nacionais de navios e aeronaves estrangeiros destinados a participar nas operações de luta contra a poluição ou de salvamento de pessoas nos espaços marítimos nacionais.

2- O regime previsto no número anterior pode igualmente abranger as facilidades necessárias para agilizar a entrada, saída e passagem rápida pelo território nacional do pessoal, mercadorias, materiais e equipamento destinados às referidas operações.

CAPÍTULO III

DOCUMENTAÇÃO DE SALVAMENTO E EMPREGO DE SINAIS

Artigo 86.º

Documentação de salvamento a bordo

1- Os navios nacionais devem ter a bordo um quadro orgânico de exercícios, missões e procedimentos em matéria de emergência a bordo e evacuação do navio.

2- Os navios nacionais de passageiros que operem em percursos fixos têm ainda a bordo, um plano de colaboração com os serviços pertinentes de busca e salvamento em caso de emergência.

3- As embarcações são isentas das obrigações estabelecidas nos números anteriores.

Artigo 87.º

Emprego de sinais de socorro

É proibido o emprego de sinais internacionais de socorro, salvo para indicar que um navio, uma aeronave ou uma pessoa estão em perigo, bem como o emprego de qualquer sinal que possa ser confundido com um sinal internacional de socorro.

CAPÍTULO IV

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

Secção I

Disposições gerais

Artigo 88.º

Objeto

1- O presente capítulo estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes e incidentes no setor do transporte marítimo e estabelece normas destinadas a reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios e embarcações, reduzindo assim o risco de acidentes e incidentes marítimos futuros.

2- O regime previsto no presente capítulo promove a realização expedita de investigações técnicas e de análises adequadas, em caso de acidentes ou incidentes marítimos, com vista ao apuramento das respetivas causas e circunstâncias, assim como a elaboração atempada e rigorosa dos relatórios de investigação e de propostas de medidas corretivas, não tendo como finalidade o apuramento de responsabilidades nem a imputação de culpa.

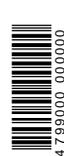
Artigo 89.º

Âmbito

1- As disposições do presente capítulo aplicam-se à investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos que:

- a) Envolvam navios ou embarcações que arvorem a bandeira nacional;
- b) Ocorram no mar territorial, nas águas arquipelágicas e nas águas interiores de Cabo Verde, conforme definidos no presente Código e na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; ou
- c) Impliquem outros interesses legítimos do Estado cabo-verdiano.

2- Estão excluídos do âmbito de aplicação do presente capítulo os acidentes e incidentes marítimos que envolvam apenas navios de guerra ou de transporte de tropas e outros navios ou embarcações propriedade do Estado cabo-verdiano ou por ele explorados e utilizados exclusivamente em serviços estatais de natureza não comercial.



3- Exceto se nas condições da alínea c) do número 1, estão também excluídos do âmbito de aplicação do presente Capítulo os acidentes e incidentes marítimos que envolvam apenas:

- a) Navios e embarcações sem propulsão mecânica e os de madeira de construção primitiva;
- b) Embarcações de recreio que não se dediquem ao comércio, exceto se forem tripuladas e transportarem mais de doze passageiros para fins comerciais;
- c) Embarcações de pesca de comprimento igual ou inferior a doze metros;
- d) Instalações fixas de perfuração ao largo.

Artigo 90.º

Definições

1- Para efeitos do presente capítulo, constituem interesses legítimos do Estado cabo-verdiano, para além dos referidos nas alíneas a) e b) do número 1 do artigo anterior, designadamente, os seguintes:

- a) O acidente marítimo do qual tenha resultado a perda de vidas humanas, ou ferimentos graves, de cidadãos nacionais;
- b) O acidente marítimo que tenha causado danos ou colocado em grave perigo o meio ambiente, incluindo o meio ambiente das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, tal como definidas no presente Código;
- c) O acidente marítimo que tenha dado origem a, ou ameace provocar, graves danos ao Estado cabo-verdiano, às suas instalações ou estruturas sobre as quais está autorizado a exercer soberania ou jurisdição;
- d) Os casos em que o Estado cabo-verdiano detenha informações importantes que possam ser úteis para a investigação.

2- Entende-se por:

- a) «Acidente marítimo» - um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos diretamente relacionados com as operações de um navio ou embarcação, com exceção dos atos ou omissões deliberados, com o objetivo de provocar danos à segurança de um navio ou embarcação, de uma pessoa ou do ambiente, que tenha como consequência qualquer dos seguintes resultados:
 - i. A morte ou ferimento grave de uma pessoa;
 - ii. A queda ao mar e consequente perda de uma pessoa que se encontrava a bordo de um navio ou embarcação;
 - iii. A perda, presumida perda ou abandono de um navio ou embarcação;
 - iv. Danos materiais sofridos pelo navio ou embarcação;
 - v. Encalhe ou inutilização de um navio ou embarcação, ou o envolvimento de um destes numa colisão;
 - vi. Danos materiais numa infra-estrutura marítima exterior ao navio ou embarcação, podendo seriamente colocar em risco a segurança deste, de outro navio ou embarcação, ou de qualquer pessoa;
 - vii. Danos graves para o ambiente ou a possibilidade de ocorrência de danos graves para o ambiente, em resultado dos danos sofridos por um ou mais navios ou embarcações;

- b) «Acidente marítimo muito grave»- um acidente marítimo que envolva a perda de vida humana, a perda total do navio ou embarcação, ou danos graves para o ambiente;
- c) «Acidente marítimo grave» um acidente marítimo ocorrido com um navio ou embarcação, que não se inclui na categoria de «acidente marítimo muito grave», que abrangia, entre outros acontecimentos, incêndio, explosão, colisão, encalhe, contacto, danos provocados por mau tempo, danos provocados pelo gelo, fissuras no casco ou suspeita de deficiências no casco, e tenha como resultado qualquer uma das seguintes situações:
 - i. A imobilização das máquinas principais, danos extensivos no alojamento ou danos estruturais graves, tais como a entrada de água no casco, que torne o navio ou embarcação incapaz de prosseguir viagem, uma vez que o mesmo se encontra numa condição que não corresponde substancialmente às disposições das convenções aplicáveis, representando assim um risco para o próprio e para as pessoas a bordo ou uma ameaça de risco inaceitável para o ambiente marinho;
 - ii. Poluição, independentemente da quantidade;
 - iii. Uma avaria ou falha de operação que obrigue ao reboque ou à assistência em terra;
- d) «Acidente marítimo pouco grave» - um qualquer acidente marítimo que não um acidente marítimo muito grave ou grave;
- e) «Incidente marítimo» um acontecimento, ou sequência de acontecimentos, que não um acidente marítimo, diretamente ligado às operações de um navio ou embarcação que tenha colocado em risco, ou, se não fosse corrigido, poderia colocar em risco a segurança do navio ou embarcação, das pessoas a bordo ou de qualquer outra pessoa ou o meio ambiente, não incluindo atos ou omissões deliberados, com o objetivo de provocar danos à segurança de um navio ou embarcação, do indivíduo ou do meio ambiente;
- f) «Aparelho de registo dos dados de viagem (VDR)» - tem a definição que lhe é dada na Resolução A.861(20) da Assembleia da Organização Marítima Internacional (OMI) e na Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI;
- g) «Centro costeiro» - a estação terrena de radiocomunicação marítima estabelecida em São Vicente;
- h) «Centro de controlo de tráfego marítimo VTMS» - Centros de controlo estabelecidos em Mindelo e na Praia;
- i) « O Centro Conjunto de Coordenação e Salvamento (JRCC) »- centro conjunto de coordenação de salvamento responsável pelas operações do SAR aeronáutico e marítimo em toda a Região de Busca e Salvamento (SSR) de Cabo Verde, nos termos do Decreto-lei n.º 31/2018, de 31 de maio, que cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Cabo Verde;
- j) «Ferimento grave» - um ferimento sofrido por uma pessoa num acidente marítimo, do qual resulta uma incapacidade da pessoa por mais de 72 horas, contabilizadas após um período de sete dias a contar da data em que sofreu o ferimento;



- k) «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI (CIA)» - o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de novembro de 1997, na versão atualizada;
- l) «Danos graves ao ambiente» - os danos causados ao ambiente que, de acordo com a avaliação do Estado afetado, produzem efeitos nefastos ao meio ambiente;
- m) «Danos materiais» - os danos que afetam significativamente a integridade estrutural, o funcionamento ou as características operacionais de um navio, de uma embarcação ou de uma infraestrutura marítima e que acarretem reparações ou a substituição de componentes importantes, ou a destruição do navio ou da infraestrutura marítima;
- n) «Diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo» - as diretrizes anexas à Resolução LEG.3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de abril de 2006, tal como aprovadas pelo conselho de administração da Organização Internacional do Trabalho (OIT) na sua 296.^a sessão, de 12 a 16 de junho de 2006;
- o) «Estado investigador principal» - o Estado responsável pela condução das investigações de acidentes e incidentes marítimos, tal como mutuamente acordado entre os Estados substancialmente interessados, em conformidade com o CIA da IMO;
- p) «Estado substancialmente interessado» - o Estado em que ocorre, pelo menos, uma das seguintes circunstâncias:
- i. O Estado de bandeira de um navio envolvido num acidente ou incidente marítimo;
 - ii. O Estado costeiro envolvido num acidente ou incidente marítimo;
 - iii. O Estado cujo meio ambiente foi grave ou significativamente afetado por um acidente marítimo, incluindo o meio ambiente das suas águas e territórios reconhecidos nos termos do direito internacional;
 - iv. O Estado no qual as consequências de um acidente ou incidente marítimo originaram, ou ameaçaram originar, danos graves a esse Estado ou a ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais está autorizado a exercer jurisdição;
 - v. O Estado no qual, em resultado de um acidente marítimo, nacionais desse Estado perderam as suas vidas ou sofreram ferimentos graves;
 - vi. O Estado que possua informação importante que os Estados da investigação técnica consideram útil para a investigação;
 - vii. O Estado que, por qualquer outro motivo, estabeleça um interesse considerado significativo pelo Estado investigador principal;
- q) «Estado terceiro substancialmente interessado» um Estado substancialmente interessado não abrangido pela alínea anterior;
- r) «Fatores contributivos» qualquer ação, omissão, acontecimento ou condição, sem os quais:
- i. O acidente ou incidente marítimo não teria ocorrido;
 - ii. As consequências adversas associadas ao acidente ou incidente marítimo provavelmente não teriam ocorrido ou não teriam sido graves;
- s) «Investigação técnica a acidente ou incidente marítimo» uma investigação de um acidente ou incidente marítimo, levada a cabo por um investigador com o objetivo de prevenir futuros acidentes e incidentes marítimos, a qual inclui a recolha e análise de provas, a identificação de fatores causais, a formulação de conclusões e de eventuais recomendações;
- t) «Investigação técnica paralela» quando o mesmo acidente ou incidente marítimo é sujeito a mais do que uma investigação técnica efetuada em simultâneo por mais do que um Estado;
- u) «Investigador responsável» a pessoa com qualificações adequadas, a quem incumbe a responsabilidade pela organização de uma investigação técnica, bem como, pelo seu desenvolvimento e controlo;
- v) «Investigador» a pessoa com qualificações adequadas, designada para colaborar com o investigador responsável nas tarefas de investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos;
- w) «Recomendação de segurança» qualquer proposta efetuada, inclusivamente para efeitos de registo e de controlo, pelo órgão de investigação do Estado que efetua ou conduz a investigação técnica, com base nas informações resultantes da investigação, com base numa análise de dados sucinta e nos resultados das investigações técnicas realizadas;
- x) «Serviço de Busca e Salvamento» serviço coordenado pelo Centro Conjunto de Coordenação de Busca e Salvamento de Cabo Verde que utiliza meios públicos e privados para localizar e recuperar os sobreviventes de acidentes ou incidentes de aeronaves, navios e embarcações, independentemente das circunstâncias e nacionalidade, tendo ainda por finalidade, prestar os primeiros socorros e outras necessidades de sobrevivência, assim como, providenciar o transporte dos mesmos para um local seguro;
- y) «Serviços de controlo de tráfego marítimo» são, designadamente:
- i. Os serviços de controlo de tráfego marítimo de âmbito costeiro (VTS costeiro);
 - ii. Os serviços de controlo de tráfego marítimo de âmbito portuário (VTS portuários).

Secção II

Responsabilidade pela investigação Técnica

Artigo 91.º

Investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos

1- A investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos é realizada pela entidade competente para tal nos termos da lei, a quem cabe identificar com a maior eficácia e rapidez possível as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

2- Cabe à entidade referida no número anterior regulamentar o disposto no presente Capítulo e aspetos conexos, sem prejuízo das situações em que se justifique a adoção de conferência procedimental para o efeito, nos termos do disposto no Título II do Livro I.



Secção III

Investigação técnica

Artigo 92.º

Estatuto da investigação técnica

1- As investigações técnicas de acidentes e incidentes marítimos, realizadas nos termos do presente capítulo, são independentes de quaisquer investigações do foro judiciário, do inquérito da autoridade marítima ou outro, destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa.

2- As investigações técnicas referidas no número anterior apenas podem ser impedidas, suspensas ou adiadas por motivo fundamentado decorrente da investigação do foro judiciário em curso.

Artigo 93.º

Dever de investigar

1- A entidade competente realiza uma investigação técnica sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave numa das seguintes circunstâncias:

- a) Quando o acidente envolva um navio ou embarcação que arvoira a bandeira nacional, independentemente do local onde ocorre o acidente;
- b) Quando o acidente ocorra no mar territorial, nas águas arquipelágicas ou nas águas interiores de Cabo Verde, qualquer que seja a bandeira do(s) navio(s) ou embarcação(ões) envolvido(s) no acidente;
- c) Quando o acidente se revele como um interesse legítimo para o Estado cabo-verdiano, conforme definido no artigo 80.º, qualquer que seja o local do acidente e da bandeira do(s) navio(s) ou embarcação(ões) envolvido(s).

2- São ainda sujeitos a uma investigação técnica todos os acidentes ou incidentes marítimos que ocorram no mar territorial, nas águas arquipelágicas ou nas águas interiores do Estado cabo-verdiano, e que envolvam um *ferry ro-ro* ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, ou, no caso do acidente ou incidente marítimo ter ocorrido noutras águas, sempre que o último porto de escala do *ferry ro-ro* ou da embarcação de passageiros de alta velocidade tenha sido um porto nacional.

3- No caso de acidentes marítimos graves, pouco graves e de incidentes marítimos, cabe à entidade competente decidir sobre a realização da investigação técnica, após proceder a uma avaliação prévia, a qual deve ter em conta, pelo menos, os seguintes fatores:

- a) Gravidade do acidente ou incidente marítimo;
- b) Tipo de navio ou embarcação;
- c) Tipo de carga;
- d) A possibilidade de os resultados da investigação técnica poderem contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes marítimos futuros.

4- Sempre que a entidade competente decida não realizar uma investigação técnica a um acidente marítimo grave deve comunicar aos Ministérios responsáveis pelos transportes marítimos e aéreos que sobre ele têm poderes de superintendência.

Artigo 94.º

Notificação de acidentes e incidentes marítimos

1- Devem ser notificados à entidade competente para a realização da correspondente investigação todos os acidentes e incidentes marítimos referidos no número 1 do artigo 89.º, nos termos da legislação aplicável.

2- A obrigação de notificação prevista no número anterior compete às seguintes pessoas ou entidades:

- a) Ao comandante ou patrão do navio ou embarcação envolvido no acidente ou incidente marítimo ou, estando este impossibilitado de o fazer, ao oficial, ao marítimo mais antigo a bordo do navio ou embarcação;
- b) Ao proprietário ou companhia do navio ou embarcação envolvido no acidente ou incidente marítimo.

3- Devem também notificar a entidade competente para a investigação:

- a) As autoridades portuárias em cuja área de jurisdição o acidente ou incidente marítimo tenha ocorrido;
- b) Os profissionais de pilotagem dos portos em cuja área de intervenção o acidente ou incidente marítimo tenha ocorrido;
- c) A organização reconhecida, ou organizações reconhecidas, que emitiu os certificados estatutários relativos ao navio ou embarcação envolvido no acidente ou incidente marítimo.

4- Devem ainda notificar a entidade competente para a investigação:

- a) Os órgãos locais do IMP relativamente aos acidentes e incidentes marítimos que ocorram em espaço sob a sua jurisdição;
- b) O órgão Ministerial responsável pelo ambiente, sempre que tenha conhecimento da ocorrência de um acidente ou incidente marítimo.

5- A notificação de acidentes marítimos muito graves e graves deve ser feita à entidade competente para a investigação no prazo de seis horas após a sua ocorrência, e dos restantes acidentes e incidentes no prazo de quarenta e oito horas.

6- O proprietário ou companhia do navio ou embarcação envolvido no acidente ou incidente marítimo deve garantir que o respetivo comandante ou patrão, ou, estando este impossibilitado de o fazer, o marítimo mais antigo a bordo do navio, elabora de imediato relatório da ocorrência, contendo, na medida do possível, os elementos indicados na legislação aplicável, e o envia à entidade competente para a investigação no prazo de sete dias úteis após o acidente ou incidente marítimo a que se refere.

7- A entidade competente para a investigação determina a forma a utilizar para as notificações previstas no presente artigo, sendo a mesma publicada na sua página eletrónica.

Secção IV

Investigadores

Artigo 95.º

Competências do investigador responsável

1- Compete ao investigador responsável, designadamente:

- a) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca controlada do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária ou policial em contrário;
- b) Acompanhar a remoção controlada do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
- c) Requisitar a entidades tecnicamente competentes e idóneas a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea anterior;



- d) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele ligadas, mas que se entenda serem relevantes para a investigação técnica em curso;
- e) Requisitar à autoridade judiciária competente os relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como os exames e os resultados das colheitas de amostras, efetuadas nas pessoas envolvidas na operação do navio ou embarcação, ou em outras pessoas de interesse para o caso, e nos corpos das vítimas;
- f) Solicitar às autoridades policiais a realização de testes de alcoolemia ou despistagem de estupefacientes nas pessoas envolvidas no acidente;
- g) Solicitar às autoridades judiciárias, marítima ou policiais a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;
- h) Solicitar ao IMP e suas dependências territoriais toda a informação sobre os navios ou embarcações, infraestruturas, marítimos, companhias ou proprietários e organizações reconhecidas, com interesse para a investigação técnica, incluindo os relativos a certificados, licenças, vistorias e inspeções, bem como qualquer informação adicional considerada relevante para a investigação;
- i) Solicitar às autoridades judiciárias, marítima ou policiais, sem prejuízo da investigação judiciária, a conservação, custódia e vigilância do local e destroços e a autorização para efetuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie relacionados com o acidente;
- j) Solicitar ao JRCC toda a informação sobre o acidente considerada relevante para a investigação técnica;
- k) Solicitar ao Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica a preparação de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;
- l) Determinar aos serviços de controlo de tráfego marítimo a cativação, durante o período de tempo necessário à investigação técnica, dos registos de imagem e de comunicação VHF (“*Very High Frequency*”) e requerer a sua transcrição;
- m) Solicitar aos pilotos e a outro pessoal portuário ou marítimo toda a informação de que estes disponham considerada de interesse para a investigação técnica;
- n) Recolher depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas sem a presença de outras cujos interesses possam ser considerados passíveis de dificultar a investigação técnica em curso;
- o) Obter os registos das vistorias e outras informações pertinentes na posse do Estado de bandeira, das companhias, das organizações reconhecidas ou de qualquer outra parte com interesse no caso, sempre que essas partes ou os seus representantes estejam estabelecidos em Cabo Verde;
- p) Elaborar, nos termos previstos no artigo 88.º, o relatório final, provisório ou simplificado.

2- Os pedidos previstos no número anterior podem ser recusados pela autoridade judiciária em função da investigação criminal em curso.

Artigo 96.º

Prerrogativas do investigador responsável

1- No exercício das suas competências, o investigador responsável tem acesso:

- a) A qualquer zona relevante ou a qualquer local do acidente, bem como a qualquer navio ou embarcação, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
- b) A uma listagem de provas e à possibilidade de proceder à busca e ao acompanhamento da remoção controlada do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
- c) Aos resultados das perícias ou análises realizadas pelas autoridades judiciais ou policiais, ou outras entidades, aos elementos de prova, casco, destroços e outros componentes ou matérias;
- d) A reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos VDR, respeitantes ao navio ou embarcação, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, a objetos, condições e circunstâncias;
- e) Aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou às análises de amostras deles retiradas;
- f) Aos resultados dos exames efetuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou embarcação ou a outras pessoas de interesse para o caso, ou às análises de amostras retiradas dessas pessoas;
- g) A qualquer informação que esteja na posse da companhia, do proprietário, da organização reconhecida e do estaleiro e que seja considerada pelo investigador responsável relevante para efeitos da investigação técnica.

2 - O acesso previsto no número anterior pode ser negado pela autoridade judiciária em função da investigação criminal em curso.

Secção V

Condução da investigação técnica, relatórios e recomendações

Artigo 97.º

Condução da investigação técnica

1- Os acidentes ou incidentes marítimos abrangidos pelo presente Capítulo devem ser objeto de uma única investigação técnica.

2- A entidade competente para a investigação, assim como qualquer outro organismo do Estado, não deve tomar medidas que possam impedir, suspender ou adiar indevidamente a realização de uma investigação técnica abrangida pelo presente Código.

3- As investigações técnicas devem ser iniciadas logo após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo ou, não sendo possível, no prazo de dois meses após a sua ocorrência.

4- Sem prejuízo das obrigações decorrentes do presente Código e do direito internacional, a entidade competente para a investigação pode, numa base casuística e de comum acordo, delegar noutro Estado, a condução de uma investigação técnica ou tarefas específicas para esse efeito, ficando sempre como último responsável pela investigação, pelo seu resultado e pelas obrigações previstas no presente Código.



Artigo 98.º

Relatórios e comunicações

1- Qualquer investigação técnica efetuada nos termos do presente Capítulo é objeto de relatório final, o qual é apresentado de acordo com a estrutura indicada na legislação aplicável.

2- A entidade competente para a investigação deve disponibilizar o relatório final, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao setor marítimo, no prazo de doze meses a contar da data do acidente.

3- Caso não seja possível elaborar o relatório final nos doze meses seguintes à data do acidente, a entidade competente para a investigação deve elaborar um relatório provisório até essa data.

4- A entidade competente para a investigação pode decidir que uma investigação técnica que não diga respeito a um acidente marítimo muito grave ou grave, consoante os casos, e cujos resultados não sejam suscetíveis de contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros, seja objeto de um relatório simplificado.

5- Compete ao órgão diretivo da entidade competente para a investigação homologar o relatório final, provisório ou simplificado, dando-o a conhecer ao membro do Governo responsável pelos Assuntos Marítimos.

6- Concluídos e homologados os relatórios finais, provisórios ou simplificados, os mesmos são de imediato publicados na página eletrónica da entidade competente para a investigação.

Artigo 99.º

Recomendações de segurança

1- As recomendações de segurança são comunicadas a todos os interessados que possam delas beneficiar em matéria de segurança, podendo ainda ser disponibilizadas ao público em geral sempre que a entidade competente para a investigação considere que tal é do interesse da segurança e prevenção da poluição.

2- Qualquer pessoa ou entidade à qual a recomendação de segurança é dirigida deve:

- a) Ter essa recomendação em consideração;
- b) Comunicar à entidade competente para a investigação, no prazo de 96 horas após a receção da recomendação, as seguintes informações:
 - i. Pormenores das medidas, caso existam, por ele tomadas ou propostas para implementar a recomendação e, no caso em que proponha implementar medidas, o prazo para a consolidação dessa implementação;
 - ii. Esclarecimento do motivo por que a recomendação não é objeto das medidas a tomar para implementação;
- c) Comunicar imediatamente à entidade competente para a investigação qualquer alteração à informação enviada ao abrigo da alínea b) e as razões que justificam a alteração.

3- As recomendações não constituem, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativa ao sujeito ou sujeitos envolvidos, direta ou indiretamente, num acidente ou incidente marítimo.

4- Nos casos em que tal se justifique, a entidade competente para a investigação formula recomendações com base numa análise abstrata de dados de acidentes e nos resultados globais das investigações técnicas realizadas.

Artigo 100.º

Sistema de alerta precoce

A entidade competente para a investigação emite imediatamente um alerta precoce sempre que se mostre necessária a intervenção de outras entidades, o qual é imediatamente comunicado aos organismos, serviços e entidades a que se refere o artigo 9.º, assim como a outros quando seja conveniente, designadamente, da área do ambiente.

Secção VI

Cooperação e coordenação

Artigo 101.º

Articulação das autoridades nacionais

1- Os investigadores da entidade competente para a investigação atuam em estreita colaboração com a administração pública dos assuntos marítimos, a que se refere o artigo 9.º, assim como com quaisquer outras autoridades, no sentido de assegurarem a eficácia das investigações, e, quando presentes no local do acidente ou incidente, devem, nomeadamente, providenciar para que sejam tomadas imediatamente, sem prejuízo das operações de salvamento, as seguintes medidas:

- a) Isolamento e guarda do local do acidente;
- b) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;
- c) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objetivos da investigação técnica;
- d) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos destroços do navio ou embarcação e nos corpos das vítimas antes da sua remoção.

2- Sem prejuízo da investigação judiciária, compete aos investigadores a entidade competente para a investigação a prática dos atos cautelares, necessários e urgentes, para assegurar a preservação dos meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos.

3- Os investigadores da entidade competente para a investigação devem comunicar às autoridades judiciais e policiais, bem como aos serviços e entidades da administração pública dos assuntos marítimos que tenham competências na matéria, as partes ou componentes do navio ou embarcação que, para efeitos da investigação técnica, não possam ser deslocados ou desmontados, até ser efetuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

4- Sem prejuízo da independência da investigação técnica, os investigadores da entidade competente para a investigação prestam às autoridades judiciais e policiais toda a coadjuvação necessária no âmbito das suas funções.

Artigo 102.º

Cooperação com países terceiros substancialmente interessados

1- A entidade competente para a investigação deve cooperar, no maior grau possível, com os países terceiros substancialmente interessados numa investigação técnica.

2- Em qualquer fase da investigação, os países terceiros substancialmente interessados podem associar-se, de comum acordo, a uma investigação técnica conduzida pela entidade competente para a investigação, nos termos do CIA da OMI.

3- A cooperação da entidade competente para a investigação numa investigação técnica conduzida por um país terceiro substancialmente interessado não prejudica os deveres de investigação e de notificação estabelecidos no presente Capítulo.



4- Caso um país terceiro substancialmente interessado esteja a conduzir uma investigação técnica que envolva um ou mais Estados interessados, a entidade competente para a investigação pode decidir abster-se de uma investigação paralela, desde que a investigação conduzida pelo país terceiro seja efetuada de acordo com o Código de Investigação de Acidentes da OMI.

Secção VII

Dever de sigilo, depoimentos e preservação dos elementos de prova

Artigo 103.º

Dever de sigilo

1- A entidade competente para a investigação deve assegurar que os registos a seguir enumerados só sejam divulgados para os fins da investigação técnica, exceto se a autoridade judiciária determinar que existe um interesse público superior na sua divulgação que se sobre põe aos princípios estabelecidos no presente Capítulo:

- a) Depoimentos das testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pela entidade competente para a investigação ou por outro órgão de investigação técnica envolvido na investigação do mesmo;
- b) Registos que revelem a identidade das pessoas que forneceram provas no contexto da investigação técnica;
- c) Informações relativas às pessoas envolvidas no acidente ou incidente marítimo, de natureza particularmente sensível ou privada, incluindo informações relativas à sua saúde.

2- A entidade competente para a investigação estabelece e implementa procedimentos destinados a assegurar a natureza reservada dos registos referidos no número anterior.

Artigo 104.º

Depoimentos

1- O depoimento das pessoas envolvidas e das testemunhas de qualquer acidente e incidente marítimo, no âmbito da investigação técnica realizada nos termos do presente Código, é confidencial quanto à identidade das pessoas envolvidas e das testemunhas e visa unicamente os objetivos da referida investigação.

2- Os depoimentos gravados podem ser utilizados quando não for possível produzir um depoimento escrito.

3- É obrigatória a recolha dos depoimentos de todas as pessoas intervenientes na segurança do navio ou embarcação.

Artigo 105.º

Preservação dos elementos de prova

O comandante ou patrão do navio ou embarcação envolvido no acidente ou incidente marítimo, ou, estando este impossibilitado de o fazer, o oficial ou marítimo mais antigo a bordo do navio ou embarcação, deve diligenciar no sentido de:

- a) Salvar toda a informação contida em cartas marítimas, diários de bordo e registos eletrónicos, magnéticos e de vídeo, incluindo os dados dos VDR e de outros dispositivos eletrónicos relativos aos períodos que antecederam, durante o qual ocorreram e que se seguiram ao acidente;
- b) Prevenir a eliminação por sobreposição ou outra alteração dessa informação;
- c) Proteger de interferências qualquer outro equipamento considerado pertinente para a investigação técnica ao acidente;
- d) Recolher e resguardar sem demora todos os elementos de prova para os fins das investigações técnicas.

Secção VIII

Disposições complementares

Artigo 106.º

Documentação

A entidade competente para a investigação conserva a documentação de suporte à investigação técnica pelo prazo de dez anos, contados a partir da data de homologação do relatório final.

Artigo 107.º

Tratamento justo dos marítimos

Cabo Verde rege-se pelas disposições das diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente e incidente marítimo nas águas sob jurisdição nacional, assim como por quaisquer outras normas aplicáveis neste domínio, de fonte internacional ou nacional.

Artigo 108.º

Responsabilidade pelos custos com as peritagens técnicas

1- Os custos originados com as peritagens técnicas que se tornarem necessárias no âmbito do inquérito são da responsabilidade da companhia a que o navio ou embarcação pertence.

2- Quando a entidade competente para a investigação, por razões de andamento do inquérito, tiver de assumir o pagamento de custos referidos no número anterior, é reembolsado, pela companhia, das quantias pagas.

3- A companhia é notificada pela entidade competente para a investigação para efetuar o reembolso previsto no número anterior, no prazo de noventa dias a contar da data da notificação, sendo aplicável o regime de execução de atos administrativos que determinem o pagamento de quantia certa, nos termos do Decreto-Legislativo n.º 15/97, de 10 de novembro.

TÍTULO VI

PODERES DE AUTORIDADE DA ADMINISTRAÇÃO DOS ASSUNTOS MARÍTIMOS E SERVIÇOS ASSOCIADOS

CAPÍTULO I

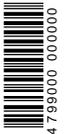
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 109.º

Poderes de autoridade da administração marítima

1- No âmbito das suas competências de fiscalização, à administração marítima cabe exercer os seguintes poderes de autoridade:

- a) Aceder e inspecionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, equipamentos e serviços das empresas de transporte marítimo, portos e navios;
- b) Notificar todos os indivíduos que se encontrem em violação flagrante das normas cuja observância devem fazer respeitar, no caso de não ser possível o recurso à autoridade policial em tempo útil;
- c) Requisitar para análise equipamentos e documentos;
- d) Solicitar a colaboração das autoridades policiais, quando o julguem necessário ao desempenho das suas funções;
- e) Determinar, a título preventivo e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de atividades e encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança marítima e segurança da navegação ou do meio ambiente marinho.



2- Os poderes referidos no número anterior são exercidos pelos agentes da administração marítima designados e credenciados para o efeito pelo seu órgão competente, podendo ser autorizados ao uso de armas de fogo para defesa própria, dos objetos do serviço e das instalações e valores confiados à sua guarda.

3- Da suspensão, cessação ou encerramento a que se refere a alínea e) do número 1 é lavrado auto de notícia, o qual é objeto de confirmação pelo órgão diretivo da administração marítima no prazo máximo de dez dias, sob pena de caducidade da preventiva determinada.

Artigo 110.º

Identificação

1- Ao pessoal da administração marítima que desempenhe funções de fiscalização é atribuído cartão de identificação, cujo modelo e condições de emissão é objeto de Portaria do membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

2- O cartão de identificação deve ser exibido quando se exercem as correspondentes funções fiscalizadoras.

Artigo 111.º

Policimento das áreas sob a jurisdição da administração marítima

1- O policiamento das áreas sob a jurisdição da administração marítima compete à Polícia Nacional.

2- O serviço de policiamento nas áreas referidas no número anterior, tem por fim colaborar na prevenção e combate de atividades ilícitas, assegurar o cumprimento das leis e regulamentos marítimos.

Artigo 112.º

Colaboração com outros corpos policiais

No exercício das suas funções nas áreas definidas no artigo anterior, o serviço da Polícia Nacional deve colaborar com as autoridades alfandegárias e com a polícia judiciária na prevenção e combate da criminalidade, dando sempre conhecimento das suas atuações ao capitão do porto respetivo.

CAPÍTULO II

MEDIDAS GERAIS DE INTERVENÇÃO SOBRE NAVIOS

Artigo 113.º

Medidas gerais de intervenção executiva

1- Para a salvaguarda da segurança da navegação, da prevenção da poluição das águas marítimas e da fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos vigentes, pode a administração marítima interceder, solicitar informação, visitar, inspecionar, deter, conduzir a porto e adotar quaisquer outras medidas que se considerarem necessárias em relação aos navios nacionais que infringam ou possam infringir os referidos bens jurídicos ou atentar contra as referidas leis.

2- As atuações previstas no número anterior são extensíveis aos navios estrangeiros que se encontrem nos espaços marítimos nacionais, sem prejuízo do previsto no presente Código para os navios de Estado estrangeiros e em matéria de direito de perseguição.

3- A atuação referida no número anterior é precedida de informação das medidas adotadas e com a maior brevidade possível ao representante diplomático ou consular do Estado de bandeira.

Artigo 114.º

Guarda Costeira

1- Nos termos do disposto no número 4 do artigo 9.º, a Guarda Costeira exerce os seus poderes de autoridade marítima, de acordo com a sua missão legalmente determinada.

2- Sem prejuízo de outras situações, a Guarda Costeira exerce ainda os seus poderes em coadjuvação da administração marítima quando para tal solicitada por esta no âmbito do presente Título.

Artigo 115.º

Acesso a bordo e emprego da força

1- Para prosseguir os fins previstos no artigo 113.º, o pessoal da administração marítima pode ordenar a detenção e aceder a bordo dos navios em que tiverem de realizar as comprovações e atuações correspondentes.

2- Sem prejuízo do recurso à autoridade policial sempre que possível, tornando-se necessário, pode o pessoal da administração marítima adotar as medidas coercivas que se mostrarem úteis e forem proporcionais para impedir que o navio infrator fuja às obrigações, sanções e responsabilidades incorridas.

CAPÍTULO III

MEDIDAS ESPECIAIS DE INTERVENÇÃO SOBRE NAVIOS

Artigo 116.º

Medidas especiais a adotar na zona contígua

1- A administração marítima ou qualquer entidade pública competente em razão da matéria, tendo conhecimento de navio estrangeiro situado na zona contígua, em preparativos para infringir, que esteja a infringir ou tenha infringido as leis e regulamentos a que se refere o artigo 31.º podem interceder, solicitar a informação ou realizar a inspeção apropriada.

2- Tornando-se necessária, devem adotar as medidas que se mostrarem úteis e proporcionais para prevenir ou sancionar a infração, incluindo a detenção e condução a porto.

Artigo 117.º

Medidas especiais em caso de poluição

1- Em caso de poluição ou de perigo de poluição nos espaços marítimos nacionais, a administração marítima deve adotar todas as medidas razoáveis para sua limpeza ou para prevenir, reduzir ou eliminar o perigo e solicitar, se necessário, a colaboração de outras entidades e organismos públicos.

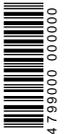
2- A administração marítima pode ainda, em caso de urgência, acordar com terceiros a execução das medidas preventivas ou de limpeza, devendo ressarcir diretamente aos contratados utilizados e independentemente de que o pagamento possa imputar o valor dos avales, garantias e outros recursos obtidos dos responsáveis conforme à legislação vigente.

3- A administração marítima goza dos mesmos poderes em caso de poluição por acidente produzido em alto mar, sempre que, no caso de navios estrangeiros, represente um perigo de graves danos nos espaços marítimos nacionais ou no litoral ou que atente contra os interesses conexos.

Artigo 118.º

Obstrução de vias navegáveis

1- Em caso de um ou vários navios impedirem ou dificultarem o livre acesso a um porto ou à livre navegação por suas águas, a administração marítima deve adotar, de imediato, todas as medidas que se mostrarem úteis e adequadas ao restabelecimento da livre navegação afetada.



2- Para o cumprimento do disposto no número anterior, devem o comandante do navio e todos quantos estiverem a bordo, cumprir sem demora as ordens dadas sob pena de responder às sanções procedentes, independentemente do exercício de ações correspondentes conforme as leis, pelos lesados.

3- Tornando-se necessário, a administração marítima pode proceder à transferência e detenção do navio em lugar determinado e durante o tempo imprescindível para o restabelecimento da normalidade.

4- O previsto no presente artigo não prejudica o disposto no Livro III e no Capítulo V do Título IV do Livro VIII em matéria de remoções.

Artigo 119.º

Imposição de obrigações a armadores e comandantes

1- A administração marítima pode estabelecer obrigações a cargo dos armadores e comandantes dos navios nacionais por motivos de salvamento, segurança marítima, luta contra a poluição, sanidades ou outras causas graves de utilidade pública ou interesse social.

2- Pode igualmente ordenar a participação em operações de salvamento de vidas e, em caso de grave risco para a segurança da navegação ou do meio ambiente, a colaboração em operações de salvamento de bens ou de luta contra a poluição.

3- O disposto nos números anteriores é extensivo aos navios estrangeiros que estiverem nos portos, águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial e sempre que necessário para evitar a perda de vidas ou graves incidentes de poluição do domínio público marítimo, sem prejuízo do previsto no Título VII do presente Livro para os navios de Estado estrangeiros.

CAPÍTULO IV

PROPORCIONALIDADE E RESPONSABILIDADE

Artigo 120.º

Detenções injustificadas e indemnização

1- A administração marítima deve tomar todas as medidas para evitar detenções ou demoras desnecessárias de navios devido às medidas tomadas em conformidade com o previsto no presente Título.

2- As detenções ou demoras desnecessárias referidas no número anterior determinam o ressarcimento dos danos ocorridos por causa delas.

CAPÍTULO V

DIREITOS DE PERSEGUIÇÃO E DE VISITA

Artigo 121.º

Exercício dos direitos de perseguição e de visita

1- Os direitos de perseguição e de visita são exercidos pelas causas e na forma estabelecida nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2- O exercício destes direitos compete à Guarda Costeira, sem prejuízo da colaboração necessária com a administração marítima ou com outros departamentos governamentais competentes em razão da matéria.

Artigo 122.º

Atividades de fiscalização e exercício do direito de visita

1- No âmbito das atividades de fiscalização, pode ser exercido, nos termos do direito internacional e do direito interno, o direito de visita sobre todos os navios,

embarcações ou outros dispositivos flutuantes, nacionais ou estrangeiros, à exceção daqueles que gozem de imunidade:

- a) No mar territorial e nas águas arquipelágicas quando existirem motivos fundados para presumir que a passagem desse navio é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança nacional;
- b) Na zona contígua, quando necessário para evitar ou reprimir as infrações às leis ou regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no território nacional ou no mar territorial, ou as infrações relativas ao património cultural subaquático ocorridas naquela zona ou no mar territorial;
- c) Na zona económica exclusiva, no quadro:

- i. Dos direitos de soberania relativos a exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, e a exploração e aproveitamento desta zona para fins económicos;
- ii. Do exercício de jurisdição no que concerne, designadamente, a proteção e a preservação do meio marinho, investigação científica marinha e ilhas artificiais, instalações e estruturas.

2- O direito de visita abrange as situações em que um navio, uma embarcação ou outro dispositivo flutuante se encontre em preparativos para qualquer das atividades referidas no número anterior e em que existam motivos fundados para presumir que um navio, uma embarcação ou um dispositivo flutuante violou o direito interno ou o direito internacional aplicável nessa zona marítima.

3- Se, no decurso de atividade de fiscalização, o navio ou a embarcação não acatar a ordem de parar, pode ser empreendida perseguição, nos termos do direito internacional.

Artigo 123.º

Direito de visita no alto mar

O direito de visita no alto mar pode ser exercido quando:

- a) Existam motivos fundados para assumir que um navio arvorando a bandeira nacional infringiu o direito interno ou o direito internacional;
- b) Relativamente a navios estrangeiros, o Estado cabo-verdiano tiver jurisdição em conformidade com o direito internacional.

Artigo 124.º

Procedimento da visita a bordo

1- Caso se constate a prática de ilícito durante a visita a bordo, é levantado auto de notícia relativo às infrações verificadas, sendo aplicadas as medidas cautelares adequadas, designadamente a apreensão dos bens e documentos que constituem os meios de prova, a detenção dos tripulantes infratores e o apresamento do navio.

2- A visita a bordo é mencionada no diário de navegação, ou registo de bordo equivalente, e dela deve ser efetuado um relatório do qual constem, designadamente, a identificação e a posição do navio, os fundamentos e os resultados do exercício do direito de visita e as eventuais medidas cautelares que tenham sido aplicadas.

3- O relatório referente à visita a bordo é enviado às autoridades nacionais competentes e, tratando-se de navio estrangeiro, às autoridades diplomáticas do Estado de bandeira.



Artigo 125.º

Condução a porto nacional

1- Em conformidade com as disposições do presente Título, o navio detido pode ser conduzido ao porto nacional mais próximo, para fins de realização da pertinente instrução para a averiguação dos factos, imposição da sanção e exigência.

2- O navio fica à ordem da autoridade competente, sendo levantado auto de notícia relativo às infrações verificadas.

TÍTULO VII

NAVIOS DE ESTADO ESTRANGEIROS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 126.º

Imunidade

Com as exceções previstas nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e no presente Código, os navios de Estado estrangeiros gozam de imunidade, estando sujeitos unicamente à jurisdição do seu Estado de bandeira.

Artigo 127.º

Regulamentação especial

Sem prejuízo do disposto no direito internacional e no presente Código, o Governo deve regular o regime de navegação, admissão e permanência de navios de Estado estrangeiros nos espaços marítimos nacionais.

CAPÍTULO II

REGIME DE NAVEGAÇÃO E DE ENTRADA EM PORTO

Artigo 128.º

Navegação por águas interiores e entrada em porto

1- Os navios estrangeiros de guerra podem entrar nas águas interiores e visitar os portos abertos, mediante prévia autorização, a ser concedida caso a caso, pelo Ministério da Defesa por via diplomática e de acordo com o estabelecido nas convenções vigentes em Cabo Verde.

2- Outros navios de Estado carecem apenas de autorização concedida caso a caso pela administração marítima, devendo ser requerida com antecedência à chegada do navio.

3- Excetuam-se as autorizações previstas nos números anteriores, em casos de avaria, mau tempo ou outra causa urgente e determinante da necessidade de arribada forçada por razões de segurança.

4- Nos casos referidos no número anterior, o comandante do navio deve informar imediatamente e por todos os meios possíveis, o órgão mais próximo da administração marítima ou da guarda costeira se se tratar de navio de guerra e seguir as instruções recebidas até obter a correspondente autorização por via diplomática.

5- Navios ou submarinos de Estado que comportem riscos nucleares estão sujeitos às autorizações previstas no presente artigo.

Artigo 129.º

Atividades proibidas

1- Salvo autorização expressa do Ministério da Defesa, não se considera inofensiva e é proibida a passagem de navios de Estado estrangeiros pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas, quando comporte a realização de manobras ou outros exercícios com armas de qualquer classe ou o lançamento, receção ou embarque de qualquer tipo de aeronaves ou de dispositivos militares.

2- Na zona económica exclusiva é ainda proibida a realização, sem autorização, das atividades a que se refere o número anterior quando possam produzir contaminação do meio marinho ou prejudicar os recursos naturais da zona.

Artigo 130.º

Submarinos de Estado

Nas águas interiores, no mar territorial e nas águas arquipelágicas, os submarinos de Estado estrangeiros devem cumprir o previsto no artigo 42.º.

Artigo 131.º

Medidas em caso de incumprimento

1- Os navios de Estado estrangeiros que infrinjam as disposições do presente Código são solicitados pela guarda costeira a mudar sua atitude e, se necessário, para abandonarem imediatamente os espaços marítimos nacionais.

2- Em conformidade ao direito internacional, o Estado de bandeira do navio estrangeiro é responsável por qualquer perda ou dano em consequência do incumprimento das leis e regulamentos nacionais, especialmente dos relativos à passagem pelo mar territorial e à estadia nos portos e águas interiores.

LIVRO III

PORTOS

TÍTULO I

ORGANIZAÇÃO E DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 132.º

Regime aplicável

O regime de domínio público e de organização dos portos nacionais, bem como o das operações portuárias, serviços portuários náuticos, demais atividades e usos dos portos, estão sujeitos a legislação especial, sem prejuízo da aplicação subsidiária das normas contidas no presente Código.

Artigo 133.º

Administração portuária e zona portuária

1- Entende-se por administração portuária a entidade responsável pela gestão e exploração de um, vários ou todos os portos nacionais, em conformidade com o estabelecido na legislação portuária.

2- Entende-se por zona portuária toda a área marítima destinada 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 atividades relativas ao movimento de passageiros e mercadorias.

3- A administração portuária exerce suas funções em toda a zona portuária, sem prejuízo das competências da administração marítima previstas no presente Código.

CAPÍTULO II

OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS NÁUTICOS

Artigo 134.º

Operações portuárias

O regime das operações portuárias, bem como do acesso e exercício das correspondentes atividades é objeto de legislação especial.



4 7 99000 000000

Artigo 135.º

Serviços portuários náuticos

1- São serviços portuários náuticos os de pilotagem, reboque, amarração e desamarração de navios e outros prestados na zona portuária para facilitação de manobras de atracação, desatracação, acostagem ou fundeio.

2- O serviço de pilotagem pode ser obrigatório, nos termos previstos no presente Código.

3- O serviço de reboque e o de amarração e desamarração é obrigatório em todos os portos para todos os navios de arqueação bruta superior a dois mil tons.

TÍTULO II

SEGURANÇA E PROTEÇÃO PORTUÁRIA

CAPÍTULO I

PREVENÇÃO E REPRESSÃO DE ATOS ILÍCITOS

Artigo 136.º

Proteção do transporte marítimo

1- Entende-se por proteção do transporte marítimo, a combinação de medidas, meios humanos e materiais destinados a proteger os navios e as zonas portuárias contra as ameaças de ações ilícitas intencionais, nos termos previstos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2- A administração marítima é a autoridade competente em matéria de proteção do transporte marítimo e como tal, responsável pela proteção dos navios e das zonas portuárias nacionais.

Artigo 137.º

Atuação das forças policiais

1- As forças policiais ocupam-se das operações de vigilância, prevenção e repressão de quaisquer atos ilícitos intencionais nas zonas portuárias, conforme o previsto na legislação em vigor, em coordenação com a administração marítima e a portuária.

2- Sem prejuízo do disposto no número anterior, as forças policiais devem sujeitar-se à planificação e instruções emanadas da administração marítima em matéria de proteção do transporte marítimo internacional.

CAPÍTULO II

REGULAÇÃO E PLANIFICAÇÃO

Artigo 138.º

Regulação especial

O Governo regula a organização, meios e alcance da proteção do transporte marítimo, dando cumprimento às obrigações assumidas pela República de Cabo Verde nesta matéria em virtude das convenções internacionais vigentes.

Artigo 139.º

Planificação

A regulação referida no artigo anterior deve habilitar a administração marítima a adotar um plano nacional de proteção do transporte marítimo, bem como emitir circulares ou diretivas com vista ao efetivo cumprimento dos instrumentos internacionais sobre a matéria.

TÍTULO III

REGIME DOS NAVIOS NOS PORTOS

CAPÍTULO I

CHEGADA E ENTRADA NO PORTO

Artigo 140.º

Entrada no porto

1- Todos os navios podem entrar nos portos nacionais abertos à navegação marítima nacional e internacional, ficando sujeitos ao disposto no presente Código e na demais legislação aplicável, designadamente, nos domínios portuário, de segurança e proteção, aduaneiro, de emigração, sanitário, ambiental e de outras medidas de polícia.

2- A autorização de entrada no porto é da competência da administração portuária mediante solicitação do comandante, armador ou agente marítimo e está sujeita à legislação referida no número anterior.

3- O disposto no presente artigo não prejudica o impedimento ou condicionamento da entrada de navios nos portos nacionais, de acordo com as normas internacionais aplicáveis, com o estabelecido no presente Código e na demais legislação aplicável.

Artigo 141.º

Pré-aviso de chegada

1- O comandante, armador ou agente de navegação de navio que se dirija a um porto nacional dá conhecimento à administração portuária, com antecedência mínima de 48 horas quando procedem do estrangeiro ou de 12 horas quando proceda de porto nacional, do dia e hora estimados de chegada do navio, suas dimensões, calado à chegada, quantidade e natureza da mercadoria a carregar ou a descarregar e outras informações complementares.

2- O disposto nos números anteriores não se aplica aos navios nacionais afetos ao serviço de linha regular e de pesca local ou costeira.

3- A administração portuária informa pontualmente a administração marítima das escalas previstas e das autorizações de entrada concedidas, bem como, se necessário, de quaisquer circunstâncias que façam prever tratar-se de navios que comportam riscos especiais.

Artigo 142.º

Declarações à entrada no porto

A entrada de navios nos portos nacionais é precedida do cumprimento das obrigações declarativas e da prestação das demais informações estabelecidas em legislação especial.

Artigo 143.º

Fecho de portos

1- A administração portuária pode determinar o encerramento de portos, terminais e seus canais de acesso e águas interiores pelo tempo estritamente indispensável e no respeito pelas normas internacionais aplicáveis, tomando todas as providências para dispor a devida publicidade internacional.

2- A administração marítima e a administração portuária podem proibir ou limitar, conjuntamente, a navegação nos portos e seus canais de acesso e águas interiores, bem como a entrada e saída de navios, em razão de condições meteorológicas ou hidrográficas, de obstáculos à navegação, ou outras razões de segurança pública ou ambiental, ou de ordem pública justificantes.

3- Em situações de urgente necessidade pública, os poderes referidos nos números anteriores podem ser exercidos unilateralmente pela administração marítima, que desse exercício informa imediatamente a administração portuária pelos meios mais adequados.



4- Para assegurar a execução das medidas referidas nos números anteriores pode ser solicitada a colaboração da Guarda Costeira e de outras autoridades cuja intervenção possa justificar-se em razão das suas competências.

Artigo 144.º

Arribada forçada

1- No caso de arribada forçada de um navio, o comandante, armador ou agente marítimo comunica as respetivas causas à administração marítima, que verifica os motivos que a justificam e indica as formalidades e requisitos especiais que, no caso, devam ser cumpridos.

2- Quando se trate de navios que comportem riscos especiais aplica-se o disposto no Capítulo III do presente Título.

CAPÍTULO II

REGIME GERAL DE ESTADIA NO PORTO

Artigo 145.º

Regimes gerais de visita e de estadia

O regime de visita e de estadia dos navios nas zonas portuárias está sujeito ao disposto no presente Código, na legislação portuária e demais leis e regulamentos aplicáveis.

Artigo 146.º

Controlo por parte da administração marítima

1- Os navios atracados nas zonas portuárias ou fundeados nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional ficam sujeitos aos controlos e outras medidas da administração marítima consideradas úteis e necessárias ao exercício das suas competências em matéria de segurança marítima, proteção do transporte marítimo e prevenção da poluição.

2- Nos termos do número anterior, a administração marítima exerce as competências de intervenção, visita e inspeção a bordo, detenção e aplicação de sanções de acordo com as normas internacionais aplicáveis e nos termos previstos no presente Código, designadamente no Título III do seu Livro IV.

Artigo 147.º

Deveres dos comandantes

Os comandantes dos navios atracados nos portos nacionais são responsáveis pela segurança e proteção dos seus navios e devem adotar as precauções necessárias para evitar riscos de qualquer natureza, incluindo as condições de tempo e de mar, a poluição marinha, o incêndio, a explosão ou os atos ilícitos intencionais a bordo, como o roubo ou a sabotagem.

Artigo 148.º

Tripulações de segurança e manobras obrigatórias

1- Durante a permanência na zona portuária, os navios devem manter a bordo, a tripulação mínima de segurança para executar qualquer movimento ou manobra que ordene a administração marítima ou a administração portuária ou que seja necessária para a segurança do porto ou para evitar os riscos a que se refere o artigo anterior.

2- Quando razões de segurança assim o exigirem, a administração marítima ou a administração portuária podem proceder, por conta do navio, a trocas de lugar do posto de atracação ou fundeio ou a execução de qualquer manobra, podendo chegar, em caso de urgência, ao corte de amarras ou correntes

Artigo 149.º

Uso de meios radioelétricos a bordo

1- O uso de meios radioelétricos a bordo dos navios nos portos e nos espaços marítimos nacionais está sujeito ao disposto no presente artigo e nos regulamentos do serviço radioelétrico das embarcações.

2- Sem prejuízo da imunidade prevista no presente Código para os navios de Estado, é proibido aos navios estrangeiros o uso de rádio navegação ou de radiocomunicações durante a estadia nas águas interiores e nos portos nacionais, salvo se estritamente necessário para a segurança da navegação ou para a realização de operações de salvamento marítimo, bem como para comunicar com os pilotos, com a administração marítima ou com a administração portuária.

Artigo 150.º

Passageiros clandestinos a bordo

1- Entende-se por passageiro clandestino, qualquer pessoa que se oculte no navio sem consentimento de seu proprietário, armador ou comandante.

2- O comandante do navio que se dirige a porto nacional deve informar à administração marítima, com a maior antecedência possível, da presença de passageiros clandestinos a bordo.

3- O comandante do navio deve, igualmente, adotar medidas para garantir aos passageiros clandestinos a bordo, alimentação e alojamento em condições dignas até a chegada do navio a porto e entregá-los às autoridades competentes, conforme a legislação de emigração em vigor.

4- O armador do navio que transportou o passageiro clandestino é solidariamente obrigado a assumir o custo de alimentação, alojamento, assistência jurídica e de intérprete e de repatriamento, no caso de desembarque do passageiro clandestino, devido a situação desumana ou degradante no navio, por precisar de assistência médica ou humanitária ou para ser repatriado pelas autoridades competentes.

5- Para garantir o cumprimento desta obrigação, a administração marítima nacional pode ordenar a prestação de garantia suficiente sob pena de retenção do navio no porto.

Artigo 151.º

Responsabilidade da tripulação

Os comandantes e membros da tripulação do navio, não incorrem em responsabilidades penais ou administrativas se houver convicção do armador no embarque de passageiros clandestinos ou quando não sejam adotadas as medidas referidas no artigo anterior.

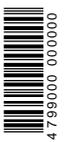
Artigo 152.º

Jurisdição sobre navios estrangeiros em porto

1- Sem prejuízo do disposto para os navios de Estado, os navios estrangeiros estão sujeitos à jurisdição civil e penal dos tribunais cabo-verdianos enquanto permanecerem nos portos nacionais ou nas águas interiores.

2- As autoridades judiciais podem ordenar a prática a bordo de diligências, entrada e revista no navio, incluídos os camarotes, devendo estas ser comunicadas ao cônsul da bandeira do pavilhão, com a maior brevidade possível.

3- A jurisdição dos tribunais cabo-verdianos mantém-se depois dos navios estrangeiros abandonarem as águas interiores e se encontrarem a navegar pelas águas arquipelágicas ou pelo mar territorial, bem como, quando detidos fora deste último, no exercício do direito de perseguição.



47 99000 000000

CAPÍTULO III

ENTRADA E ESTADIA DE NAVIOS EM CASO DE RISCOS ESPECIAIS

Artigo 153.º

Proibição ou condicionamento da entrada

1- A administração marítima pode proibir ou condicionar a entrada de navios nos portos nacionais e nas águas interiores por razões de emergência ou riscos específicos para a saúde pública, bem como de navios que apresentem graves deficiências de navegabilidade constituindo perigo para a segurança de pessoas, bens ou do meio marinho.

2- A administração marítima pode ainda proibir ou condicionar a entrada nos portos e nas águas interiores de navios cujo estado de avaria ou cujas instalações ou carga não garantam o respeito das normas vigentes em matéria de prevenção da poluição, de acordo com as normas internacionais aplicáveis.

Artigo 154.º

Natureza dos requisitos de entrada

1- As condições ou requisitos referidos nos artigos anteriores podem consistir, entre outros, no dever de entrar previamente num determinado lugar de refúgio, na realização de inspeções, reparações, lastrar e deslastrar, transbordos, trasfega de tanques ou re-estivas ou na prestação duma garantia suficiente por parte do proprietário, armador, agente, carregador ou fretador do navio para responder a possíveis danos que o navio possa ocasionar.

2- O Governo deve regulamentar os critérios, procedimentos, garantias e outros elementos necessários ao incremento do previsto no presente artigo.

Artigo 155.º

Prevalência do dever de salvamento de vidas

O disposto nos dois artigos precedentes não prejudica o dever de proceder ao salvamento das pessoas que se encontrem a bordo, que tem prioridade sobre quaisquer considerações de proteção dos bens materiais ou do meio ambiente.

Artigo 156.º

Navios que comportem riscos nucleares ou radioativo

1- Os navios de propulsão nuclear e quaisquer outros que levem a bordo substâncias que comportem riscos radioativos ou nucleares podem entrar nas águas interiores e visitar os portos abertos de acordo com as prescrições técnicas e operativas estabelecidas pelo Governo e pelas normas de direito internacional aplicáveis.

2- Antes da entrada do navio na zona portuária, os órgãos competentes da administração marítima devem fazer o controlo dos documentos de segurança do navio, o controlo dosimétrico e outros que se mostrarem necessários para a proteção do meio ambiente, podendo efetuar controlos complementares durante a estadia do navio em porto.

3- Se na sequência do controlo previsto no número anterior, ou por qualquer outra razão, for considerada que a estadia do navio pode ter efeitos perigosos, os serviços da administração marítima podem ordenar ao navio o abandono da zona portuária e das águas interiores num prazo determinado, sem que deste facto derive alguma responsabilidade patrimonial para a administração.

Artigo 157.º

Outras mercadorias perigosas

1- A movimentação e transporte de mercadorias perigosas devem obedecer ao prescrito no Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas.

2- O Governo regulamenta as condições especiais para a entrada e estadia no porto dos navios que transportem essas mercadorias, assim como para sua carga, descarga, estiva e manipulação a bordo e em terra.

CAPÍTULO IV

NAVIOS INATIVOS OU ABANDONADOS

Artigo 158.º

Amarração de navios inativos

1- A administração portuária, em coordenação com a administração marítima, autoriza a amarração ou fundeio temporário de navios ou embarcações inativos na zona portuária, designando o lugar, período e demais condições de permanência, sempre que tal não prejudique as operações ou serviços portuários ou constitua um perigo para as pessoas ou para os bens.

2- Compete à administração marítima fixar a tripulação mínima de segurança referida no artigo 148.º, podendo exigir garantia suficiente para cobrir os danos ou prejuízos que possam surgir durante o tempo de amarração e despesas necessárias para a manutenção e alojamento digno das pessoas a bordo.

3- Se o navio ou embarcação chegar a constituir, em qualquer momento, perigo para a zona portuária, aplica-se o disposto no artigo seguinte.

Artigo 159.º

Situações de perigo ou risco grave

1- Nos casos em que um navio ou embarcação apresente perigo de naufrágio na zona portuária ou constitua um risco grave para pessoas ou bens, a administração portuária, em coordenação com a administração marítima, solicita ao comandante, armador ou agente marítimo o abandono do porto ou a adoção de medidas de reparação ou outras, fixando um prazo razoável para o efeito.

2- O incumprimento do disposto no número anterior confere à administração portuária, em coordenação com a administração marítima, o poder de proceder à mudança do navio ou da embarcação, ou da respetiva carga, ou de tomar outras medidas adequadas à situação, sendo os gastos por conta do armador.

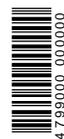
3- Em situações de extrema necessidade, segundo um juízo de proporcionalidade, necessidade e adequação, a administração portuária e a administração marítima podem, conjuntamente, determinar o afundamento do navio ou embarcação num lugar autorizado pelas convenções internacionais vigentes e onde não prejudique a navegação, a pesca ou o meio ambiente, sendo os gastos por conta do armador.

4- O disposto nos números anteriores aplica-se igualmente nas situações em que o navio ou embarcação se encontra fora da zona portuária, em águas interiores, águas arquipelágicas ou no mar territorial, sendo os correspondentes poderes exercidos pela administração marítima, em coordenação com a administração portuária.

Artigo 160.º

Navios ou embarcações detidos por decisão judicial ou administrativa

1- Sem prejuízo do disposto no artigo 159.º, quando tenha sido ordenada a detenção, conservação ou depósito de um navio ou embarcação na zona portuária por decisão judicial ou administrativa, e a estadia do navio ou embarcação cause grave prejuízo à exploração do porto, a administração portuária pode solicitar à administração marítima que, no prazo de cinco dias úteis, requeira a respetiva venda antecipada, nos termos do disposto no Título III do Livro XI.



2- A venda do navio ou embarcação pode também ser requerida e ordenada, nos termos do disposto no Título III do Livro XI, quando exista um risco considerável da sua depreciação, depositando-se o produto da venda para efeitos do processo.

3- O tribunal pode sustar a venda caso a conservação do navio ou embarcação seja considerada imprescindível para os fins da instrução do processo e pelo tempo estritamente necessário para o efeito.

4- Nos casos de detenção judicial ou administrativa de navios ou embarcações, a administração portuária pode mudar a localização do navio ou embarcação na zona portuária, informando imediatamente da nova localização à administração marítima e ao tribunal onde corra o processo de venda.

Artigo 161.º

Navios abandonados em porto

1- Para efeitos do disposto no presente Código, consideram-se abandonados, passando a pertencer ao Estado, os navios ou embarcações declarados como tal por permanecerem durante mais de três meses atracados, amarrados ou fundeados no mesmo lugar na zona portuária, sem atividade apreciável exteriormente e sem ter abonado as correspondentes taxas.

2- O abandono é declarado pela administração marítima, oficiosamente ou por solicitação da administração portuária.

3- A declaração de abandono é acompanhada dos seguintes elementos, que dela fazem parte integrante:

- a) Relatório de vistoria sobre a situação e o estado do navio ou embarcação;
- b) Indicação do montante das taxas em dívida;
- c) Relatório sobre o perigo que representa o navio ou embarcação para a atividade e exploração portuária, quando seja o caso;
- d) Cópia da notificação feita ao proprietário, armador ou agente marítimo, se conhecidos, ou do edital.

4- Declarado abandonado o navio ou embarcação, a administração marítima, no prazo de cinco dias úteis, determina se o mesmo será alienado através de procedimento administrativo ou judicial.

5- Caso opte pela alienação através de procedimento administrativo, a administração marítima dá a devida publicidade de tal decisão através de edital, de modo a garantir os privilégios creditórios nos termos do artigo 306.º, seguindo-se os termos do procedimento administrativo de alienação de bens móveis do Estado.

6- Caso opte pela alienação através de procedimento judicial, a administração marítima requer a venda nos termos do disposto no Título III do Livro XI, sendo as despesas com o processo referido no artigo anterior, as taxas portuárias e demais despesas reclamadas no âmbito do processo de venda judicial.

Artigo 162.º

Desmantelamento de navios

1- O desmantelamento de navios ou embarcações depende de autorização pela administração marítima, que determina os respetivos lugar e prazo.

2- A autorização referida no número anterior pondera, designadamente, a prejudicialidade para a navegação, para o meio ambiente e para os serviços portuários.

3- A autorização do desmantelamento do navio ou embarcação é precedida de baixa prévia na matrícula, bem como da constituição de garantia suficiente para cobrir as despesas que possam ocorrer por danos e prejuízos causados às vias navegáveis, às instalações portuárias ou ao meio ambiente, pela remoção dos restos e limpeza da área onde se efetuam as operações.

CAPÍTULO V

INDEMNIZAÇÃO POR DANOS

Artigo 163.º

Danos causados pelas manobras do navio

1- O comandante ou o armador responde por quaisquer danos causados pelo navio, nomeadamente nos cabos, canos, correntes e amarras, cais, balizas, boias, canais navegáveis, recintos, instalações portuárias, provocados pelo exercício das manobras de navegação, fundeio, atracação ou desatracação do navio na zona portuária.

2- A responsabilidade prevista no número anterior cessa se o comandante ou armador provarem que o dano foi ocasionado por atos negligentes dos prestadores dos serviços portuários náuticos ou por outras causas a eles não imputáveis.

Artigo 164.º

Danos causados pelas operações de carga e descarga

1- O armador ou o comandante deve indemnizar a administração portuária pelos danos causados aos cais, gruas ou outras instalações portuárias em consequência da queda ou derrame da carga, por rotura ou falha imputável ao navio, bem como por explosões ou incêndios originados dentro do mesmo.

2- A responsabilidade prevista no número anterior, cessa se o armador ou o comandante provarem que os referidos danos foram ocasionados por atos negligentes ou falta de perícia dos trabalhadores portuários.

3- Os danos previstos no número 1 são da responsabilidade do operador portuário, quando ocasionados por atos negligentes ou dolosos, ou falta de perícia dos trabalhadores portuários.

Artigo 165.º

Garantias e detenção do navio

1- A administração marítima pode exigir ao armador, ao comandante ou ao agente a prestação imediata de garantia suficiente para a reparação dos danos a que se referem os artigos anteriores.

2- O incumprimento do disposto no número anterior no prazo fixado para o efeito confere à administração marítima o poder de reter no porto o navio causador do dano ou quaisquer outros do mesmo armador, até que a garantia seja prestada.

Artigo 166.º

Indemnização dos danos causados ao navio

1- O operador portuário deve indemnizar o armador pelos danos causados ao navio, por negligência, dolo ou imperícia dos trabalhadores portuários no exercício das operações portuárias.

2- Para efetivar a responsabilidade referida no número anterior, deve o comandante, armador ou agente marítimo comunicar de imediato e por escrito ao operador portuário, os danos ocorridos.

3- A não comunicação referida no número anterior exonera o operador portuário de qualquer responsabilidade.

4- Os prestadores dos serviços portuários náuticos de pilotagem, reboque, amarração e desamarração e a administração portuária correspondente devem ainda indemnizar os danos causados aos navios por negligência, dolo ou imperícia dos seus trabalhadores, observados os requisitos de notificação previstos no número 2.



CAPÍTULO VI
DESPACHO DE SAÍDA

Artigo 167.º

Despacho de navios

1- A saída de um porto nacional, de qualquer navio que disso não esteja isento, nos termos do presente Código ou de outra legislação aplicável, está sujeita a autorização por parte da administração marítima, sob a forma de despacho de saída que comprova que o navio se encontra nas devidas condições de navegabilidade, conforme a legislação aplicável.

2- O despacho é concedido a requerimento do comandante, armador ou agente marítimo, sempre que o navio apresente e tenha, em regra, a documentação referida no artigo seguinte, podendo ser negado por razões legais, por ordem judicial ou por solicitação de autoridade competente.

3- O regime previsto no presente artigo é objeto de legislação especial, que poderá estabelecer um regime simplificado para os navios para os quais as convenções internacionais aplicáveis não exijam despacho de saída.

Artigo 168.º

Documentos exigíveis à saída

A documentação que deve ser apresentada para obtenção do despacho de saída é estabelecida em legislação especial.

Artigo 169.º

Incumprimento das normas de despacho

1- A administração marítima pode determinar a suspensão da navegação, o regresso ao porto de saída ou arribada ao porto mais próximo ou conveniente do navio que empreenda a navegação sem despacho de saída ou em incumprimento das determinações dele constantes.

2- Os armadores e comandantes devem cumprir de imediato as ordens recebidas sem prejuízo do exercício de ações correspondentes.

3- Em caso de incumprimento das determinações referidas nos números anteriores, a administração marítima procede à sua execução coerciva nos termos do disposto no presente Código e no regime geral da execução dos atos administrativos, correndo por conta do armador as correspondentes despesas e ficando o navio retido à ordem da administração marítima enquanto as mesmas não forem pagas ou garantidas por outro meio idóneo.

4- A execução para pagamento das despesas referidas na parte final do número anterior segue o regime da execução para pagamento de quantia certa determinada por ato administrativo.

5- A administração marítima solicita a colaboração da Guarda Costeira ou de outra autoridade dotada de meios de força para garantia do disposto no número 3.

6- O incumprimento previsto no número anterior pode dar origem à aplicação de sanções administrativas e o comandante, sendo cidadão cabo-verdiano, pode igualmente ser sancionado com a suspensão temporária do título profissional por um período até três anos.

LIVRO IV
NAVIOS, EMBARCAÇÕES E ARTEFACTOS
NAVAIS

TÍTULO I

NATUREZA E CLASSIFICAÇÃO DOS NAVIOS

CAPÍTULO I

NATUREZA E TRÁFEGO JURÍDICO
DOS NAVIOS

Artigo 170.º

Navio

Navio é todo o engenho flutuante que reúna as características enunciadas no artigo 3.º, alínea j).

Artigo 171.º

Embarcação

Embarcação é todo o engenho flutuante que reúna as características enunciadas no artigo 3.º, alínea g).

Artigo 172.º

Artefacto naval

Artefacto naval é toda a construção flutuante não destinada à navegação ou navio que tenha perdido a respetiva condição, nos termos e com as características enunciadas no artigo 3.º, alínea a).

Artigo 173.º

Natureza

1- O navio é um bem móvel sujeito a registo e publicidade nos termos previstos no presente Código.

2- São partes integrantes do navio ou embarcação, além dos distintos elementos que integram suas estruturas, a máquina principal e as máquinas auxiliares, os apetrechos, âncoras, correntes, aparelhos, meios de salvamento e demais objetos existentes a bordo e necessários para sua operacionalidade.

3- Consideram-se acessórios, as provisões, o combustível, os lubrificantes, as pinturas, ou outros bens fungíveis e consumíveis existentes a bordo para seu consumo.

Artigo 174.º

Tráfego jurídico dos navios

1- Os navios podem ser objeto de transmissão, alienação e encargos por todos os meios admitidos em Direito.

2- Salvo acordo em contrário, os atos e contratos relativos aos direitos reais sobre o navio, bem como os relativos ao fretamento e seguro marítimo, são extensíveis às partes integrantes.

3- Os contratos que impliquem constituição, modificação, transmissão ou extinção de direitos reais sobre o navio devem ser celebrados por documento escrito, com reconhecimento notarial da assinatura dos outorgantes.

CAPÍTULO II

CLASSIFICAÇÃO DOS NAVIOS NACIONAIS

Secção I

Classificação em função das atividades a que se dedicam

Artigo 175.º

Classes

1- Os navios nacionais, em conformidade com as atividades 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.

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

3- Os navios referidos nas alíneas a), b) e c) do número 1 constituem, respetivamente, as marinhas de comércio, de pesca e de recreio.

4- Os navios podem ser classificados de acordo com outros critérios, bem como ser objeto de classificações adicionais, de acordo com o disposto em legislação especial.

Artigo 176.º

Navios de comércio

Navios de comércio são os destinados ao transporte de pessoas e de mercadorias, mesmo quando desprovidos de meios de propulsão, considerando-se como tais os que só podem navegar por meio de rebocadores, sem prejuízo do disposto nos artigos seguintes.

Artigo 177.º

Navios de pesca

Navios de pesca são os equipados ou utilizados comercialmente na indústria extrativa da pesca, para a captura de espécies ictiológicas, plantas marinhas ou outros recursos vivos do mar, ou para o transporte ou transformação das espécies capturadas pelos navios principais.

Artigo 178.º

Navios e embarcações de recreio

1- Navios de recreio são os utilizados como meio de deslocação por água, para o exercício dos desportos náuticos, ou da pesca desportiva ou ainda por simples entretenimento, sem quaisquer fins lucrativos para seus proprietários ou utentes.

2- As embarcações de recreio são as definidas no artigo 5.º.

Artigo 179.º

Rebocadores

1- Rebocadores são navios ou embarcações de propulsão mecânica destinados a conduzir outros, por meio de cabos ou outros meios não permanentes.

2- Os rebocadores especialmente preparados para o salvamento de navios em perigo ou de suas tripulações e passageiros são designados por rebocadores de salvamento.

Artigo 180.º

Navios de investigação

Navios de investigação são os que, dotados de meios de propulsão mecânica ou mista, se destinam, consoante a sua aptidão técnica, à investigação científica, oceânica ou costeira.

Artigo 181.º

Navios auxiliares

Navios auxiliares são os que se empregam em serviços não abrangidos nos artigos anteriores, mesmo os desprovidos de meios próprios de propulsão, e cuja designação lhes é dada conforme o serviço especial a que se destinam.

Secção II

Classificação dos navios de comércio em função da área de navegação

Artigo 182.º

Classificação

Os navios de comércio, quanto à área em que podem operar, classificam-se em:

- a) De navegação costeira;
- b) De cabotagem; e
- c) De longo curso.

Artigo 183.º

Navios de navegação costeira

São navios de navegação costeira os que só podem operar ao longo das costas nacionais, de um modo geral à vista de terra, mas nunca superior a vinte e quatro milhas da costa limitando-se a escalar em portos nacionais.

Artigo 184.º

Navios de cabotagem

Navios de cabotagem são os que podem operar no tráfego marítimo inter-ilhas, entre portos ou lugares até ao limite exterior do mar territorial, incluindo águas arquipelágicas.

Artigo 185.º

Navios de longo curso

São navios ou embarcações de longo curso os que podem operar sem limite de área.

Secção III

Classificação dos navios de comércio em função da natureza do transporte que efetuam

Artigo 186.º

Navios ou embarcações de passageiros e de carga

1- Quanto à natureza do transporte que efetuam, os navios de comércio nacionais classificam-se em:

- a) De passageiros, os destinados ao transporte de mais de doze passageiros;
- b) De carga, os que não são de passageiros; e
- c) Mistos, os destinados ao transporte de carga e passageiros.

2- Os navios de carga dividem-se, ainda em:

- a) De carga geral, os destinados ao transporte de mercadorias de diversa natureza; e
- b) Especializados, os que oferecem a totalidade da sua capacidade de carga para transporte de mercadorias com características uniformes em relação às necessidades do transporte marítimo.

3- As classificações a que se refere o presente artigo podem ser objeto de regulamentação pelo membro do Governo responsável pelos Assuntos do Mar.

Secção IV

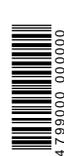
Classificação dos navios de pesca em função da área de operação

Artigo 187.º

Classes

Os navios ou embarcações de pesca, quanto à área em que podem operar, classificam-se em:

- a) De pesca local;
- b) De pesca costeira; e
- c) De pesca de largo.



Artigo 188.º

Navios ou embarcações de pesca local

Os navios ou embarcações de pesca local, incluindo de convés aberto, são os que apenas podem operar nos limites da área de jurisdição da repartição marítima do porto de armamento, não podendo afastar-se mais de seis milhas da costa e doze milhas de porto de abrigo.

Artigo 189.º

Navios ou embarcações de pesca costeira

1- São navios ou embarcações de pescas costeiras os que operam ao longo das costas nacionais, mantendo-se, de um modo geral, à vista da terra.

2- As áreas onde podem operar os navios ou embarcações de pescas costeiras são definidas por portaria do membro do Governo responsável pela Administração marítima.

Artigo 190.º

Navios de pesca de largo

São navios de pesca de largo os que podem operar sem limitação de área.

Secção V

Classificação dos navios de recreio, rebocadores e auxiliares em função da área de operação

Artigo 191.º

Navios locais ou de porto, costeiros e de largo

1- Quanto à área em que podem operar, os navios de recreio, os rebocadores e os navios auxiliares, classificam-se em:

- a) Locais ou de porto, os que operam dentro da zona portuária;
- b) Costeiros, os que operam ao longo das costas nacionais, mantendo-se de um modo geral, à vista da terra; e
- c) De largo, os que operam sem limitação de área.

2- As classificações, a que se refere o número anterior, podem ser alteradas e/ou objeto de regulamentação, por Portaria do membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

TÍTULO II

REGISTO, NACIONALIDADE, MARCAS, DOCUMENTAÇÃO E ARQUEAÇÃO

CAPÍTULO I

REGISTO DE NAVIOS

Secção I

Disposições gerais

Artigo 192.º

Registo Convencional e Registo Internacional de Navios

1- Os navios nacionais e os factos jurídicos estão sujeitos a registo nos termos previstos no presente Código e, subsidiariamente, pelas disposições aplicáveis do registo comercial.

2- Os registos são efetuados no Registo Convencional de Navios ou no Registo Internacional de Navios, abreviadamente, designado CVR.

3- O Registo Internacional de Navios é regulamentado por legislação especial.

4- Os navios não estão sujeitos a registo comercial.

Artigo 193.º

Embarcações dispensadas de registo

1- Estão dispensadas de registo, as pequenas embarcações existentes a bordo, incluídos os botes ou balsas salva-vidas, as embarcações auxiliares de pesca e as pequenas embarcações de praia sem motor nem vela, tais como botes, charutos, canoas, balsas pneumáticas e gaivotas de pedais, para serem utilizadas até trezentos metros contados a partir da linha de baixa-mar.

2- As embarcações a que se refere o número anterior ficam, não obstante, sujeitas à jurisdição das administrações marítimas locais, a quem compete emitir licenças para a sua exploração.

Artigo 194.º

Registo de navios do Estado

O registo de navios do Estado fica sujeito ao disposto no presente Capítulo, sendo, porém, o requerimento inicial substituído por ofício autenticado com o respetivo selo branco, do serviço a que pertence o navio, solicitando o registo e contendo as mesmas indicações.

Artigo 195.º

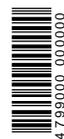
Factos sujeitos a registo

1- Estão sujeitos a registo, quando referentes a navios:

- a) Os factos jurídicos que importem reconhecimento, aquisição ou divisão do direito de propriedade;
- b) Os factos jurídicos que importem reconhecimento, constituição, aquisição, modificação ou extinção do direito de usufruto;
- c) Os contratos de construção;
- d) As hipotecas, sua modificação ou extinção, bem como a cessão da hipoteca ou do grau de prioridade do respetivo registo;
- e) O penhor de créditos hipotecários;
- f) A penhora, o arresto e o arrolamento de navios ou de créditos hipotecários, bem como quaisquer outros atos ou providências que efetuem a livre posição deles;
- g) A cessão de créditos hipotecários e a sub-rogação neles; e
- h) As ações e decisões judiciais que tenham como fim, principal ou acessório, declarar, fazer reconhecer, constituir, modificar ou extinguir qualquer dos direitos referidos nas alíneas anteriores ou a reforma, a declaração de nulidade ou a anulação de um registo ou seu cancelamento.

2- São admitidos apenas como provisórios, os registos dos seguintes factos referentes a navios:

- a) De ações judiciais;
- b) De hipoteca convencional ou de transmissão contratual antes de efetuados os respetivos contratos;
- c) De hipoteca judicial ou de transmissão realizada em inventário judicial, antes de transitar em julgado a respetiva sentença;
- d) De tramitação por arrematação judicial antes de passado o respetivo título de arrematação;



e) De penhora ou arresto ou do dinheiro do usufruto sobre os quais subsista a inscrição de domínio ou transmissão em nome de pessoas diversas do executado ou arrestado; e

f) De contrato de construção de navio e de hipoteca constituída sobre navio em construção.

3- Os registos provisórios referidos nas alíneas a), c) e f) do número anterior, se não forem também provisórios por dúvidas, subsistem até serem convertidos em definitivo ou cancelados.

4- Os registos provisórios referidos nas alíneas a) e c) do número 2, bem como o arresto só podem ser convertidos em definitivos, no prazo de sessenta dias, contados da data do trânsito em julgado, da respetiva decisão.

5- O registo provisório referido na alínea f) do número 2 caduca automaticamente se não for convertido em definitivo no prazo de trinta dias contados do termo do prazo estipulado para o cumprimento do respetivo contrato de construção e, uma vez convertido em definitivo, vale, para todos os efeitos, como registo de aquisição do respetivo navio.

Artigo 196.º

Competência e organização

1- O registo de navio é feito no Registo Convencional de Navios, junto da administração marítima que é a entidade competente para emitir o registo.

2- O requerimento e a documentação necessários ao registo são entregues no Registo Convencional de Navios ou a uma administração marítima local.

3- As administrações marítimas locais devem verificar a regularidade dos documentos apresentados e, estando em ordem, devem remetê-los, pela via mais rápida, ao Registo Convencional de Navios.

Artigo 197.º

Legitimidade

1- Podem obter o registo de navios, as pessoas singulares ou coletivas que tenham domicílio permanente ou sede em Cabo Verde.

2- Em condições de reciprocidade, podem ainda obter o registo de navios, as pessoas físicas ou coletivas com residência permanente ou sede no estrangeiro, sempre que tenham um representante permanente em Cabo Verde.

3- O disposto nos números anteriores não prejudica os requisitos exigíveis para a exploração dos navios de comércio previstos no Livro VI, os requisitos de nacionalidade e outros que possam ser exigidos aos armadores em conformidade com a legislação pesqueira.

Artigo 198.º

Requisitos dos representantes

1- O representante permanente previsto no artigo anterior pode ser pessoa singular ou coletiva com domicílio ou sede em Cabo Verde, com poderes para representar o proprietário e ou armador do navio.

2- O representante responde subsidiariamente por seus representados pelo cumprimento das decisões judiciais ou administrativas e das obrigações legais que incumbem aos proprietários e armadores dos navios nacionais.

3- A revogação dos poderes do representante não produz efeitos perante a administração nem às autoridades judiciais, enquanto não for designado outro que substitua o anterior.

Artigo 199.º

Matrícula e primeira inscrição

1- A matrícula destina-se a identificar o navio, correspondendo a cada navio uma só matrícula.

2- A primeira inscrição dos navios é a da sua construção ou aquisição.

3- A hipoteca provisória de navios em construção e/ou a construir, bem como a sua penhora, arresto ou arrolamento, pode, porém, ser registada, independentemente da prévia inscrição referida no número anterior.

Artigo 200.º

Registo temporário

O registo temporário de navios afretados em casco nu, por armadores nacionais, é feito no Registo Convencional de Navios, conforme legislação especial aplicável.

Artigo 201.º

Decisão e auto de registo

1- O registo é concedido ou recusado por meio de decisão da administração marítima nacional.

2- Sendo concedido, o registo é efetuado por meio de auto lavrado no Registo Convencional de Navios, o qual deve conter:

- a) Nome, número e demais elementos de identificação do navio, assim como seu indicativo de chamada;
- b) Classe de navio e características e dimensões principais;
- c) Identificação e domicílio do proprietário ou, sendo caso disso, coproprietários, com individualização da respetiva quota-parte;
- d) Identificação e domicílio do armador se este for distinto do proprietário e, neste caso, do gestor do armador;
- e) Lugar e datas de vistorias do navio; e
- f) Identificação do contrato de fretamento a casco nu e tempo autorizado para ter a nacionalidade cabo-verdiana, no caso de navio em regime de troca temporária de bandeira, segundo o disposto no Capítulo III do presente Título.

3- A recusa de registo deve ser devidamente fundamentada.

Artigo 202.º

Certificado de registo

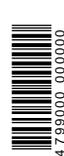
Lavrado o registo, o Registo Convencional de Navios emite um certificado de registo que, tratando-se de navio de longo curso, deve constar, obrigatoriamente, do rol de papéis de bordo.

Artigo 203.º

Comunicação a outras entidades

O Registo Convencional de Navios deve comunicar em cinco dias os registos de todos os navios e as respetivas alterações às seguintes entidades:

- a) Administrações marítimas locais;
- b) Administração pesqueira, no caso dos navios de pesca; e
- c) Associação de armadores.



Secção II

Registo de navios em construção

Artigo 204.º

Registo provisório

1- O registo do contrato de construção do navio é efetuado com base num exemplar do contrato com as assinaturas dos outorgantes devidamente reconhecida por notário.

2- O registo tem carácter provisório, convertendo-se em definitivo nos trinta dias da data de entrega e aceitação do navio.

3- Além dos elementos comuns, devem fazer constar no registo do contrato de construção os seguintes dados:

- a) Data do contrato;
- b) Prazo de entrega;
- c) Preço; e
- d) Forma de pagamento do preço.

Artigo 205.º

Registo a favor do construtor

O registo do navio em construção a favor do próprio construtor se efetua com base em simples declaração escrita e assinada com reconhecimento notarial.

Artigo 206.º

Registo de navio adquirido por contrato de construção

O registo de aquisição do navio em estaleiro, por contrato de construção, é efetuado com base em documento passado pelo construtor, com assinatura reconhecida notarialmente, do qual conste a entrega do navio, o seu nome e características, o nome do encomendador, o preço convencionado, a forma de pagamento e, quando não integralmente pago, a quantia em dívida.

Artigo 207.º

Navios construídos ou adquiridos no estrangeiro

1- Os navios adquiridos ou construídos no estrangeiro são registados provisoriamente de forma sumária no consulado cabo-verdiano de jurisdição sobre o lugar de aquisição ou construção, mediante apresentação do título de propriedade.

2- Quem contratar a construção ou aquisição de navios que devem ser registados no registo convencional de navios, deve comunicar à administração marítima a celebração do contrato, no prazo de dez dias úteis, a contar da data da sua assinatura.

3- As condições para o registo provisório e definitivo dos navios referidos nos números anteriores devem ser reguladas por Portaria do membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

Secção III

Modificação e cancelamento dos dados do registo

Artigo 208.º

Regime regulamentar e modificação dos documentos

1- O regime de modificação e cancelamento do registo deve ser objeto de regulamentação por Portaria do membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

2- A modificação dos dados do registo pode levar à substituição ou alteração dos documentos do navio.

Artigo 209.º

Abate do registo

1- O abate de registo de um navio é feito através de decisão das administrações marítimas ou das autoridades consulares, nos seguintes casos:

- a) Desmantelamento;
- b) Perda por naufrágio;
- c) Presunção de perda por falta de notícias há mais de seis meses, a contar da saída do último porto ou das últimas notícias; e
- d) Perda da nacionalidade, nos termos previstos na lei.

2- Se, no caso da alínea c) do número anterior, o navio reaparecer, o abate é declarado sem efeito, com base em certidão emitida pela administração marítima ou autoridade consular, conforme o caso, fazendo-se no registo o necessário averbamento.

3- A inavergabilidade não é, por si só, causa de abate de registo.

4- As autoridades consulares nacionais devem comunicar, à administração marítima nacional, no prazo de cinco dias úteis, os casos de condenação por inavergabilidade, de desmantelamento, de naufrágio e perda pelo mar ou venda de qualquer navio nacional na área da respetiva jurisdição.

5- O abate de registo previsto nas alíneas a), b), c), e d) do número 1 é feito com base em certidão emitida pelas administrações marítimas, nos termos da legislação aplicável ou tratando-se de ocorrência no estrangeiro, pela respetiva autoridade consular cabo-verdiana.

6- Os proprietários dos navios nacionais estão obrigados a comunicar à administração marítima nacional os contratos celebrados para alienação daqueles ao estrangeiro, no prazo de dez dias úteis a contar da data da sua assinatura.

CAPÍTULO II

NACIONALIDADE E DO USO DA BANDEIRA

Artigo 210.º

Navios nacionais

1- Os navios registados em Cabo Verde consideram-se de nacionalidade cabo-verdiana.

2- A atribuição da nacionalidade cabo-verdiana confere ao navio o direito de uso da bandeira nacional, com os inerentes direitos e obrigações.

3- A prova da nacionalidade do navio é feita através do certificado de registo e o passaporte do navio, quando este realize viagens internacionais.

Artigo 211.º

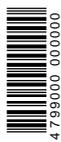
Uso da bandeira nacional e outros distintivos

1- A bandeira nacional é o símbolo de exibição externa da nacionalidade cabo-verdiana.

2- Os navios nacionais devem içar, obrigatoriamente, a bandeira cabo-verdiana, quando se encontrem à vista de navios de guerra ou outros de Estado, dedicados à vigilância das atividades marítimas, quaisquer que seja sua nacionalidade, assim como quando se encontrem nas águas interiores ou nos portos nacionais ou de qualquer outro Estado.

3- Nos portos e águas interiores estrangeiros içam também a bandeira do Estado visitado, conforme os costumes internacionais.

4- Os navios de pesca local ou costeira, os rebocadores e os auxiliares de navegação local ou costeira estão isentos de exhibir a bandeira nas águas interiores e nos portos nacionais.



5- Os navios nacionais podem içar também o distintivo da empresa armadora sempre que este tenha sido aprovado e registado pela administração marítima nacional.

CAPÍTULO III

TROCA TEMPORÁRIA DE BANDEIRA

Artigo 212.º

Condições de embandeiramento temporário

1- Os navios mercantes estrangeiros tomados de fretamento em casco nu por armadores nacionais ou residentes em Cabo Verde podem, mediante autorização da administração marítima, ser registados no registo convencional de navios e adquirir a nacionalidade cabo-verdiana durante o tempo de duração do contrato de fretamento.

2- Reciprocamente, os navios mercantes nacionais fretados em casco nu por armadores residentes no estrangeiro podem ser autorizados a adquirir a nacionalidade do Estado de residência do fretador pelo tempo de vigência do contrato.

3- O regime de troca temporária de bandeira previsto no presente Capítulo é ainda aplicável a outros contratos distintos do fretamento em casco nu, quando impliquem a transmissão temporária da posse sobre o navio.

4- A autorização referida no número 1, para navios de pesca, é precedida de relatório favorável e vinculativo da administração pesqueira.

Artigo 213.º

Medidas para evitar a dupla nacionalidade

1- O registo temporário previsto no artigo anterior não é lavrado pelos serviços de Registo Convencional de Navios, enquanto não se certificar da suspensão da nacionalidade e do direito de arvorar a bandeira no registo de procedência.

2- A administração marítima deve notificar o anterior Estado de bandeira da baixa do embandeiramento temporário em Cabo Verde.

3- Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a administração marítima deve notificar o novo Estado de bandeira, a autorização concedida para o navio nacional arvorar temporariamente bandeira estrangeira, com indicação da data do início e término da operação autorizada.

Artigo 214.º

Prazos máximos do embandeiramento temporário

1- A autorização concedida pela administração marítima estabelece o prazo de duração do embandeiramento temporário, que não pode ser superior a três anos no caso de navios de pesca e de cinco anos nos demais.

2- Os prazos máximos previstos no número anterior podem ser prorrogados por prévia solicitação dos interessados e relatório vinculativo da administração pesqueira para navios de pesca.

Artigo 215.º

Término do embandeiramento temporário

1- Decorrido o prazo concedido para possuir temporariamente a nacionalidade cabo-verdiana, bem como as prorrogações, é cancelada automaticamente a inscrição no registo convencional de navios e o navio perde a nacionalidade cabo-verdiana, devendo a administração marítima notificar a autoridade competente do Estado do registo de origem.

2- Decorrido o prazo concedido para possuir temporariamente a nacionalidade estrangeira, bem como as prorrogações, a administração marítima dá baixa definitiva ao registo do navio no registo convencional de navios e notifica a autoridade competente do Estado de bandeira.

Artigo 216.º

Efeitos da troca de nacionalidade

1- Os navios estrangeiros que adquiram temporariamente a nacionalidade cabo-verdiana são registados no Registo Convencional de Navios, e têm direito a arvorar a bandeira nacional, ficando sujeitos às disposições do presente Código aplicáveis aos navios nacionais.

2- Os navios nacionais autorizados a adquirir temporariamente a nacionalidade de outro Estado perdem temporariamente a nacionalidade cabo-verdiana e ficam sujeitos à legislação da bandeira correspondente, devendo averbar-se esse facto, no registo convencional de navios.

3- O disposto nos números anteriores não prejudica o previsto no artigo seguinte, sobre a matéria de lei aplicável aos direitos reais.

Artigo 217.º

Lei aplicável aos direitos reais

1- A troca temporária de bandeira não afeta o direito de propriedade nem outros direitos reais constituídos sobre o navio.

2- A lei aplicável às hipotecas e demais direitos reais inscritos continua a ser a da nacionalidade do navio antes da troca.

Artigo 218.º

Garantias reais em caso de nacionalidade temporária cabo-verdiana

A concessão temporária da nacionalidade cabo-verdiana a navios estrangeiros fica condicionada à apresentação por parte dos interessados perante a administração marítima de certificação emitida pelo registo de procedência da relação de hipotecas, ónus ou encargos existentes sobre o navio, bem como do consentimento da troca temporária prestada pelos credores.

Artigo 219.º

Garantias reais no caso de nacionalidade temporária estrangeira

1- A troca temporária de bandeira de navios registados em Cabo Verde não é autorizada enquanto não forem canceladas as hipotecas e encargos que pesem sobre o navio, ou apresentada declaração, por escrito, do consentimento prestado pelos beneficiários das hipotecas ou encargos.

2- O nome do Estado, cuja bandeira o navio nacional foi autorizado a arvorar temporariamente, deve constar obrigatoriamente do registo convencional de navios.

3- A administração marítima deve ainda, requerer à autoridade encarregada do registo do Estado, cuja bandeira o navio foi autorizado a arvorar temporariamente, para se fazer constar no novo registo temporário, o registo anterior do navio no Registo Convencional de Navios da República de Cabo Verde.

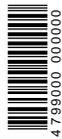
Artigo 220.º

Procedimentos e requisitos

1- O processo de solicitação, tramitação e autorização das operações reguladas no presente Capítulo, bem como a documentação exigida, deve ser objeto de regulamentação por Portaria do membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

2- A aquisição temporária da nacionalidade cabo-verdiana para os navios de pesca, sem prejuízo das garantias previstas nos artigos anteriores, fica subordinada aos seguintes requisitos:

- a) O afretador a casco nu deve ser um armador nacional ou uma sociedade comercial em que, pelo menos, 51% do capital social pertença a nacionais e demonstrem possuir capacidade empresarial, financeira e técnica em matéria de operações pesqueiras;



4 799000 000000

- b) Não pode ser autorizada a troca temporária de bandeira de navios de arrastão de fundo; e
- c) A totalidade das capturas dos navios com bandeira temporária cabo-verdiana deve ser desembarcada em portos nacionais.

CAPÍTULO IV

IDENTIFICAÇÃO DOS NAVIOS NACIONAIS

Artigo 221.º

Elementos de identificação

Os navios são identificados no registo pela seguinte forma:

- a) Os navios de pesca, rebocadores, auxiliares e os navios propriedade do Estado, pelo conjunto de identificação e pelo nome; e
- b) Os restantes navios, pelo número de registo e pelo nome.

Artigo 222.º

Conjunto de identificação

O conjunto de identificação dos navios compõe-se de:

- a) Nome do porto de registo;
- b) Número de registo; e
- c) Letra ou letras indicativas da área em que o navio pode operar, no caso de navios particulares, ou de que o navio é propriedade do Estado, conforme estabelecido nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

Artigo 223.º

Número de registo

1- Os navios de arqueação bruta, superior a vinte toneladas, são identificados por um número, exclusivo e permanente para cada navio, atribuído pela administração marítima.

2- Os navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a cem toneladas e os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a trezentas toneladas têm como número de identificação «Número OMI», atribuído conforme o estabelecido nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

3- Em todos os casos de cancelamento de um registo, o respetivo número não volta a ser usado em qualquer navio do mesmo tipo, salvo quando o cancelamento seja devido a reforma e o navio mantinha a mesma classificação.

Artigo 224.º

Nome dos navios

A administração marítima atribui um nome aos navios, preferencialmente o proposto pelo seu proprietário, e deve atender-se ao seguinte:

- a) Evitar não só a sua repetição, como também designações irreverentes, incompreensíveis, ridículas ou ridicularizantes;
- b) Não permitir os que apenas se distingam de outros por acrescentamento de um número ordinal ou cardinal, escrito ou não por extenso;
- c) Preferir nomes cabo-verdianos;
- d) Autorizar nomes próprios e apelidos de origem estrangeira, que sejam usados por cidadãos cabo-verdianos.

CAPÍTULO V

MARCAS DOS NAVIOS

Artigo 225.º

Inscrição a marcar nos navios

1- Todos os navios nacionais, antes do seu registo, devem ter marcado as inscrições fixadas no presente Capítulo.

2- A administração marítima pode autorizar a inscrição do nome do armador ou de determinadas siglas, desde que não prejudiquem a identificação do navio.

Artigo 226.º

Critérios das marcas

1- As inscrições a marcar nos navios obedecem às seguintes normas:

- a) Devem ser mantidas de forma permanente e bem legíveis;
- b) Devem ser pintadas com cores que contrastem com o fundo onde sejam escritas; e
- c) As letras e os números devem ter uma altura não inferior a dez centímetros e uma largura proporcional.

2- As escalas de calados, além das normas referidas no número anterior, devem obedecer ao prescrito nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

Artigo 227.º

Embarcações isentas de usar marcas

As embarcações de pilotos e as de propriedade do Estado, que não se destinam ao transporte de carga ou de passageiros e ainda todas as embarcações isentas de registo, estão dispensadas das prescrições dos artigos anteriores.

Artigo 228.º

Regime geral das marcas

1- Salvo o disposto nos artigos seguintes, os navios devem usar as seguintes inscrições:

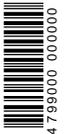
- a) Número de registo, para os de navegação costeira, cabotagem, e de longo curso, ou o conjunto de identificação para os restantes;
- b) Nome;
- c) Porto de registo;
- d) Escalas de calado; e
- e) Marca de bordo livre e linhas de carga, conforme o estabelecido nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e nos regulamentos a que se refere o artigo 248.º.

2- O número de registo ou o conjunto de identificação são inscritos num lugar apropriado do interior do navio, exceto nos navios de pesca de largo, nos quais se inscrevem nas amuras, de ambos os bordos, junto à borda.

3- O número OMI é inscrito em conformidade com o previsto nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

4- O nome é inscrito à proa, em ambos os bordos, junto à borda e à popa do navio.

5- O porto de registo é inscrito à popa e por baixo do nome.



Artigo 229.º

Marcas nos navios de arqueação não superior a vinte toneladas

1- Os navios de navegação costeira que não sejam de passageiros, os rebocadores e os navios auxiliares, cuja arqueação bruta seja igual ou inferior a vinte toneladas, usam as seguintes inscrições:

- a) Número de registo, para os navios de navegação costeira, o conjunto de identificação para os rebocadores e navios auxiliares;
- b) Nome; e
- c) Porto de registo.

2- O número de registo ou o conjunto de identificação são inscritos nas amuras, de ambos os bordos junto à borda.

3- O nome é inscrito à popa do navio junto do número de registo ou conjunto de identificação por baixo destes.

4- O porto de registo é inscrito à popa do navio por baixo do nome.

Artigo 230.º

Marcas nos navios de pesca local ou costeira

1- Os navios de pesca local ou costeira usam as seguintes marcas:

- a) Conjunto de identificação;
- b) Nome;
- c) Porto de registo; e
- d) Escalas de calado.

2- O conjunto de identificação, o nome e o porto de registo são inscritos nos mesmos lugares previstos nos números 2, 3 e 4 do artigo anterior.

3- Os navios de pesca local ou costeira de arqueação bruta igual ou inferior a vinte toneladas usam apenas a inscrição do nome e do porto de registo.

CAPÍTULO VI

DOCUMENTAÇÃO DE BORDO

Artigo 231.º

Livros e documentos a bordo

1- Os livros e documentos que os navios nacionais devem ter a bordo em função da classe e características do navio são determinados por Portaria do membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

2- Sem prejuízo do disposto no número anterior e das disposições contidas no Título III do presente Livro, os navios devem ter a bordo:

- a) Os certificados de segurança, proteção do transporte marítimo e prevenção da poluição, bem como o certificado de arqueação e os livros exigidos pelas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde;
- b) Os certificados e outros documentos previstos na regulamentação internacional e nacional das radiocomunicações dos navios, nos casos em que o navio possua estação radioelétrica;
- c) Os certificados de identificação, de aptidão e de formação dos marítimos, conforme o previsto no Título III do Livro V, bem como os certificados internacionais de vacinação e outros exigidos pela legislação sanitária;

d) O certificado de registo, e o passaporte do navio quando este realize viagens internacionais;

e) Os documentos requeridos para o despacho de entrada ou de saída, segundo o previsto no presente Código e demais legislação aplicável;

f) O diário de navegação e o diário de máquinas, salvo nos casos de isenção previstos no presente Código; e

g) A licença de pesca e demais documentos exigidos pela legislação pesqueira, a bordo dos navios de pesca.

Artigo 232.º

Passaporte do navio

1- O passaporte do navio é o documento emitido pela administração marítima que certifica a nacionalidade cabo-verdiana do navio destinado a viagens internacionais.

2- Carece de passaporte provisório válido apenas para a viagem do porto de aquisição, ou construção para o de registo a embarcação que, não tendo passaporte nacional, for adquirida no estrangeiro.

3- O passaporte provisório é passado pela autoridade consular cabo-verdiana.

4- É condição indispensável para se emitir o passaporte, que o navio tenha sido inspecionado e arqueado, segundo a legislação em vigor, e vistoriado para se apurar que está em condições de empreender a viagem.

Artigo 233.º

Diário de navegação

1- O diário de navegação é o livro de bordo onde se registam obrigatoriamente todos os elementos e factos relativos à navegação do navio, bem como outros elementos, factos e ocorrências que, pela sua importância ou por determinação legal, nele devam ser registados.

2- Não carecem de diário de navegação os navios:

- a) De navegação costeira nacional, quando tenham uma arqueação bruta inferior a vinte toneladas;
- b) De pesca local e costeira; e
- c) Rebocadores e navios auxiliares locais ou costeiros, quando sua atividade está limitada às áreas que correspondem à navegação costeira.

Artigo 234.º

Diário de máquinas

1- O diário de máquinas é o livro de bordo onde se registam obrigatoriamente todos os elementos ou factos relativos ao funcionamento do aparelho de propulsão e respetivos auxiliares, bem como outros elementos, factos e ocorrências a eles respeitantes que, pela sua importância ou por determinação legal, devam ser registados.

2- Não carecem de diário de máquinas os navios referidos no número 2 do artigo anterior.

Artigo 235.º

Registos eletrónicos

1- A administração marítima pode autorizar a substituição do diário de navegação por um registo eletrónico, quando se trate de navios cuja navegação seja controlada e registada por meio de computadores.

2- A substituição prevista no número anterior pode ser autorizada em relação ao diário de máquinas, nos navios cujo funcionamento do aparelho de propulsão e respetivos auxiliares é controlado e registado por meio de computadores.



Artigo 236.º

Renovação dos livros e documentos

O certificado de matrícula, o passaporte, o diário de navegação, o diário de máquinas e demais livros e documentos que o navio deva levar a bordo com carácter permanente são renovados pela administração marítima nacional por solicitação dos interessados, nos seguintes casos:

- a) Quando se inutilizem ou se tornem ilegíveis;
- b) Em caso de perda ou extravio;
- c) Quando caduquem, no caso de terem data de validade;
- d) Em caso de troca de proprietário, nome, conjunto de identificação, arqueação, classe ou características principais do navio; e
- e) Quando os livros ou documentos que sejam objeto de anotações periódicas, não possam conter mais alterações.

Artigo 237.º

Legalização dos livros de bordo

Os livros de bordo dos navios são numerados e legalizados por meio de termos de abertura e de encerramento e rubrica de todas as suas folhas pela administração marítima.

Artigo 238.º

Guarda dos livros e documentos de bordo

Os papéis de bordo estão na posse do comandante ou de quem desempenhe as correspondentes funções que é responsável pela sua segurança e conservação, salvo os que, por determinação legal ou por necessidade de registo e utilização, devem permanecer noutros locais do navio.

Artigo 239.º

Dever de exibição

O comandante ou quem desempenhe as correspondentes funções de um navio nacional é obrigado a apresentar a documentação de bordo, sempre que lhe forem exigidos por Administrações Marítimas nacionais ou consulares, pelos comandantes dos navios nacionais de guerra ou da Guarda Costeira, autoridades policiais e ainda quando tenha que provar a nacionalidade do seu navio perante as competentes autoridades estrangeiras.

Artigo 240.º

Modelos de livros e certificados

1- A administração marítima deve aprovar e publicar os modelos dos livros e documentos que devem levar a bordo os navios nacionais, de conformidade com os modelos previstos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2- A administração marítima estabelece as condições e prazos para a troca dos modelos preexistentes que não se ajustem aos novos modelos regulamentares.

CAPÍTULO VII

ARQUEAÇÃO DE NAVIOS

Artigo 241.º

Definição e classes de arqueação

1- A arqueação bruta representa a medida do volume total de um navio, determinada conforme as disposições do presente Capítulo.

2- A arqueação líquida representa a medida de capacidade útil de um navio, determinada em conformidade com as disposições do presente Capítulo.

Artigo 242.º

Navios sujeitos a arqueação e competências

1- Os navios mercantes nacionais devem ser objeto de arqueação.

2- As embarcações que careçam de coberta corrida não são objeto de arqueação.

3- Compete à administração marítima a determinação da arqueação dos navios e a emissão dos correspondentes certificados de arqueação.

Artigo 243.º

Regras de arqueação

1- A arqueação dos navios que efetuem viagens internacionais é feita de acordo com as regras das convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2- Os navios não incluídos no número anterior e as embarcações são arqueados segundo as regras prescritas nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

Artigo 244.º

Certificados de arqueação

1- O certificado de arqueação é o meio de prova que o navio foi arqueado nos termos previstos na legislação aplicável.

2- Aos navios arqueados, de acordo com o previsto no número 1 do artigo anterior, é emitido um certificado internacional de arqueação, e aos arqueados conforme o número 2 do mesmo artigo, um certificado nacional de arqueação.

Artigo 245.º

Certificados especiais de arqueação

1- A administração marítima nacional pode emitir certificados especiais de arqueação, em conformidade com as regras estabelecidas pelas autoridades de outros Estados, quando assim se exija para a navegação em determinadas zonas.

2- Os certificados de arqueação emitidos por administrações estrangeiras são considerados válidos para os efeitos do registo provisório dos navios nacionais.

Artigo 246.º

Certificados emitidos com base em cálculos de terceiros

Os certificados de arqueação dos navios nacionais podem ser emitidos pela administração marítima, tomando como base os cálculos apresentados pelos interessados, sempre que estes sejam homologados por se encontrarem devidamente elaborados.

Artigo 247.º

Certificados de arqueação de navios estrangeiros

1- A administração marítima reconhece os certificados de arqueação dos navios estrangeiros, quando emitidos por autoridades competentes dos Estados parte nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2- O reconhecimento referido no número anterior pode ser igualmente em relação aos certificados de arqueação dos navios excluídos do âmbito de aplicação das convenções internacionais, quando emitidos em virtude da legislação do Estado de bandeira.

3- A administração marítima pode reconhecer os certificados de arqueação dos navios estrangeiros quando emitidos por uma sociedade de classificação em virtude de delegação efetuada pelo Estado de bandeira.



TÍTULO III

SEGURANÇA DOS NAVIOS E DAS SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 248.º

Requisitos de segurança dos navios

1- Os navios nacionais devem cumprir os requisitos técnicos, de segurança, de prevenção da poluição do mar e de habitabilidade estabelecidos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, no presente Código e nos regulamentos aprovados pelo Governo.

2- Na regulamentação dos requisitos referidos no número anterior, deve-se ter em atenção a classe do navio e viagens ou atividade a que se dedica.

Artigo 249.º

Segurança dos equipamentos radioelétricos

A segurança, vistoria e certificação dos equipamentos radioelétricos a bordo dos navios, incluindo os processos para sua instalação, modificação, utilização e funcionamento e a licença de equipamento radioelétrico regem-se pelos regulamentos especiais do serviço radioelétrico dos navios.

Artigo 250.º

Competências

Compete à administração marítima efetuar vistorias e proceder à certificação de navios, de acordo com planos ou programas estabelecidos por Portaria do membro do Governo responsável pela área Marítima.

Artigo 251.º

Responsabilidade do armador, comandante e tripulação

Os poderes da administração marítima quanto à vistoria de navios não eximem o armador das suas responsabilidades em assegurar a navegabilidade do seu navio nem do comandante como primeiro responsável a bordo pela segurança do navio sob seu comando, bem como da tripulação no cumprimento dos seus deveres em matéria de segurança, proteção e prevenção da poluição marinha.

CAPÍTULO II

VISTORIA DOS NAVIOS NACIONAIS

Artigo 252.º

Espécies de vistorias

1- A fiscalização das condições de segurança dos navios efetua-se normalmente por meio de vistorias.

2- As vistorias são das seguintes espécies:

- a) Vistorias de construção;
- b) Vistorias de manutenção; e
- c) Vistorias suplementares.

Artigo 253.º

Vistorias de construção

1- As vistorias de construção têm lugar durante os trabalhos de construção ou modificação das embarcações ou seguidamente à conclusão desses trabalhos, ou quando da aquisição de uma embarcação.

2- As vistorias a que se refere o número anterior são definidas por Portaria do membro do Governo responsável pela área Marítima.

3- No caso de construção ou modificações realizadas no estrangeiro, pode a administração marítima delegar a fiscalização numa sociedade de classificação reconhecida pelo Governo, que disponha de técnicos idóneos no local dos estaleiros ou que para ali se possam deslocar com facilidade.

Artigo 254.º

Vistorias de manutenção

1- As vistorias de manutenção são realizadas para comprovar que os navios cumprem os requisitos técnicos exigidos ao longo da sua vida útil.

2- As vistorias técnicas são realizadas com a periodicidade definida por Portaria do membro do Governo responsável pela área Marítima.

3- Na regulamentação das vistorias técnicas, deve-se ter em atenção a classe de navios e viagens ou atividade a que se dedica.

Artigo 255.º

Vistorias suplementares

1- As vistorias suplementares dos navios nacionais têm lugar sempre que a administração marítima local tenha justificadas suspeitas, mesmo que resultantes de denúncia, acidente, manobras perigosas ou por outras razões, de que algum navio nacional não reúne as devidas condições de navegabilidade para realizar a viagem com segurança e sem risco de poluição marinha.

2- As vistorias suplementares em portos estrangeiros são da competência das autoridades consulares cabo-verdianas.

Artigo 256.º

Custo das vistorias

1- As vistorias, qualquer que seja a classe do navio, são efetuadas a cargo do armador, salvo o previsto nos números seguintes.

2- Tratando-se de vistorias suplementares, se efetuada a vistoria, o navio for julgado em boas condições, o custo da vistoria é pago:

- a) Pelo Estado, se tiver sido ordenada oficiosamente; e
- b) Pelo denunciante, se tiver sido realizada em virtude de denúncia.

3- Havendo denúncia, a administração marítima ou autoridade consular pode exigir ao denunciante o depósito prévio da importância ou prestação de uma garantia para cobrir os custos da vistoria.

Artigo 257.º

Detenção do navio

Se efetuada a vistoria, o navio for julgado em más condições de navegabilidade ou não cumprir as regras de segurança e poluição, pode ser suspenso das suas operações e detido no porto em que se encontrar até que o armador, comandante ou tripulação tenham corrigido os defeitos.

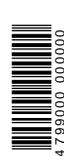
CAPÍTULO III

CERTIFICADOS DE SEGURANÇA

Artigo 258.º

Certificados internacionais e nacionais

1- Efetuadas as vistorias exigidas e o navio julgado em boas condições, é emitido ao navio nacional os certificados, internacional ou nacional conforme o caso.



2- São certificados internacionais, os que certificam o cumprimento dos requisitos técnicos previstos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

3- São certificados nacionais os que certificam o cumprimento dos requisitos técnicos estabelecidos na legislação nacional sobre a matéria.

Artigo 259.º

Lista de certificados

A lista de certificados internacionais e nacionais que os navios nacionais, segundo a classe, características principais, atividade a que se dedicam e viagens que realizam, é determinada através de regulamento aprovado pelo membro do Governo responsável pela área Marítima.

Artigo 260.º

Exibição dos certificados

1- Os certificados de segurança e de prevenção da poluição dos navios são exibidos a bordo, em lugar bem visível e de fácil acesso.

2- O previsto no número anterior não se aplica às embarcações.

Artigo 261.º

Efeito dos certificados

A emissão e vigência de certificados presumem que o navio se encontra em perfeitas condições quanto ao objeto da certificação, salvo prova em contrário.

Artigo 262.º

Falta ou caducidade dos certificados

A falta ou caducidade dos certificados proíbe o navio de navegar ou de prestar os serviços a que se destina, salvo circunstâncias especiais reguladas por Portaria do membro do Governo responsável pela área Marítima.

Artigo 263.º

Certificado de navegabilidade

1- O certificado de navegabilidade é o documento passado pela administração marítima de acordo com as disposições aplicáveis, que prova reunirem os navios as condições necessárias para navegar.

2- Do certificado de navegabilidade dos rebocadores e dos navios auxiliares locais ou costeiros, deve constar a lotação de tripulantes e, se for o caso, dos passageiros que estão autorizados a transportar.

3- As embarcações de pesca local e as de pesca costeira desprovidas de propulsão mecânica estão isentas do certificado de navegabilidade.

Artigo 264.º

Certificados de navegabilidade provisórios

1- As autoridades consulares cabo-verdianas podem, depois de verificar, mediante vistoria, que satisfazem as condições indispensáveis para a viagem, emitir certificados de navegabilidade provisória aos seguintes navios:

- a) Adquiridos ou construídos no estrangeiro, para sua viagem com passaporte provisório até ao porto nacional onde façam o seu registo; e
- b) Que se encontrarem no estrangeiro e estejam impossibilitados de renovar o certificado de navegabilidade dentro do prazo de validade indicado.

2- Os certificados referidos no número anterior devem ser emitidos depois de efetuada a vistoria correspondente e os emitidos para efeitos da alínea b) do número anterior não podem ter validade superior a noventa dias contados da data da vistoria.

Artigo 265.º

Certificados de navegabilidade especiais

1- As administrações marítimas locais ou consulares cabo-verdianas, conforme os casos, podem emitir certificados de navegabilidade especiais, válidos para uma determinada viagem, depois de vistoria que prove estar o navio em condições de realizar a viagem.

2- Os navios de tráfego local, que tenham que ir reparar a um porto diferente do de registo, devem munir-se de certificado de navegabilidade especial.

CAPÍTULO IV

VISTORIA DE NAVIOS ESTRANGEIROS

Artigo 266.º

Deveres e poderes do Estado do porto

No cumprimento dos deveres e exercício das competências da República de Cabo Verde enquanto Estado de controlo do porto, a administração marítima pode realizar vistorias suplementares aos navios estrangeiros que se encontrem nos portos nacionais.

Artigo 267.º

Procedimento e custos das vistorias

1- As vistorias de controlo pelo Estado de controlo do porto devem limitar-se ao exame dos certificados e documentação a bordo, sem prejuízo do processo poder ser regulamentado, por Portaria do membro do Governo responsável pela área Marítima.

2- A decisão de se proceder a vistoria deve ser comunicada ao representante diplomático ou autoridade consular mais próxima do Estado de bandeira, convidando-o a participar na vistoria, pessoalmente ou por meio de um representante.

3- O armador do navio ou seu representante pode designar, a expensas próprias, um perito para o representar no ato de vistoria.

4- Quanto ao custo das vistorias, aplica-se o disposto no artigo 256.º

Artigo 268.º

Detenção de navios estrangeiros

1- Se efetuada a vistoria, o navio for julgado em más condições de navegabilidade ou seu serviço não puder ser feito nas devidas condições de segurança para as pessoas a bordo e para o meio ambiente, a administração marítima pode suspender as suas operações e adotar as medidas necessárias, até serem corrigidos os defeitos encontrados.

2- Tomadas as medidas previstas no número anterior, são imediatamente comunicadas ao representante diplomático ou autoridade consular mais próxima do Estado de bandeira.

CAPÍTULO V

SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO

Artigo 269.º

Conceito

Para efeitos do presente Capítulo entende-se por sociedade de classificação, entidade ou organização privada dedicada profissionalmente à vistoria e peritagem de navios e de seus equipamentos e procedimentos.



Artigo 270.º

Delegação de funções estatutárias

1- A administração marítima pode delegar determinadas funções ou atividades de vistoria e de certificação de navios nas sociedades de classificação, especialmente se os navios foram adquiridos, em construção ou em reparação no estrangeiro.

2- A delegação prevista no número anterior, só é admitida em relação a sociedades de classificação reconhecidas pela administração marítima conforme os requisitos, procedimento e condições a serem aprovados por Portaria do membro do Governo responsável pela área Marítima.

3- A delegação nas sociedades de classificação não implica a renúncia ou exoneração da responsabilidade da administração marítima dos seus deveres de controlo como Estado de bandeira, em conformidade com o direito internacional.

Artigo 271.º

Certificados de classe

1- Pelo certificado de classe, emitido em virtude de um contrato de classificação naval, uma sociedade de classificação certifica que um navio ou seus equipamentos cumprem com o estabelecido nas regras de classe.

2- As sociedades de classificação respondem pelos danos e prejuízos causados à entidade considerada parte no contrato de classificação naval, mesmo a título de negligência na vistoria do navio e emissão do certificado de classe.

3- A responsabilidade das sociedades de classificação pelos danos causados a terceiros, em consequência de vistorias e emissão de certificados de classe, é determinada nos termos do direito civil.

TÍTULO IV

PROPRIEDADE E DOS CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO, REPARAÇÃO, COMPRA E VENDA DE NAVIOS

CAPÍTULO I

PROPRIEDADE DOS NAVIOS

Artigo 272.º

Regime da propriedade

O direito de propriedade dos navios é regulado pelas disposições no presente Código e, subsidiariamente, pelas disposições do direito civil que regulam a propriedade dos bens móveis.

Artigo 273.º

Usucapião de navios

1- Havendo título de aquisição e registo deste, a propriedade do navio pode ser adquirida, pelo exercício contínuo da posse por três anos, estando o possuidor de boa-fé.

2- Não havendo registo, quando a posse tiver durado dez anos, independentemente da boa-fé do possuidor e da existência de título.

Artigo 274.º

Copropriedade dos navios

A copropriedade do navio rege-se pelas disposições gerais de direito civil, salvo nos casos de copropriedade destinada à exploração de navios mercantes, sujeitos às disposições do Capítulo III do Título I do Livro V.

CAPÍTULO II

CONTRATO DE CONSTRUÇÃO DE NAVIO

Artigo 275.º

Forma

O contrato de construção de navio e suas modificações estão sujeitos à forma escrita.

Artigo 276.º

Legislação subsidiária

O contrato de construção de navio é disciplinado, subsidiariamente, pelas normas aplicáveis ao contrato de empreitada, que não contrariem o disposto no presente Código.

Artigo 277.º

Projeto

1- O construtor deve executar a construção do navio em conformidade com o projeto aprovado pelo dono e sem vícios que excluam ou reduzam seu valor ou aptidão para o uso previsto no contrato ou, na falta desta indicação, para o uso comum do tipo de navio em causa.

2- O construtor não responde pelo projeto elaborado pelo dono da construção ou por terceiros.

3- Nos casos previstos no número anterior, o construtor deve notificar ao dono da construção os defeitos do projeto detetáveis por um técnico diligente e sugerir-lhe as necessárias alterações.

Artigo 278.º

Fiscalização

1- O dono da construção pode inspecionar sua execução, à sua custa, desde que não perturbe o andamento normal da construção.

2- Durante a construção, o construtor concede ao dono da construção e aos seus representantes as facilidades necessárias à vistoria, dá e presta a assistência de que razoavelmente careçam para o cabal desempenho da mesma.

3- O previsto nos números anteriores é aplicável aos subempreiteiros contratados que realizem trabalhos destinados à construção.

Artigo 279.º

Propriedade do navio em construção

1- Salvo acordo em contrário, o navio é propriedade do construtor durante o processo de construção, excetuados os materiais fornecidos pelo dono da construção.

2- A transferência da propriedade dá-se com a entrega do navio pelo construtor e sua aceitação pelo dono da construção.

Artigo 280.º

Alterações

1- Se, durante a construção, entrarem em vigor normas técnicas, regulamentos, convenções internacionais ou quaisquer outras normas legais que imponham modificações na construção, o construtor, no prazo de trinta dias contados desde o início da respetiva vigência, avisa ao dono da construção e apresentar-lhe-á uma proposta do preço das modificações e, sendo caso disso, da nova data de entrega do navio.

2- Se as partes não chegarem a um acordo, o construtor procede às alterações impostas, competindo ao tribunal fixar as correspondentes modificações do contrato quanto ao preço e prazo de execução.



Artigo 281.º

Preço das modificações

Salvo acordo das partes em contrário, o custo de quaisquer alterações ao projeto de construção, legais ou convencionais, deve ser pago nas mesmas condições do preço inicial.

Artigo 282.º

Experiências

1- Durante a construção, o navio e seus equipamentos devem ser submetidos às experiências de mar previstas no contrato e na legislação aplicável, assim como às impostas pelos serviços da administração marítima encarregados da inspeção das condições técnicas dos navios.

2- O construtor deve, com antecedência de trinta dias, informar ao dono da construção do programa das experiências.

3- As despesas com as experiências a que se refere o presente artigo correm por conta do construtor, excetuadas as relativas à tripulação.

Artigo 283.º

Defeitos detetados durante as experiências

O construtor deve corrigir os defeitos detetados durante a realização das provas e experiências e proceder às desmontagens e verificações que forem consideradas necessárias.

Artigo 284.º

Entrega e aceitação do navio

1- A entrega do navio deve ser feita no estaleiro do construtor, após a realização de todas as experiências e inspeções e a obtenção das aprovações dos competentes serviços administrativos.

2- No momento da entrega o navio deve estar provido dos aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e sobressalentes, de acordo com o previsto no contrato de construção.

3- O dono da construção que não aceite o navio no prazo devido incorre em mora creditória, nos termos do direito civil.

Artigo 285.º

Instruções e informação

O construtor deve proporcionar ao dono da construção, na data de entrega do navio:

- a) Certificados do navio e dos equipamentos;
- b) Livros de instruções e informação técnica;
- c) Planos;
- d) Instruções e informações relativas à condução;
- e) Inventários e listas das partes integrantes do navio; e
- f) Outros documentos eventualmente previstos no contrato de construção.

Artigo 286.º

Retirada do navio do estaleiro

O dono da construção deve retirar o navio do estaleiro do construtor no prazo de dez dias, a contar da sua aceitação, ou noutro prazo acordado, sendo aplicável, em caso de incumprimento, o disposto no número 3 do artigo 284.º.

Artigo 287.º

Direito de retenção

O construtor goza do direito de retenção sobre o navio como garantia dos créditos nascidos de sua construção.

Artigo 288.º

Garantia

1- O construtor deve oferecer uma garantia dos defeitos de construção do navio durante o prazo de um ano, a contar da aceitação.

2- Em caso de avaria resultante de defeito ocorrido durante o prazo de garantia, o construtor é obrigado a corrigir o defeito ou a substituir o equipamento defeituoso.

3- Quando não for possível ao navio alcançar o estaleiro do construtor ou quando isso resulte manifestamente inconveniente, o construtor efetua a reparação ou substituição do equipamento, em local adequado.

Artigo 289.º

Denúncia dos defeitos

1- O dono da construção, sob pena de caducidade dos direitos, conferidos nos artigos seguintes, deve denunciar ao construtor os defeitos de construção, dentro dos trinta dias posteriores ao seu conhecimento.

2- O reconhecimento por parte do construtor da existência dos defeitos equivale à denúncia.

Artigo 290.º

Eliminação dos defeitos

Os resultados das provas e sua aprovação pelo dono da construção e a aceitação sem reservas do navio não exoneram ao construtor da responsabilidade de corrigir os defeitos.

Artigo 291.º

Não eliminação dos defeitos

Não sendo eliminados os defeitos, o dono da construção pode exigir a redução do preço, segundo juízos de equidade, ou a resolução do contrato, se aqueles tornarem o navio inadequado para o fim a que se destinava.

Artigo 292.º

Indemnização

O exercício dos direitos conferidos nos artigos antecedentes não exclui o direito a indemnização nos termos gerais.

Artigo 293.º

Caducidade

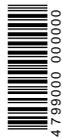
1- Os direitos concedidos nos artigos anteriores caducam se não forem exercidos dentro de dois anos, a contar da entrega do navio.

2- Em caso de vício oculto, o prazo fixado no número anterior conta-se a partir de seu conhecimento pelo dono da construção.

Artigo 294.º

Pluralidade de construtores

As disposições deste Capítulo relativas ao contrato de construção se aplicam, com as necessárias adaptações, no caso de, através de contratos autónomos, a obra ser adjudicada a diferentes construtores assumindo, cada um deles, o encargo de parte da construção.



4 7 99000 000000

CAPÍTULO III

CONTRATO DE REPARAÇÃO DE NAVIO

Artigo 295.º

Regime

É aplicável ao contrato de reparação de navios, com as necessárias adaptações, o regime do contrato de construção.

CAPÍTULO IV

CONTRATO DE COMPRA E VENDA DE NAVIO

Artigo 296.º

Objeto da compra e venda

1- No contrato de compra e venda deve incluir-se um inventário detalhado de todos os elementos objeto de venda com o navio.

2- Salvo acordo em contrário, a venda do navio compreende todas suas partes integrantes.

3- As diferenças surgidas quanto à determinação das partes integrantes do navio devem ser resolvidas, se for possível, conforme o conteúdo do seu registo.

Artigo 297.º

Forma e eficácia perante terceiros

1- O contrato de compra e venda de navio deve ser reduzido a escrito com as assinaturas reconhecidas por notário ou autoridade consular cabo-verdiana.

2- O não reconhecimento notarial ou consular das assinaturas no contrato de compra e venda de navio torna-o ineficaz perante terceiros.

Artigo 298.º

Transmissão da propriedade e do risco

1- Salvo acordo em contrário, o comprador adquire a propriedade do navio no momento da entrega.

2- Salvo acordo em contrário, a perda e a deterioração fortuitas sofridas pelo navio são suportadas pelo vendedor até ao momento da sua entrega.

Artigo 299.º

Reparação

1- O vendedor responde pela reparação por evicção e por defeitos ocultos, sempre que estes sejam descobertos no prazo de três meses a partir da entrega material do navio e o comprador os notifique ao vendedor no prazo de cinco dias após a descoberta.

2- A ação de reparação por defeitos ocultos caduca no prazo de seis meses a partir da denúncia.

Artigo 300.º

Aplicação a outros negócios translativos do domínio

Com as necessárias adaptações, as disposições do presente Capítulo são aplicáveis a quaisquer outros negócios jurídicos translativos do domínio do navio.

TÍTULO V

HIPOTECAS E DOS PRIVILÉGIOS MARÍTIMOS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 301.º

Regime aplicável

1- Os privilégios marítimos e as hipotecas marítimas sobre navios nacionais regem-se pelas disposições deste Título e, subsidiariamente, pelo previsto na legislação civil.

2- Os privilégios marítimos e as hipotecas marítimas constituídas sobre navios estrangeiros se regem pela lei do país de sua nacionalidade.

Artigo 302.º

Extensão da hipoteca ou do privilégio

1- Salvo acordo em contrário, o privilégio marítimo ou a hipoteca sobre o navio compreende todas suas partes integrantes, ainda que temporariamente alguma não se encontre a bordo.

2- Excetua-se os equipamentos que estiverem a bordo e que pertençam a outra pessoa distinta do proprietário do navio.

Artigo 303.º

Sequela e transmissão

1- Enquanto não se extinguirem, os privilégios e as hipotecas marítimas acompanham o navio mesmo que este mude de propriedade ou nacionalidade.

2- A transmissão de um título de crédito marítimo privilegiado ou hipotecário transmite igualmente o privilégio ou a hipoteca.

Artigo 304.º

Personalidade judiciária do navio

1- O navio sobre o qual recai o privilégio ou a hipoteca responde perante o credor nos mesmos termos em que responderia o proprietário.

2- Para efeito do disposto no número anterior, é atribuído ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao proprietário, ao comandante ou seu substituto, ao armador ou seu gestor e ao agente marítimo que requereu o despacho do navio.

Artigo 305.º

Competência dos tribunais cabo-verdianos

Os tribunais de Cabo Verde são internacionalmente competentes para conhecer das questões relacionadas com os privilégios e hipotecas marítimas nos seguintes casos:

- a) Se uma das partes em juízo tiver a nacionalidade cabo-verdiana;
- b) Se o evento de que nasceu o crédito tiver ocorrido em território nacional;
- c) Se o navio sobre o qual recai o crédito se encontrar em território nacional;
- d) Se o navio sobre o qual recai o crédito tiver sido objeto de providência cautelar decretada por tribunal cabo-verdiano; e
- e) Se tiver sido prestada caução ou garantia em Cabo Verde.

CAPÍTULO II

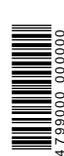
PRIVILÉGIOS SOBRE O NAVIO

Artigo 306.º

Créditos marítimos privilegiados

1- Gozam de privilégio sobre o navio os seguintes créditos, pela ordem indicada:

- a) As despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores para a conservação do navio ou para executar a sua venda e a distribuição do seu preço;
- b) Os direitos de tonelagem, farolagem e do porto e outras taxas e impostos públicos da mesma natureza;



- c) As hipotecas, por ordem cronológica da sua inscrição no registo;
- d) As despesas de pilotagem, reboque, guarda e conservação do navio em porto;
- e) Os créditos resultantes de contratos de trabalho da tripulação;
- f) Os salários de salvação;
- g) As indemnizações por abalroação ou outros acidentes de navegação, por danos causados nas instalações e equipamentos portuários, docas e vias navegáveis e por lesões corporais aos passageiros e às tripulações;
- h) As indemnizações por perdas, avarias ou demora na entrega da carga ou da bagagem;
- i) Os créditos provenientes de contratos celebrados ou operações efetuadas fora do porto de registo do navio para as necessidades da conservação do navio ou da continuação da viagem;
- j) Os prémios do seguro do navio, seus aprestos e aparelhos;
- k) Os custos de construção, reparação ou beneficiação do navio.

2- No caso da alínea f) do número anterior, o armador do navio, se não declarar avaria grossa, fica responsável pelo pagamento das contribuições da carga, as quais passam a gozar igualmente de privilégios sobre o navio.

Artigo 307.º

Grau de preferência dos créditos marítimos privilegiados

1- A graduação dos créditos marítimos privilegiados é a determinada no artigo anterior, com as especialidades previstas nos números seguintes.

2- A recompensa devida por salvamento prefere aos demais créditos privilegiados a que se sujeita o navio, com antecedência às operações de salvamento.

3- Dentro de cada classe de créditos, os mais modernos têm preferência sobre os mais antigos.

Artigo 308.º

Preferência em relação a outros créditos

1- Tratando-se de navios objeto de remoção, nos termos previstos no Capítulo V do Título IV do Livro VIII, preferem aos demais créditos marítimos privilegiados, as despesas incorridas pela administração marítima na realização das correspondentes operações.

2- Os créditos marítimos privilegiados previstos nas alíneas a) e b) do número 1 do artigo 306.º preferem ao crédito por hipoteca marítima.

3- Todos os créditos marítimos privilegiados têm preferência em relação a qualquer outro crédito com privilégio geral ou especial previsto noutras leis.

Artigo 309.º

Extinção dos privilégios

Os privilégios sobre o navio extinguem-se:

- a) Pela extinção do crédito privilegiado;
- b) Pela venda judicial do navio, feita com as formalidades previstas no Título III do Livro XI, caso em que o preço obtido na venda fica afeto ao pagamento dos credores privilegiados;
- c) Transcorridos três meses desde a venda voluntária do navio, feita com citação dos credores privilegiados e sem que estes tenham feito valer seus privilégios ou impugnado o preço da venda;

- d) Pelo decurso do prazo de um ano, a contar da data da constituição do crédito ou a contar da data em que terminou a relação laboral, no caso dos salários e outras quantias devidas ao comandante e à tripulação.

CAPÍTULO III

HIPOTECAS MARÍTIMAS

Artigo 310.º

Constituição de hipotecas sobre navios

Podem constituir-se hipotecas voluntárias sobre navios ou sobre navios em construção ou a construir.

Artigo 311.º

Forma

1- As hipotecas sobre navios constituem-se por documento escrito, com reconhecimento notarial das assinaturas dos outorgantes.

2- A lei reguladora dos instrumentos referidos no número anterior é a lei do país onde os instrumentos forem outorgados.

Artigo 312.º

Hipoteca de navios em construção

Para a constituição de hipoteca sobre navios em construção ou a construir deve-se registar o contrato de construção no registo convencional de navios mediante a apresentação do correspondente título constitutivo.

Artigo 313.º

Extensão da hipoteca a créditos acessórios

1- A hipoteca é extensiva aos seguintes créditos acessórios:

- a) As indemnizações devidas ao proprietário como consequência da perda do navio ou de avarias causadas ao mesmo;
- b) As contribuições devidas ao proprietário no conceito de avaria grossa; e
- c) As recompensas devidas ao proprietário por salvamento marítimo, deduzida a parte da tripulação.

2- No caso de perda do navio hipotecado, os direitos dos credores hipotecários podem ser exercidos sobre seus restos.

Artigo 314.º

Ordem de preferência entre hipotecas

1- Havendo diversas hipotecas sobre o mesmo navio, a preferência dos credores hipotecários é determinada pela ordem cronológica da inscrição no registo.

2- Concorrendo diversas hipotecas com a mesma data de inscrição no registo, far-se-á rateio entre os credores beneficiários.

Artigo 315.º

Preferência em relação a outros créditos

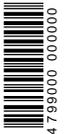
Com exceção do previsto no artigo 308.º, os créditos por hipoteca marítima preferem a quaisquer outros créditos com privilégio geral ou especial previsto noutras leis.

Artigo 316.º

Extinção da hipoteca

A hipoteca marítima extingue-se:

- a) Pela extinção do crédito garantido;
- b) Pela perda total do navio e consequente cancelamento do registo; e
- c) Por prescrição.



4 7 9 9 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

Artigo 317.º

Prescrição

1- A ação hipotecária marítima prescreve, decorridos três anos, a partir da data em que possa ser exercida.

2- O proprietário do navio pode solicitar o cancelamento por caducidade da inscrição de hipoteca, decorridos seis anos desde o vencimento, se não consta que tenha sido renovada, interrompida a prescrição ou exercida a ação hipotecária.

LIVRO V

SUJEITOS DA NAVEGAÇÃO

TÍTULO I

PROPRIETÁRIOS E ARMADORES DE NAVIOS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 318.º

Proprietário do navio

1- Proprietário do navio é aquele que, nos termos da lei, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição do navio.

2- Qualquer pessoa, singular ou coletiva, pode, dentro dos limites do direito civil, ser titular do direito de propriedade de um navio.

Artigo 319.º

Definição de armador

1- Armador é a pessoa singular ou coletiva que, sendo ou não seu proprietário, tem a posse de um navio, por si ou através da tripulação, e o dedica à navegação em seu nome e sua responsabilidade.

2- Quando o navio seja objeto de afretamento a casco nu ou outro negócio jurídico que implique transferência possessória do navio, o armador é o afretador a casco nu ou pessoa cessionária de sua posse.

Artigo 320.º

Registo do armador

1- O armador não proprietário pode inscrever essa condição no registo convencional de navios.

2- No requerimento e respetiva inscrição devem constar:

- a) O nome ou designação social do armador;
- b) O título jurídico que legitima a posse do navio;
- c) A duração da situação jurídica; e
- d) Outros requisitos determinados por Portaria do membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

Artigo 321.º

Presunção

1- Sem prejuízo para terceiros de boa-fé, na falta de registo, presume-se armador do navio, o proprietário inscrito no registo convencional de navios, salvo prova em contrário.

2- Tratando-se de navio de recreio, na falta de registo, armador é o proprietário do navio.

3- Se o navio não for inscrito no registo, é armador seu proprietário, sem possibilidade de prova em contrário.

CAPÍTULO II

EXPLORAÇÃO EM REGIME DE COPROPRIEDADE

Artigo 322.º

Presunção de sociedade armadora

Quando os coproprietários de um navio mercante o explorem em comum, entende-se, de pleno direito, constituída uma sociedade armadora, que, salvo acordo escrito em contrário, se rege pelo previsto no presente Capítulo e na sua falta, pelas normas reguladoras das sociedades em comandita e do contrato de conta em participação.

Artigo 323.º

Deliberações

1- As deliberações relativas à exploração do navio são tomadas pela maioria dos coproprietários que representam a maior parte do valor do navio.

2- O navio não pode ser desarmado nem hipotecado senão por deliberação tomada por maioria de dois terços dos coproprietários que representem dois terços do valor do navio.

3- As deliberações tomadas por maioria podem ser impugnadas pelos coproprietários que tenham ficado vencidos, em ação de anulação proposta no tribunal do porto de registo do navio, com fundamento em vício de forma ou em que a deliberação impugnada é contrária a uma boa exploração do navio.

Artigo 324.º

Impossibilidade de acordos

No caso de não ser possível formar maioria ou de anulações sucessivas de deliberações maioritárias, o tribunal pode, a pedido de um dos coproprietários, nomear um gestor provisório ou ordenar a licitação do navio, ou tomar ambas providências.

Artigo 325.º

Administração do navio

1- A maioria dos coproprietários que represente a maior parte do valor do navio pode confiar a administração do navio a um ou vários gestores, que podem ser pessoas estranhas à copropriedade.

2- O mandato dos gestores só é revogável com fundamento em faltas por estes cometidos que afetem a boa exploração do navio.

Artigo 326.º

Inscrição dos gestores no registo convencional

1- A nomeação, demissão ou revogação do mandato dos gestores só produzem efeitos em relação a terceiros depois de inscritas no registo convencional de navios.

2- A falta da inscrição referida no número anterior faz com que todos os coproprietários do navio sejam reputados gestores.

Artigo 327.º

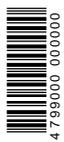
Poderes dos gestores

1- Os gestores têm todos os poderes para explorar o navio em nome dos coproprietários.

2- No caso de haver mais de um gerente, devem todos agir de comum acordo.

3- Qualquer limitação contratual dos poderes dos gerentes é ineficaz em relação a terceiros.

4- O comandante do navio deve seguir as instruções dadas pelos gestores, sem prejuízo do previsto no artigo 407.º.



47 99000 000000

Artigo 328.º

Participação nos lucros e nas perdas

Os coproprietários participam nos lucros e nas perdas derivadas da exploração do navio na proporção do valor das suas quotas-partes.

Artigo 329.º

Responsabilidade solidária

1- Os coproprietários são solidariamente responsáveis pelos atos ilícitos dos gestores, comandantes e demais auxiliares ao serviço do navio, praticados no exercício de suas funções.

2- Os coproprietários respondem ainda solidariamente para com terceiros pelas obrigações contraídas pelos gestores em nome da copropriedade.

Artigo 330.º

Direito de reembolso dos coproprietários

1- Os coproprietários têm direito ao reembolso das quantias pagas em benefício da sociedade, salvo se os pagamentos forem feitos contra decisão expressa dos demais coproprietários.

2- Os coproprietários devem reembolsar as quantias pagas a terceiros em virtude de sua responsabilidade solidária na medida em que excedam da parte proporcional correspondente à sua quota-parte.

Artigo 331.º

Alienação e encargos das quotas-partes

1- Com exceção da hipoteca marítima, que apenas pode recair sobre a totalidade do navio, e salvo acordo em contrário, os coproprietários podem alienar e tributar livremente suas respetivas quotas na propriedade.

2- O coproprietário que transmita sua parte continua sendo responsável pelas dívidas contraídas pela copropriedade antes da transmissão.

3- Os atos de alienação e encargos das quotas devem constar de documento autêntico ou autenticado, sob sanção de novidade, e apenas são oponíveis a terceiros depois de inscritos no registo convencional de navios.

Artigo 332.º

Direitos de averiguação e de anulação

1- No caso de venda de uma quota-parte a um estranho à sociedade, os demais coproprietários têm o direito de averiguar e de anular a venda.

2- Sendo vários coproprietários a exercer os direitos referidos no número anterior, a quota é por eles adquirida na proporção das respetivas quotas.

3- O direito de averiguação pode ser exercido no prazo de nove dias úteis, a contar da data que o coproprietário interessado tomou conhecimento da venda, a identidade do comprador, o preço, a forma de pagamento e as condições essenciais da venda.

4- O direito de anulação pode ser exercido quando a venda se tenha realizado sem prévia notificação aos coproprietários ou em condições diferentes das notificadas, no prazo estabelecido no número anterior, a contar da data que o coproprietário interessado teve conhecimento da venda ou da sua inscrição no registo convencional de navios.

5- Para poder exercer o direito de averiguação e de anulação, deve o adquirente ou adquirentes consignar judicialmente o preço da venda.

Artigo 333.º

Despedimento de coproprietários que sejam parte da tripulação

1- Os coproprietários que formam parte da tripulação do navio podem, em caso de despedimento, exigir a compra de suas quotas pelos demais coproprietários.

2- O preço é fixado por acordo e, na sua falta, pela autoridade judicial.

Artigo 334.º

Dissolução e liquidação

1- A sociedade armadora dissolve-se pela extinção do prazo convencional para sua duração, pela decisão de cessar a sua exploração ou sua alienação, tomada por maioria prevista no número 2 do artigo 323.º e pela perda do navio.

2- A dissolução da sociedade também pode ser decretada pela autoridade judicial do porto de registo do navio, por solicitação de coproprietários que representem, pelo menos, a metade do valor do navio, se essa autoridade a considerar justificada.

3- A morte, incapacidade ou insolvência de um coproprietário não determina a dissolução da sociedade armadora.

4- Para a liquidação do património aplicam-se, com as necessárias adaptações, as disposições que regulam estas operações nas sociedades comerciais.

TÍTULO II

GESTORES, AGENTES MARÍTIMOS E TRANSITÁRIOS

CAPÍTULO I

GESTORES DE NAVIOS

Artigo 335.º

Conceito

1- Sem prejuízo do disposto no Capítulo III do Título precedente, todo o armador, seja pessoa singular ou coletiva, pode confiar a um gestor de navios a administração dos seus navios mercantes.

2- Entende-se por gestor de navios a pessoa singular ou coletiva que, contratualmente, é encarregue pelo armador da prática do conjunto ou de alguns dos atos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem.

3- Consideram-se atos próprios do gestor de navios os praticados por este no exercício da sua atividade, designadamente:

- a) Selecionar, recrutar e promover a contratação de tripulações;
- b) Dar cumprimento a disposições legais ou contratuais, executando e promovendo os atos ou diligências relacionadas com a gestão de armamento dos navios que lhes estejam confiados e a defesa dos respetivos interesses;
- c) Promover a celebração de contratos, nomeadamente, com entidades relacionadas com o armamento do navio;
- d) Promover a contratação de seguros marítimos e bem assim a sua administração;
- e) Praticar atos relacionados com o aprovisionamento dos navios;
- f) Praticar atos relacionados com a manutenção do navio.

4- O exercício da atividade de gestor de navios depende de inscrição junto da administração marítima.



Artigo 336.º

Obrigações do gestor de navios

1- As relações entre o armador e gestor de navios regem-se pelo estabelecido no contrato de gestão e, na sua falta, pelas normas reguladoras do contrato de mandato comercial.

2- Constituem obrigações dos gestores de navios:

- a) Defender os interesses dos representados, no exercício dos seus poderes de representação;
- b) Colaborar com as entidades marítimas, sanitárias e portuárias no cumprimento de formalidades relacionadas com a gestão de navios;
- c) Informar anualmente a autoridade marítima sobre a atividade desenvolvida, bem como sobre alterações aos elementos constantes da inscrição do gestor de navios.

3- Constituem obrigações especiais do gestor de navios na área da seleção, recrutamento e contratação de tripulações:

- a) Organizar e manter atualizado um registo dos marítimos tripulantes recrutados ou contratados por seu intermédio;
- b) Verificar se os marítimos possuem as qualificações, certificados e documentos válidos, exigíveis para o exercício das funções para as quais venham a ser selecionados ou contratados;
- c) Assegurar que os contratos a celebrar com os marítimos estão de acordo com a legislação e as convenções coletivas de trabalho aplicáveis;
- d) Informar os marítimos dos direitos e obrigações resultantes do contrato de trabalho celebrado;
- e) Assegurar que o marítimo contratado, em especial quando destinado ao estrangeiro, não é abandonado em porto, garantindo-lhe o repatriamento;
- f) Proteger a confidencialidade dos elementos de carácter pessoal e privados dos marítimos recrutados ou contratados.

4- Em nenhum caso pode ser pedido aos marítimos o pagamento, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, de despesas a título do processo de seleção, recrutamento ou contratação, sem prejuízo de custos resultantes da obtenção de certificados, documentos profissionais ou de viagem.

Artigo 337.º

Representação perante terceiros

1- Nas suas relações com terceiros, o gestor de navios deve manifestar a sua condição de mandatário do armador, fazendo constar a identidade e domicílio deste último nos contratos que celebrar.

2- Se o gestor de navios não celebrar os contratos nos termos do número anterior, é solidariamente responsável com o armador pelas obrigações assumidas por conta deste, mas, salvo o previsto no artigo seguinte, os terceiros não ficam obrigados perante o armador.

3- Para a prática de atos de alienação ou hipoteca do navio, o gestor de navios deve possuir e exhibir poderes especiais.

Artigo 338.º

Regime especial de representação dos gestores notórios

1- Quem seja pública e notoriamente conhecido como gestor de navios permanente de um armador, nos portos ou noutros lugares onde tenha o seu domicílio, obriga o armador em todos os seus atos relativos à navegação ou exploração ordinária do navio.

2- Nenhuma limitação contratual de poderes do gerente é oponível a terceiros que não a conheçam ou não a pudessem conhecer, exercendo a diligência exigível.

3- Não obstante, os gestores notórios devem possuir e exhibir procuração com poderes especiais para os atos de alienação ou hipoteca do navio.

Artigo 339.º

Responsabilidade extracontratual

O gestor de navios responde solidariamente com o armador pelos danos e prejuízos que causar extracontratualmente a terceiros em consequência dos atos ilícitos praticados, no exercício das suas funções, por si ou pelos seus empregados, sem prejuízo do direito à limitação de responsabilidade estabelecido no Livro IX.

CAPÍTULO II

AGENTES MARÍTIMOS

Secção I

Disposições gerais

Artigo 340.º

Conceito e funções

1- Agente marítimo, ou agente do navio, é aquele que em representação do armador, se ocupa das gestões materiais e jurídicas necessárias para o despacho e demais obrigações dos navios em porto.

2- No caso dos navios de comércio o agente marítimo se ocupa ainda de promover a contratação dos transportes marítimos e de receber as mercadorias dos carregadores e de entregá-las aos destinatários no porto de estadia do navio.

3- A atividade de agência marítima apenas pode ser exercida nos portos onde aquela tenha sua sede ou uma sucursal permanente.

Artigo 341.º

Obrigatoriedade

1- Todo o navio estrangeiro deve ter um agente marítimo nos portos nacionais, exceto as embarcações de recreio, que podem ser diretamente representadas por seu proprietário ou comandante.

2- Nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima Nacional pode-se estabelecer a mesma obrigação para determinadas classes de navios nacionais.

3- Todas as notificações ou citações, judiciais ou extrajudiciais, destinadas ao armador podem ser validamente feitas na pessoa e domicílio do seu agente marítimo, inclusive depois da partida do navio do porto de consignação.

4- Não obstante o previsto nos números anteriores, as funções próprias das agências marítimas podem ser diretamente realizadas, em relação a seus navios, pelos armadores que tenham sua sede social ou sucursal permanente no porto de escala dos navios.

Secção II

Acesso à atividade e controlo administrativo

Artigo 342.º

Requisitos de acesso à atividade

1- O acesso à atividade de agência marítima depende da inscrição no registo de agências marítimas, a requerimento do interessado e obtenção da correspondente licença de agente marítimo.



2- O registo das agências marítimas é um serviço da administração marítima nacional, a quem compete lavrar a inscrição e emitir a licença de agente marítimo.

3- A inscrição prevista no número anterior depende da verificação cumulativa dos seguintes requisitos:

- a) Estar constituída como sociedade comercial e ter como objeto social exclusivo o exercício das atividades próprias de agente marítimo;
- b) Ter como capital social mínimo o que for estabelecido nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima;
- c) Dispor de pessoal, instalações e equipamentos apropriados; e
- d) Dispor de um responsável técnico com a adequada experiência ou formação profissional.

4- O requerimento a solicitar a inscrição é dirigido ao serviço de registo das agências marítimas, acompanhado dos documentos previstos nos regulamentos aprovados por Portaria do membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

5- A administração marítima deve pronunciar-se no prazo de trinta dias, a contar da data de receção da documentação, sendo que, a falta de resposta no referido prazo, equivale a deferimento tácito.

Artigo 343.º

Licença de agente marítimo

1- Efetuada a inscrição no registo de agências marítimas, a administração marítima nacional emite a licença para o exercício das atividades próprias de agente marítimo e esta deve ser renovada anualmente.

2- A emissão e a revalidação anual da licença ficam sujeitas ao pagamento de uma taxa fixada por Portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e Administração Marítima.

Artigo 344.º

Coordenação e supervisão administrativa

1- Compete à administração marítima a coordenação e fiscalização administrativa das atividades próprias das agências marítimas, bem como velar pelo cumprimento das disposições legais aplicáveis.

2- Os agentes marítimos devem comunicar à administração marítima todas as alterações que se verifiquem em relação com os requisitos exigidos para a inscrição no registo e obtenção da licença.

Artigo 345.º

Tarifas e preços

A entidade com competências de regulação económica para o transporte marítimo pode fixar limites mínimos e máximos para as tarifas e preços a aplicar pelos agentes marítimos, mediante consulta prévia destes ou das suas associações representativas.

Artigo 346.º

Cancelamento da inscrição

1- A inscrição no registo de agências marítimas é cancelada:

- a) Quando se extinga, por qualquer causa, a sociedade titular;
- b) Quando a sociedade titular seja judicialmente declarada em situação de falência; e
- c) Quando a sociedade deixe de reunir os requisitos exigidos no artigo 342.º e não regularize a sua situação no prazo de seis meses.

2- O cancelamento da inscrição pode ser efetuado oficiosamente, sendo obrigatória a prévia audição do agente visado.

3- O cancelamento da inscrição no registo de agências marítimas determina automaticamente a caducidade da licença para o exercício da atividade.

Secção III

Direitos, deveres e responsabilidade do agente

Artigo 347.º

Relações com o armador

1- As relações internas entre o agente marítimo e o armador são reguladas pelo estabelecido no contrato de agência celebrado e, na sua falta, nas normas reguladoras do mandato comercial.

2- O agente deve cumprir as suas obrigações e cuidar dos interesses do navio com a diligência exigível a um representante leal.

Artigo 348.º

Deveres do agente marítimo

Além dos deveres assumidos perante o armador em virtude do contrato de agência, o agente marítimo tem os seguintes deveres:

- a) Facilitar à administração marítima nacional e à administração portuária os dados estatísticos e demais informações que lhe são solicitados de acordo com portarias adotadas pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima;
- b) Manter, dentro dos limites legais, o segredo profissional em relação aos factos que assim o justifiquem e dos quais tenha conhecimento em virtude da sua atividade;
- c) Colaborar com a administração marítima local, com a administração portuária e com os serviços públicos no cumprimento ou execução do despacho de entrada e de saída e demais formalidades relacionadas com a estadia no porto de navios de sua consignação;
- d) Cumprir as normas de funcionamento do porto e informar aos armadores e comandantes acerca das mesmas; e
- e) Assumir, por todos os meios lícitos, a defesa dos interesses que lhe estejam confiados.

Artigo 349.º

Representação do armador

1- Em matéria de representação do armador são aplicáveis ao agente marítimo as normas previstas nos artigos 337.º e 338.º para o gestor do armador.

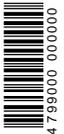
2- O agente marítimo pode assinar por conta do armador as cartas-partidas e os conhecimentos de embarque correspondentes às mercadorias carregadas no navio, devendo fazer constar o nome e direção daquele, e responde pelo transporte, solidariamente, com o armador sempre que omitir a indicação do nome e domicílio deste.

3- O disposto no número anterior é igualmente aplicável nos casos em que o agente marítimo assina os conhecimentos de embarque por conta do transportador fretador.

Artigo 350.º

Aplicação aos agentes dos afretadores e dos proprietários

Com a exceção da obrigatoriedade a que se referem os números 1 e 2 do artigo 341.º, as disposições do presente Capítulo aplicam-se também, com as adaptações necessárias, aos agentes marítimos designados pelos afretadores ou pelos proprietários que não sejam armadores do navio.



**CAPÍTULO III
TRANSITÁRIOS**

Secção I

Conceito, direitos, deveres e responsabilidade

Artigo 351.º

Conceito e funções

Considera-se transitário a sociedade comercial que tem por objeto a prestação de serviços a terceiros no âmbito da planificação, controle, coordenação e direção das operações necessárias para a expedição, receção, circulação e transporte de bens ou mercadorias.

Artigo 352.º

Relação interna entre o transitário e seu cliente

1- Os direitos e obrigações do transitário perante o titular da mercadoria ou bens com quem contrate seus serviços são os que resultem do contrato celebrado, sempre que não se oponham às disposições deste Capítulo.

2- Subsidiariamente e na falta de acordo, aplicam-se as normas que regem o contrato de mandato comercial.

Artigo 353.º

Contratação com terceiros

1- Nos contratos com terceiros para a prestação dos seus serviços, o transitário pode contratar em seu nome próprio ou em nome e por conta de outrem, expressando-o no contrato.

2- Quando o transitário faz constar no contrato a indicação da pessoa em nome de quem contrata, é esta o titular dos direitos e obrigações correspondentes.

3- Nos casos em que o transitário declare que atua em seu nome próprio ou omite declaração acerca de por quem contrata, é o transitário, para todos os efeitos, o único titular perante terceiros dos direitos e obrigações derivados do contrato.

Artigo 354.º

Âmbito do poder de representação do transitário

1- O transitário pode praticar todos os atos necessários ou convenientes para a normal prestação dos serviços a que se refere o artigo 352.º, salvo aqueles expressamente excluídos no contrato ou documento de delegação.

2- Os terceiros têm direito a solicitar ao transitário a exibição do contrato ou documento de delegação.

Artigo 355.º

Direitos do transitário

São direitos do transitário:

- a) Praticar todos os atos correspondentes ao seu poder de representação;
- b) Exercer o direito de retenção sobre as mercadorias ou bens que lhe sejam confiados, como garantia do pagamento de créditos de que seja titular relativamente a serviços prestados ao dono desses bens, salvo expressa estipulação em contrário, prevista no contrato;
- c) Assumir, em nome próprio ou em nome do cliente ou destinatário dos bens sobre o qual incide a respetiva prestação de serviços, toda e qualquer forma legítima de defesa dos interesses correspondentes; e
- d) Exercer, em geral, quaisquer outras funções inerentes à prestação de serviços de transitário.

Artigo 356.º

Deveres do transitário

São deveres do transitário:

- a) Cumprir todas as obrigações legais, nomeadamente as reguladoras do exercício de sua atividade;
- b) Aperfeiçoar continuamente os meios de prestação de seus serviços, de acordo com as técnicas e conhecimentos mais adequados para o efeito;
- c) Guardar segredo profissional em relação aos factos de que tenha conhecimento como consequência do exercício da sua atividade;
- d) Abster-se de realizar atos de concorrência desleal;
- e) Assumir, por todos os meios lícitos, a defesa dos interesses que lhe sejam confiados;
- f) Colaborar com os serviços públicos no cumprimento e execução das formalidades que incidem sobre os bens ou mercadorias que lhe sejam confiados;
- g) Exercer, com zelo e diligência, todas as funções inerentes à prestação de serviços de transitário.

Artigo 357.º

Regime de responsabilidade

1- O transitário responde civilmente pelos danos causados no exercício de suas atividades, nos termos gerais de direito.

2- As ações de indemnização contra o transitário devem ser exercidas no prazo de nove meses, a partir da data de prestação dos serviços.

Artigo 358.º

Atuação como transportadora

Quando das estipulações do contrato celebrado com seu cliente resulte que o transitário seja obrigado a realizar, por si mesmo, um transporte por mar, seja empregando meios próprios ou subcontratando meios alheios, tem a condição jurídica de transportadora e responde, como tal, diretamente perante o seu cliente, sendo então aplicáveis à prestação de transporte assumida, as normas que regem o contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Secção II

Acesso ao mercado e controle administrativo

Artigo 359.º

Licenciamento

O exercício da atividade transitária carece de licença concedida pela administração marítima nacional.

Artigo 360.º

Requisitos de licenciamento

1- As licenças para o exercício da atividade de transitário só podem ser concedidas a sociedades comerciais regularmente constituídas, que reúnam cumulativamente requisitos de capacidade financeira, capacidade técnica e profissional e idoneidade.

2- O requisito de capacidade financeira considera-se satisfeito se a sociedade possuir um capital social inicial não inferior a 5.000.000\$00 (cinco milhões de escudos), integralmente realizado.

3- A capacidade técnica e profissional consiste na posse dos conhecimentos necessários para o exercício da atividade transitária, os quais são aferidos por exame ou avaliação curricular, em condições a definir por portaria do Ministro do setor marítimo portuário.



4- O requisito de capacidade técnica e profissional deve ser preenchido por um diretor técnico, habilitado com certificado de qualificação profissional, que assegure a gestão corrente da sociedade e que integre a gerência ou administração ou esteja mandatado com poderes gerais de representação, exercendo o cargo de diretor técnico em regime de exclusividade.

5- A idoneidade comercial e civil dos administradores, diretores técnicos ou gerentes, é aferida pela inexistência de proibição para o exercício do comércio ou de declaração judicial de insolvência.

6- As sociedades transitórias devem possuir escritório devidamente identificado e apropriado para o desenvolvimento de sua atividade.

Artigo 361.º

Pedido de licenciamento

1- Os pedidos para a concessão das licenças para a atividade de transitário devem ser dirigidos à administração marítima e deles deve constar:

- a) Identificação da sociedade requerente;
- b) Identificação dos administradores, diretores ou gerentes;
- c) Identificação do diretor técnico;
- d) Indicação do capital social e da sua realização; e
- e) Localização do escritório, que deve ser acompanhada de certidão do título de propriedade ou de cópia do contrato de arrendamento relativo ao mesmo.

2- Os pedidos devem também ser instruídos com os seguintes documentos:

- a) Certidão de escritura de constituição da sociedade;
- b) Certidão de matrícula da sociedade na Conservatória do Registo Comercial; e
- c) Cópia da apólice do seguro de responsabilidade civil emitida nos termos que vierem a ser fixados por Portaria do membro do Governo responsável em razão da matéria.

3- Os pedidos devem também, relativamente aos administradores, diretores ou gerentes, ser acompanhados de:

- a) Certidão de registo criminal; e
- b) Certidão do registo comercial comprovativa de não estarem inibidos do exercício do comércio.

4- A administração marítima nacional deve decidir no prazo de trinta dias, a contar da apresentação do pedido.

5- As licenças são objeto de inscrição em livro próprio, cujos modelos devem ser estabelecidos por Portaria do membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

Artigo 362.º

Taxa para emissão de licença

A emissão da licença de transitário fica sujeita ao pagamento de uma taxa a ser fixada conjuntamente pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Finanças e da Administração Marítima.

Artigo 363.º

Dever de comunicar modificações

As alterações subsequentes ao licenciamento, relativas à sociedade, aos administradores, aos gerentes ou ao diretor técnico, devem ser comunicadas pelo titular à administração marítima nacional, no prazo de sessenta dias após a data da sua ocorrência.

Artigo 364.º

Cancelamento da licença

1- As sociedades transitórias que deixem de reunir os requisitos previstos no presente Código devem regularizar sua situação no prazo de cento e oitenta dias, sob pena de serem canceladas as respetivas licenças.

2- O cancelamento previsto no número anterior é da competência da administração marítima nacional, o qual deve ouvir, para o efeito, a sociedade transitória visada.

TÍTULO III

MARÍTIMOS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Secção I

Âmbito, conceitos, classificação e regime

Artigo 365.º

Âmbito de aplicação

1- As disposições deste Título são aplicáveis aos navios mercantes.

2- Os membros do Governo responsáveis pelos Assuntos Marítimos e Pescas podem regulamentar o disposto no presente título, mediante Portaria, quando seja o caso.

Artigo 366.º

Conceito de marítimos e de tripulação

1- Consideram-se marítimos, os trabalhadores que prestam a sua atividade laboral a bordo dos navios dedicados à navegação marítima e sejam titulares de uma cédula marítima.

2- O conjunto de marítimos, quando no exercício da sua atividade a bordo, constitui sua tripulação.

3- Os membros da tripulação consideram-se auxiliares dependentes do armador e estão organizados hierarquicamente a bordo sob a superior autoridade do comandante.

Artigo 367.º

Classificação dos membros da tripulação

1- Com base nas respetivas categorias, os membros da tripulação classificam-se em:

- a) Comandante;
- b) Oficiais;
- c) Mestrança; e
- d) Marinagem.

2- Em atenção à natureza de suas funções, os membros da tripulação integram os seguintes departamentos ou sectores:

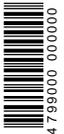
- a) Convés ou ponte;
- b) Máquinas;
- c) Radiocomunicações; e
- d) Câmaras.

Artigo 368.º

Regime laboral dos marítimos

1- Sem prejuízo do estabelecido no presente Código, as relações laborais dos marítimos, que prestem seus serviços em navios nacionais, regem-se pelas disposições a eles aplicáveis contidas no Código Laboral Cabo-verdiano.

2- As condições de segurança e higiene no trabalho a bordo dos navios nacionais regem-se pela legislação nacional especial sobre a matéria.



Artigo 369.º

Condutas delituosas

Os atos delituosos cometidos pelos marítimos, no desempenho de suas funções a bordo dos navios, e as sanções penais respetivas que por isso corresponda impor, regem-se pelo disposto na legislação Penal de Cabo Verde.

Artigo 370.º

Proibição de negócios próprios

Os membros da tripulação dos navios de comércio não podem carregar mercadorias por sua conta própria, sem consentimento dos armadores e sem pagar frete, salvo se outra coisa for estipulada no seu contrato de trabalho.

Secção II

Requisitos gerais dos tripulantes

Artigo 371.º

Idade mínima

1- A idade mínima para fazer parte da tripulação dos navios nacionais, incluindo o posto de patrão é de 16 anos.

2- Para ser comandante ou mestre de um navio nacional deve-se ter, pelo menos, 21 anos completos.

Artigo 372.º

Aptidão médica

1- Para poder fazer parte da tripulação de um navio nacional, o marítimo deve ter aptidão física e psíquica adequada à categoria e funções a exercer.

2- A aptidão física e psíquica é comprovada por certificado médico, emitido por médico reconhecido pelas autoridades sanitárias, renovado periodicamente.

3- Os requisitos a cumprir para a emissão ou renovação do certificado médico e o correspondente quadro de enfermidades ou defeitos que impeçam sua emissão, bem como as demais circunstâncias relativas à aptidão física e médica são objeto de regulamentação conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da Saúde e da Administração Marítima.

Artigo 373.º

Nacionalidade dos membros da tripulação

1- Os tripulantes de navios nacionais devem ter nacionalidade cabo-verdiana, observando-se o estabelecido no direito convencional internacional quanto à igualdade de tratamento em matéria de livre exercício das funções de marítimo.

2- Os tripulantes investidos em funções a nível de gestão e operacional, incluindo as de comando, devem ter a nacionalidade cabo-verdiana, salvo nos casos devidamente autorizados pela administração marítima e fundamentados em razões de carência de mão-de-obra no sector, em casos especiais ou de reconhecida necessidade e desde que não exista nenhum tripulante nacional qualificado e certificado inscrito na administração marítima disponível para embarque no tipo de navio em causa.

3- Sem prejuízo do disposto no número anterior, o recurso a tripulantes de países terceiros carece igualmente de autorização da administração marítima e efetua-se nas condições estabelecidas na regulamentação aplicável.

4- Em qualquer caso, os marítimos estrangeiros que pretendam realizar sua atividade a bordo de um navio nacional, a qualquer nível, devem obter o reconhecimento do seu certificado de competência profissional que, no caso, seja exigível em atenção à categoria, departamento e posto correspondentes àquela atividade.

Artigo 374.º

Contratação de não nacionais em portos estrangeiros

1- O armador pode contratar tripulantes estrangeiros, em número indispensável para completar a tripulação mínima de segurança, quando se encontre em portos estrangeiros e a tripulação se encontre reduzida por motivos de doença ou outros de força maior.

2- A contratação a que se refere o número anterior só é válida até que o navio chegue ao primeiro porto nacional, onde os tripulantes estrangeiros possam ser substituídos por nacionais, sem prejuízo do disposto no artigo anterior.

Artigo 375.º

Navios em que os marítimos podem prestar serviços

1- Os marítimos podem exercer as funções de oficial ou de mestrança nas classes de navios e nos departamentos averbados nas respetivas cédulas marítimas, em função das atribuições a que correspondam os seus certificados de competência profissional.

2- Os postos de marinagem cujo desempenho não requiera certificado de competência profissional podem ser exercidos pelos marítimos em qualquer classe de navios e departamentos e assim se faz constar nas suas cédulas marítimas.

Artigo 376.º

Documentos dos tripulantes disponíveis a bordo

Os documentos relativos aos tripulantes, especialmente a cédula marítima, o certificado médico, os certificados de competência e de qualificação profissional devem estar disponíveis a bordo para efeitos de eventual controlo por parte das autoridades nacionais ou estrangeiras competentes.

Secção III

Tripulação mínima de segurança

Artigo 377.º

Conceito e certificação

1- Por tripulação mínima de segurança, entende-se o número mínimo de tripulantes, das distintas categorias e departamentos e com os certificados de competência profissional adequados, que se considera indispensável para que o navio possa navegar nas devidas condições de segurança e sem risco para o meio marinho, sem que os tripulantes tenham normalmente que realizar jornadas de trabalho cuja duração exceda o legalmente estabelecido.

2- A administração marítima estabelece para cada navio nacional, a tripulação mínima de segurança atendendo a sua classe e características, à preparação polivalente dos tripulantes, ao grau de automatização e demais circunstâncias de navegação, técnicas e de organização do trabalho a bordo.

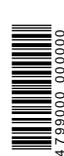
3- A administração marítima emite um “Certificado de Tripulação Mínima de Segurança” que deve estar a bordo e ser exibido perante as autoridades do Estado do porto visitado pelo navio, quando assim o solicitarem.

4- Salvo em casos excepcionais não se pode despachar a saída dos navios que careçam do referido certificado.

Artigo 378.º

Modificações e isenções

1- Sempre que as circunstâncias assim o justifiquem, pode a administração marítima modificar a tripulação mínima de segurança, caso em que deve proceder à substituição do certificado correspondente.



47 89000 000000

2- Quando o armador prove que não existem marítimos disponíveis nas categorias e departamentos necessários para formar a tripulação mínima de segurança, a administração marítima pode autorizar substituições por marítimos de categoria inferior, sempre que a qualificação destes seja considerada suficiente para garantir a segurança da navegação e a proteção do meio marinho.

3- Nos casos previstos em convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, pode-se emitir certificado de isenção.

Artigo 379.º

Tripulação adicional

Os armadores podem formar as suas tripulações com o número e classe de tripulantes conforme seus interesses, sempre que respeitem a tripulação mínima de segurança estabelecida.

Secção IV

Recrutamento, embarque e desembarque

Artigo 380.º

Recrutamento

1- O recrutamento é o processo pelo qual um armador seleciona e ou contrata um marítimo para exercer as funções a bordo integrado na tripulação de um navio.

2- Sem prejuízo do disposto nos artigos seguintes, o recrutamento é livre, podendo ser exercido diretamente no mercado de trabalho ou através de agências de recrutamento e colocação ou dos agentes ou gestores dos armadores.

3- Apenas podem ser recrutados marítimos titulares de cédula marítima válida e habilitados com as qualificações e respetivos certificados exigidos pela legislação nacional e internacional para o exercício da atividade correspondente à categoria ou à função que vão exercer.

Artigo 381.º

Gratuidade para os marítimos

Nenhuma operação de recrutamento pode dar lugar a que os marítimos paguem uma remuneração, direta ou indiretamente, a uma agência, gestor ou qualquer outra pessoa singular ou coletiva por seus serviços de colocação ou intermediação nos contratos de embarque.

Artigo 382.º

Deveres e responsabilidade dos recrutadores

1- Os agentes, gestores e demais recrutadores que contratem em Cabo Verde marítimos nacionais para prestar serviços em navios estrangeiros são solidariamente responsáveis com o armador pelo cumprimento do contrato celebrado.

2- As pessoas a que se refere o número anterior devem constituir seguro em quantia equivalente às estabelecidas na legislação nacional para os casos de morte, incapacidade por acidente e repatriamento, sob pena de terem de responder diretamente pelo pagamento das indemnizações que advenham.

Artigo 383.º

Embarque e desembarque de marítimos

1- Por embarque de marítimos entende-se o processo ou conjunto de formalidades destinadas a regularizar a sua inscrição na lista da tripulação de um navio, e por desembarque a desvinculação temporária ou definitiva de um tripulante da lista de tripulação e do serviço a bordo.

2- Na lista de tripulação deve constar, como mínimo, o número e qualificação, dos tripulantes exigidos no certificado de tripulação mínima de segurança, salvo em situações excecionais devidamente autorizadas.

3- A matéria relativa ao embarque e desembarque de marítimos, bem como a lista de tripulantes, ficam sujeitas a regulamentação especial, aprovada pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

Artigo 384.º

Bilhete de desembarque

1- O bilhete de desembarque é o documento oficial de desvinculação de um ou mais tripulantes da lista de tripulação, nele devendo ser mencionado, de forma inequívoca, o motivo justificativo do desembarque, atentas as incidências técnicas e jurídicas decorrentes.

2- No bilhete de desembarque não se pode incluir menções relativas às qualidades e aptidão profissional do tripulante ou sobre as sanções disciplinares eventualmente aplicadas ao mesmo.

3- O tripulante desembarcado tem o direito de solicitar ao comandante que lhe entregue uma declaração escrita sobre a qualidade de seu trabalho ou que indique, pelo menos, que o mesmo satisfaz as obrigações do contrato.

Artigo 385.º

Pessoas alheias à tripulação

1- Podem também embarcar familiares acompanhantes, técnicos ocasionais ou outras pessoas que não sejam marítimos nem formem parte da tripulação, sempre e quando assim o permitam os meios de salvamento existentes a bordo e se comunique à autoridade local o respetivo embarque e desembarque.

2- As pessoas a que se refere o número anterior ficam sob a autoridade do comandante quanto à ordem e disciplina a bordo e em tudo o que se refere ao exercício de suas funções públicas.

CAPÍTULO II

COMANDANTE

Secção I

Disposições gerais

Artigo 386.º

Comandante e mestre ou patrão

1- O comandante é o marítimo que tem o comando da tripulação e se encarrega do governo e expedição no navio.

2- O mestre ou patrão é o marítimo pertencente ao escalão da mestrança ou marinhagem, responsável pelo comando de uma embarcação que se rege pelas disposições do presente Capítulo com as necessárias adaptações.

Artigo 387.º

Nomeação e despedimento

1- O armador de um navio nacional pode nomear livremente o comandante desde que a pessoa nomeada seja habilitada e possua os requisitos de idade, certificação, aptidão física, experiência e nacionalidade exigidos no presente Código e nas demais normas aplicáveis.

2- O armador pode despedir o comandante a todo tempo, sem prejuízo dos direitos e obrigações decorrentes do contrato de trabalho.

Artigo 388.º

Substituição durante a navegação

1- O comandante é, nas suas faltas e impedimentos, substituído pelo oficial náutico mais graduado da tripulação, ou na sua falta, pelo chefe de máquinas.

2- A pessoa que substituir o comandante tem os direitos e deveres deste, durante o tempo de exercício do cargo.



Artigo 389.º

Funções

O comandante exerce as seguintes funções:

- a) Funções públicas;
- b) Funções náuticas; e
- c) Funções comerciais.

Artigo 390.º

Deveres gerais do comandante

Sem prejuízo dos demais deveres previstos nas disposições do presente Código, são obrigações do comandante:

- a) Fazer boa estiva, arrumação, guarda e entrega da carga;
- b) Empreender a viagem no primeiro ensejo favorável, logo que tiver a bordo tudo o que for preciso para a viagem;
- c) Levar o navio ao seu destino;
- d) Conservar-se a bordo, todo o tempo da viagem, qualquer que for o perigo;
- e) Tomar piloto em todas as barras, costas e paragens onde a lei, o uso e a prudência o exigir, observando os regulamentos do porto;
- f) Chamar a conselho os principais da tripulação, armadores e carregadores que estiverem a bordo, ou seus representantes, em qualquer evento importante de onde puder vir prejuízo ao navio ou embarcação ou à carga;
- g) Empregar toda a diligência para salvar e ter em boa guarda o dinheiro, mercadorias e objetos de valor, e os despachos e papéis de bordo, sempre que tiver que abandonar o navio;
- h) Sacrificar de preferência, em caso de alijamento, os objetos de menos valor, os menos necessários para o navio, os mais pesados e, em geral, os que prejudiquem a segurança;
- i) Tomar as necessárias cautelas para a conservação da embarcação ou da carga apesadas, arrestadas ou detidas, seja por que razão for;
- j) Aproveitar, durante a viagem, todas as ocasiões para dar aos armadores, ou aos seus representantes, nos portos de entrada ou de arribada, notícias dos acontecimentos da viagem, das despesas extraordinárias em benefício da embarcação e de quaisquer fundos para esse fim levantados; e
- k) Exibir os livros de bordo aos interessados na expedição marítima que pretenderem examiná-los, consentindo que deles tirem cópias ou extratos.

Artigo 391.º

Responsabilidade do comandante

- 1- O comandante responde pelos danos e prejuízos que cometer no exercício das suas funções, sejam por negligência, imperícia ou outros atos ilícitos, salvo caso fortuito ou força maior.
- 2- Os membros da tripulação, o sobrecarga e o piloto não são empregados do comandante, pelo que este não é civilmente responsável pelos danos que aqueles possam causar ao navio ou a terceiros.

Secção II

Deveres relativos às funções públicas

Artigo 392.º

Segurança e disciplina a bordo

1- O comandante tem sobre as pessoas a bordo e durante a viagem, os poderes necessários para garantir a segurança das pessoas ou dos bens e o bom êxito da expedição marítima.

2- O comandante mantém sempre, e especialmente em situações de perigo, incêndio, colisão, encalhe, naufrágio ou outro acidente, a maior serenidade e disciplina, evitando por todos os meios ao seu alcance, que os tripulantes e passageiros procedam de forma a prejudicar as medidas de salvamento ou quaisquer outras adequadas à situação.

3- Os membros da tripulação e demais pessoas embarcadas devem acatar as ordens do comandante, sem prejuízo do direito de fazerem as reclamações que considerem pertinentes perante a administração marítima ou judicial competente, logo que o navio chegue a porto.

Artigo 393.º

Registo de atos praticados durante a navegação

1- O comandante do navio é obrigado a registar no diário de navegação os atos praticados a bordo, que entenda constituir crime ou infração administrativa.

2- O assento é assinado pelo comandante e pelo interessado, ou, no caso de este negar assinar, por duas testemunhas.

3- Logo que o navio chegar a porto, deve entregar cópia autenticada do registo no diário de navegação, outros elementos de prova e documentos, à administração marítima local, sendo porto nacional, ou à autoridade consular ou diplomática cabo-verdiana, sendo porto estrangeiro.

Artigo 394.º

Comandante como oficial público

1- O comandante tem, durante a navegação e como oficial público, os poderes que lhe são conferidos pela legislação civil em matéria de nascimento, casamento, testamento e óbito ocorridos a bordo, devendo lavrar as respetivas atas no diário de navegação.

2- No caso de desaparecimento de pessoas durante a navegação, o comandante deve instruir a informação sumária do ocorrido, consignando no diário de navegação as circunstâncias principais do desaparecimento e as medidas de busca e salvamento adotadas.

Artigo 395.º

Falecimento a bordo

1- Perante o falecimento de uma pessoa a bordo durante a navegação e na ausência de pessoal do departamento de saúde, compete ao comandante a emissão do certificado de óbito, mas não antes de decorridas vinte e quatro horas depois do momento em que, no seu entender, ocorreram os sinais inequívocos de morte.

2- O comandante faz o levantamento dos papéis e pertences do falecido, devendo ser assistido por dois oficiais do navio e duas testemunhas, de preferência, passageiros.

Artigo 396.º

Destino dos cadáveres

1- Emitido o certificado de óbito, o comandante toma as medidas adequadas à conservação do cadáver a bordo, até à chegada do navio ao primeiro porto após o falecimento, entregando-o às autoridades de saúde competentes, que com a colaboração da administração marítima, adota as medidas pertinentes.



2- No caso de atracar em porto estrangeiro, o comandante comunica o óbito ao cônsul ou representante diplomático cabo-verdiano, que toma as medidas que as circunstâncias exigirem para o desembarque ou conservação a bordo do cadáver.

3- Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, tornando-se impossível a adequada conservação a bordo, o comandante pode decidir pelo lançamento do cadáver ao mar.

4- O lançamento do cadáver ao mar deve constar no diário de navegação, indicando a data, hora, situação geográfica e a presença de, pelo menos, duas testemunhas, devidamente identificadas que assinam o diário.

Artigo 397.º

Entrega de bens e de documentação

1- Os bens inventariados, a documentação e cópia autenticada das atas de nascimento, falecimento, matrimónio ou desaparecimento de pessoas, bem como os testamentos outorgados ou recebidos a bordo devem ser entregues pelo comandante à administração marítima ou à autoridade consular do primeiro porto, com o registo das circunstâncias da entrega no diário de navegação.

2- O assento dessas matérias lavrado pelo comandante no diário de navegação tem o valor de documento público.

Artigo 398.º

Comunicação de acidentes durante a navegação

Os comandantes dos navios nacionais devem comunicar, de imediato e pelo meio mais rápido possível, à administração marítima ou consular mais próximo, todo o acidente de navegação ocorrido no navio ou causado por ele e qualquer outro facto importante que afete a segurança da navegação ou do meio ambiente marinho, sem prejuízo do dever de notificação previsto no artigo 81.º.

Artigo 399.º

Declarações ou protestos de mar

1- Em caso de arribada forçada, naufrágio ou outro evento extraordinário que ocasione atraso na viagem ou avaria causada ao navio, a sua carga ou passageiros, o comandante deve, dentro do prazo de quarenta e oito horas desde sua chegada ao primeiro porto, apresentar o diário de navegação e sua declaração ou protesto de mar perante a administração marítima local ou o representante diplomático ou consular mais próximo.

2- O protesto ou declaração deve mencionar o porto e o dia de saída, o navio, a rota percorrida, os perigos suportados, os danos acontecidos ao navio ou à carga e, em geral, todas as circunstâncias importantes da viagem.

3- A autoridade competente pode completar a declaração ou protesto do comandante, com informação sumária prestada por alguns membros da tripulação e, se necessário, por alguns passageiros, carregadores ou outros interessados, sempre que os considere útil para o esclarecimento dos factos.

4- Os protestos ou declarações de mar confirmados pela informação sumária constituem presunção ilidível da veracidade dos factos neles relatados.

5- A mesma presunção tem a declaração do comandante, se for ele o único salvo de naufrágio.

Artigo 400.º

Ausência de autoridades competentes no estrangeiro

1- Em todos os casos em que, conforme o disposto no presente Código, o comandante deva realizar uma atuação perante um cônsul ou representante diplomático de Cabo Verde e não o faça no lugar, deve efetuá-la perante a autoridade local e, não sendo possível, perante um notário público.

2- O comandante ratifica as atuações previstas no número anterior, no primeiro porto de escala em que se encontrar cônsul ou representante diplomático cabo-verdiano.

Artigo 401.º

Dever de obediência aos navios de Estado

1- Salvo casos de força maior, devidamente justificados, os comandantes dos navios nacionais devem obedecer às ordens ou instruções dadas pelos navios cabo-verdianos de guerra ou outros de Estado em funções de vigilância e fiscalização.

2- A obediência às ordens ou instruções mantém-se mesmo que os navios se encontrem fora dos espaços marítimos de Cabo Verde, sem prejuízo dos direitos e deveres que o direito internacional confere ao Estado ribeirinho ou ao Estado do porto.

Secção III

Deveres relativos às funções náuticas

Artigo 402.º

Direção técnica da navegação

1- O comandante tem a seu cargo a direção técnica da navegação do navio, assumindo o seu governo efetivo quando o julgue oportuno e, em particular, nos casos previstos no número seguinte.

2- O comandante auxilia o convés e assume diretamente o governo do navio nas escalas, manobras de chegada e saída de porto e, em geral, em todas as situações que representem risco para a navegação, sem prejuízo dos períodos de descanso necessários para a manutenção das suas aptidões físicas.

3- O comandante deve tomar piloto sempre que este seja imposto pela legislação ou pelos usos locais e sempre que as circunstâncias o aconselhem.

4- No exercício de suas funções técnicas, o comandante deve atuar com a diligência exigível a um marítimo prudente.

Artigo 403.º

Medidas a adotar em caso de perigo a bordo

1- Em caso de mau tempo, risco de naufrágio ou outros perigos, o comandante adota as medidas que considerar necessárias para assegurar a segurança do navio e a salvação das pessoas e bens, procurando resguardo, efetuando arribada ou recorrendo sem demora à solicitação de salvamento, podendo contratá-lo se for necessário.

2- Caso considerar necessária uma arribada forçada, o comandante deve ouvir os oficiais da tripulação e os interessados na carga que estiverem a bordo e registar no diário de navegação, a decisão tomada, as opiniões e protestos recebidos.

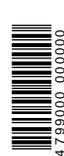
3- Em caso de perigo iminente, o comandante pode omitir as auscultações previstas no número anterior e tomar a decisão de arribar.

4- Em qualquer caso, os interessados na carga, se os houver, podem fazer protesto contra a arribada perante a administração marítima, cônsul ou representante diplomático.

Artigo 404.º

Dever de prestar socorro

1- O comandante de qualquer navio está obrigado a prestar socorro aos naufragos e demais pessoas que se encontrem em perigo no mar, sempre que possa fazê-lo sem risco grave para o seu navio ou para as pessoas a bordo.



2- Os comandantes estão obrigados, com as exceções previstas no artigo anterior, a auxiliar os navios abordados, bem como, as pessoas ou bens que se encontrem a bordo.

3- A omissão de prestar socorro, nos termos previstos nos números anteriores, dá lugar a responsabilidades civil e penal, sem prejuízo do armador do navio responder apenas nos casos em que tenha atuado com culpa.

Artigo 405.º

Abandono em caso de naufrágio

1- Sempre que, por causa de naufrágio ou outras eventualidades, seja indispensável abandonar o navio, o comandante deve empregar todos os meios ao seu alcance para manter a ordem, salvar os passageiros e a tripulação, os documentos de bordo e objetos de importância.

2- O comandante deve organizar o desembarque em primeiro lugar dos doentes, feridos, mulheres e crianças, depois os restantes passageiros e, por último, a tripulação.

3- O comandante deve ser sempre o último a abandonar o navio e empregar os meios ao seu dispor para conduzir os passageiros e tripulantes salvos ao lugar mais conveniente.

Artigo 406.º

Primazia do critério profissional

1- O armador, gestor, fretador ou outra pessoa com interesse no navio ou na sua carga, não devem impedir nem limitar o comandante do navio de tomar ou executar qualquer decisão que, segundo seu critério profissional, seja necessária para a segurança da vida humana no mar e a proteção do meio marinho.

2- O comandante não deve seguir instruções contrárias ao seu critério profissional, de acordo com o número anterior.

3- Os armadores não podem despedir o comandante, nem adotar contra ele outras medidas de natureza sancionatória por não acatar as suas instruções perante a necessidade de agir de modo mais adequado para a salvaguarda da segurança, segundo o critério profissional exigível a um marítimo prudente.

Secção IV

Deveres relativos às funções comerciais

Artigo 407.º

Sujeição às instruções do armador

O comandante deve obedecer às instruções do armador e solicitá-las sempre que necessário, em tudo o que respeite ao exercício de suas funções comerciais.

Artigo 408.º

Poder de representação do armador

1- O comandante ostenta a representação do armador para contrair, por conta deste, as obrigações referentes às necessidades ordinárias do navio.

2- O armador fica obrigado ao cumprimento dessas obrigações, sem poder alegar abuso de confiança ou transgressão dos poderes conferidos.

3- Fica ressalvada a responsabilidade do comandante perante o armador pelos atos e contratos realizados em infração às legítimas e expressas instruções dadas por este.

4- O comandante tem legitimidade ativa e passiva para representar o armador em todos os procedimentos judiciais ou administrativos referentes ao navio sob seu comando.

Artigo 409.º

Despesas extraordinárias urgentes

1- Se, no curso da viagem, o comandante tiver necessidade de dinheiro para obras de reparação, compra de mantimentos ou outra urgência do navio, deve avisar imediatamente os agentes, armadores, gestores ou fretadores para o habilitarem a fazer essas despesas e, não podendo fazer este aviso ou não havendo tempo para esperar a resposta e as providencias dos interessados, deve efetuar tais despesas, onerando o navio e a carga, se necessário, devendo comunicar, no prazo de quarenta e oito horas, ao armador, gestor ou afretador as medidas tomadas e a sua justificação.

2- As despesas realizadas e encargos assumidos devem ser lançados no diário de navegação fazendo-se circunstanciada menção deles e, antes de sair do porto onde teve que fazer despesas extraordinárias e contrair obrigações sem a intervenção direta do armador, gestor ou afretador, envia a estes uma conta corrente de tais despesas, com indicação dos documentos justificativos delas e dos encargos contraídos, compreendendo, quanto a estes, a identificação e domicílio dos credores.

3- A responsabilidade para com os carregadores pelas mercadorias vendidas compreende os valores que elas teriam no lugar e na data de descarga do navio.

Artigo 410.º

Cuidado com a carga

No caso dos navios de comércio, o comandante deve cuidar diligentemente da estiva, arrumação, conservação e entrega das mercadorias transportadas.

CAPÍTULO III

OFICIAIS, DA MESTRANÇA E DA MARINHAGEM

Secção I

Oficiais

Artigo 411.º

Oficiais de convés ou ponte

1- Os oficiais de convés ou ponte são os encarregados de velar pela segura navegação, manobra, carga e estiva do navio, bem como de realizar as tarefas próprias do departamento de convés.

2- O oficial de convés que siga imediatamente na posição ao comandante é considerado o segundo de navegação e é também denominado de imediato.

3- Ao imediato compete distribuir o trabalho entre ele e os demais oficiais de convés, bem como dirigir as tarefas de todo o pessoal do departamento, além de ser o segundo chefe de bordo e normalmente o oficial encarregado da disciplina e da proteção marítima e segurança interior do navio.

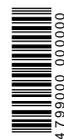
Artigo 412.º

Deveres dos oficiais de convés

1- Os oficiais estão às ordens do comandante e desempenham a bordo as funções que lhes correspondam de acordo com a legislação laboral, demais leis e regulamentos aplicáveis.

2- São deveres dos oficiais de convés:

- a) Realizar as guardas, serviços de navegação e de porto com a diligência devida e velar para que o pessoal sob suas ordens também o faça;
- b) Registrar no diário de navegação as vicissitudes náuticas, meteorológicas, de salvamento e contaminação marítima que ocorram nos seus períodos de guarda; e



- c) Submeter a tripulação a bordo a provas operacionais periódicas, sempre que as circunstâncias o permitam e, especialmente, se previstas situações que representem perigo para a navegação, registando-as no diário de navegação.

3- Os oficiais de convés assinam o diário de navegação nos casos de substituição no serviço de guarda, constituindo a assinatura, prova de conformidade do serviço, sem prejuízo do comandante poder fazer anotações e registar no diário de navegação as ordens e instruções dadas para a navegação.

Artigo 413.º

Responsabilidade dos oficiais de convés

1- Os oficiais de convés respondem perante o armador pelos danos e prejuízos que cometerem no exercício das suas funções, seja por negligência, imperícia ou outros atos ilícitos, sem prejuízo da responsabilidade criminal a que tiver lugar, salvo caso fortuito ou força maior.

2- O oficial de convés deve obedecer as instruções do comandante do navio, designadamente, as relativas ao rumo e velocidade a seguir.

3- Sempre que o oficial de convés não concordar com instruções dadas pelo comandante, dá a conhecer a sua discordância ao comandante, na presença dos demais oficiais de convés e se, não obstante, o comandante mantiver aquelas, o oficial de convés lavra anotação no diário de navegação, e obedece ao comandante que passa a ser único responsável pelas consequências da sua decisão.

Artigo 414.º

Oficiais de máquinas

1- Os oficiais de máquinas, também chamados maquinistas, têm a seu cargo o aparelho motor, as máquinas auxiliares, o combustível e lubrificantes e os demais que, segundo os regulamentos, constituem a bordo matéria da competência do departamento de máquinas.

2- Quando existam dois ou mais maquinistas embarcados num navio, um deles assume a chefia das máquinas e exerce o comando sobre todos os demais oficiais de máquinas e pessoal do departamento.

3- O oficial que ocupe o cargo imediatamente inferior ao chefe de máquinas é o primeiro-oficial de máquinas a quem compete no departamento, o exercício de funções idênticas às estipuladas para o primeiro-oficial de convés.

Artigo 415.º

Deveres dos oficiais de máquinas

1- Os oficiais de máquinas desempenham a bordo as funções que lhes correspondam de acordo com a legislação laboral, demais leis e regulamentos aplicáveis.

2- São deveres dos oficiais de máquinas:

- a) Realizar as guardas, serviços de máquinas com a diligência devida e velar para que o pessoal sob suas ordens também o faça;
- b) Manter as máquinas e caldeiras em bom estado de conservação e limpeza e aptas a funcionar com regularidade;
- c) Informar ao comandante as avarias no aparelho motor e sempre que tiver de parar as máquinas por algum tempo ou de algum acidente no seu departamento, bem como do consumo de combustível e lubrificantes;
- d) Não proceder a nenhuma modificação no aparelho motor, nem alterar o regime normal da marcha, sem a prévia autorização do comandante; e

- e) Anotar no diário de máquinas o regime de funcionamento dos motores, máquinas e caldeiras, bem como as avarias ocorridas, as causas e os meios empregues para as reparar.

3- Os oficiais de máquinas assinam o diário de máquinas nos casos de substituição no serviço de guarda, constituindo a assinatura, prova de conformidade do serviço, sem prejuízo do chefe de máquinas poder fazer anotações e registar no diário, as ordens e instruções dadas para o bom funcionamento do departamento.

Artigo 416.º

Responsabilidade dos oficiais de máquinas

1- Os oficiais de máquinas respondem perante o armador pelos danos e prejuízos que cometerem no exercício das suas funções, seja por negligência, imperícia ou outros atos ilícitos, sem prejuízo da responsabilidade criminal a que tiver lugar, salvo caso fortuito ou força maior.

2- Sempre que o chefe de máquinas não concordar com ordem dada pelo comandante, e considerar necessário realizar reparações, parar ou alterar o regime das máquinas ou motores, dá a conhecer a sua discordância ao comandante, na presença dos demais oficiais de máquinas e se, não obstante, o comandante mantiver aquela, o chefe de máquinas lavra o correspondente protesto, registando-o no diário de máquinas, e obedece ao comandante que passa a ser único responsável pelas consequências da sua decisão.

Artigo 417.º

Oficiais de radiocomunicações

1- São oficiais de radiocomunicações os que, às ordens do comandante, estão encarregues de organizar e cumprir os deveres relacionados com o serviço radioelétrico a bordo.

2- No exercício de funções devem cumprir pontualmente os deveres relativos ao serviço de telecomunicações estabelecidos em legislação específica e nos regulamentos internacionais relativos ao uso e emprego dos serviços móveis marítimos e respondem pelos danos e prejuízos que cometerem por imperícia ou negligência.

Artigo 418.º

Praticantes

1- Os armadores dos navios nacionais estão obrigados a aceitar e manter a bordo os alunos dos centros de formação ou capacitação marítima que cursem estudos para a obtenção dos certificados de competência profissional que os habilitam a exercer a categoria de oficial.

2- Durante a estadia a bordo, os alunos são considerados praticantes e estão sujeitos às ordens e instruções dos oficiais correspondentes, devendo realizar as tarefas que lhes sejam distribuídas e adequadas à formação.

3- O número de alunos que cada navio pode levar, de acordo com a classe, tamanho e características, a duração, condições das práticas e o regime a bordo, são fixados por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

Artigo 419.º

Conselho de Oficiais

Sempre que as circunstâncias o aconselharem, o comandante pode pedir opinião aos oficiais a bordo constituídos em conselho de oficiais, sobre matérias que considere relevantes para a segurança do navio, da tripulação, da carga, do meio marinho ou outros, devendo decidir sempre da forma que considerar mais adequada à situação, sendo a decisão da sua exclusiva responsabilidade pessoal.



Secção II

Mestrança e da marinhagem

Artigo 420.º

Contramestre

1- O contramestre é o marítimo da categoria de mestrança que, por sua experiência e prática marinheira, dirige, sob as ordens do comandante e dos oficiais de convés, os trabalhos de manutenção e limpeza, bem como as tarefas marinheiras próprias do departamento de convés.

2- Os membros da marinhagem do departamento de convés estão sob as ordens diretas do contramestre, sendo este responsável perante o comandante e o imediato pelo cumprimento e execução dos trabalhos distribuídos.

3- O contramestre deve zelar pelo arranjo, arrumo, manutenção e manuseamento da carga, escoras, botes, balsas e outros elementos de salvamento, bem como das cordas, cabos, correntes e demais equipamentos marinhos do navio.

4- O contramestre distribui, equitativamente, o trabalho pelos marinheiros e zela pela sua execução, de acordo com as ordens dadas pelo primeiro-oficial de convés, cabendo-lhe ainda, zelar pela estiva, fecho de escotilhas, e demais elementos concernentes à segurança do navio ou da carga e informar o oficial de guarda qualquer anomalia verificada durante a execução das tarefas.

Artigo 421.º

Outros cargos de mestrança

1- Além do contramestre de convés, podem existir a bordo outros cargos de mestrança, conforme a classe e características do navio.

2- O regime, denominações e requisitos dos cargos de mestrança, previstos no número anterior, são estabelecidos por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

Artigo 422.º

Marinhagem

1- O pessoal da tripulação distinto do comandante, oficiais ou mestrança constitui a marinhagem.

2- As denominações, funções, requisitos e deveres dos membros da marinhagem são estabelecidos por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima, em função do departamento, da classe e características do navio.

3- Os membros da marinhagem devem cumprir pontualmente as ordens e instruções legítimas que recebam do comandante, dos oficiais e dos cargos de mestrança correspondentes ao seu departamento e respondem pelos seus atos, perante o armador.

**CAPÍTULO IV
SOBRECARGA**

Artigo 423.º

Conceito

O sobrecarga é um empregado do armador ou do afretador que desempenha suas funções a bordo:

- a) De um navio de pesca, para dirigir as operações de pesca e de conservação ou comercialização do produto desta;
- b) De um navio de passageiros para proporcionar aos passageiros prestações e serviços para além do transporte marítimo; e
- c) De um navio de carga dedicado ao transporte de mercadorias, para dirigir o embarque e o desembarque e zelar pela boa conservação das mercadorias.

Artigo 424.º

Regime a bordo

1- O sobrecarga está submetido à autoridade do comandante, salvo no atinente às funções comerciais que lhe sejam atribuídas.

2- Sendo o sobrecarga designado pelo afretador, deve o armador fornecer o seu alojamento a bordo, mas as despesas de alimentação são suportadas pelo afretador.

3- O contrato de trabalho do sobrecarga está sujeito às condições aplicáveis ao contrato de trabalho marítimo.

Artigo 425.º

Nomeação e despedimento

1- O sobrecarga é designado livremente pelo armador ou pelo afretador e pode ser despedido por quem o nomeou nas mesmas condições do comandante.

2- O comandante, quando não concordar com a gestão do sobrecarga, não o pode despedir e deve informar ao armador ou afretador o seu desagrado.

Artigo 426.º

Funções excluídas e funções delegáveis

1- O sobrecarga não pode interferir diretamente na execução do contrato, mas tem a faculdade de fazer recomendações ao comandante do navio em tudo quanto se relacione com a administração da carga.

2- O armador ou afretador não pode atribuir ao sobrecarga nenhuma participação ou intervenção nas funções administrativas, disciplinares e náuticas do comandante.

3- O contrato de trabalho do sobrecarga e o rol da tripulação devem enumerar as funções comerciais atribuídas ao sobrecarga e retiradas ao comandante, presumindo-se que este conserva todas as competências não expressamente delegadas no sobrecarga.

Artigo 427.º

Funções do sobrecarga

No contrato de trabalho podem ser atribuídas ao sobrecarga, entre outras, as seguintes funções:

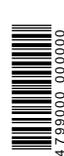
- a) Determinar as viagens comerciais do navio, incluídas as escalas;
- b) Receber e entregar as mercadorias transportadas;
- c) Verificar as mercadorias no embarque e desembarque;
- d) Assinar os conhecimentos de embarque;
- e) Zelar e fazer recomendações ao comandante, quanto à conservação das mercadorias durante o transporte;
- f) Efetuar determinadas despesas relativas aos passageiros ou à carga;
- g) Vender todo ou parte do produto da pesca;
- h) Manter livros de contas relativos a suas operações; e
- i) Receber todas as observações acerca do estado das mercadorias.

Artigo 428.º

Responsabilidades

1- O sobrecarga responde perante o armador ou o afretador, nos termos do seu contrato, e na falta deste, pela legislação reguladora do contrato de trabalho marítimo.

2- O armador ou o afretador responde civilmente perante terceiros pelos atos do sobrecarga no exercício das suas funções, sem prejuízo do direito de limitarem a responsabilidade, nos termos previstos no presente Código.



CAPÍTULO V

Artigo 433.º

INSCRIÇÃO, IDENTIFICAÇÃO, FORMAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS MARÍTIMOS

Artigo 429.º

Inscrição e documentação dos marítimos

1- Para formar parte da tripulação dos navios nacionais, salvo casos de urgência devidamente justificados, é necessária inscrição no registo de inscrição marítima e possuir a cédula marítima, que é o documento de identificação profissional dos marítimos.

2- O regime do registo de inscrição marítima, as condições de emissão, utilização e retirada da cédula marítima, bem como a forma e seu conteúdo, são estabelecidos por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

Artigo 430.º

Formação dos marítimos

1- A formação dos marítimos insere-se no duplo sistema educativo e de formação profissional e tem por objetivo a aquisição, desenvolvimento e atualização dos conhecimentos e competências exigidos para o desempenho da profissão e das funções a bordo.

2- A formação dos marítimos dentro do sistema educativo organiza-se em cursos e em ações de formação correspondentes às categorias e departamentos de bordo, às necessidades das competências, dos níveis de responsabilidade e funções a exercer.

3- A formação académica dos marítimos deve associar componentes experimentais, através de práticas reais em contexto do trabalho ou de práticas simuladas em contexto da formação, sob a orientação de formadores.

Artigo 431.º

Programas e métodos de avaliação

1- Os programas de formação académica dos marítimos devem adequar-se, em termos de estrutura, de objetivos e de resultados, a um nível, como mínimo, equivalente ao exigido pelas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2- Os programas devem incluir, nomeadamente, os conteúdos programáticos das disciplinas e das respetivas cargas horárias, os métodos, procedimentos e meios pedagógicos a adotar e os métodos de avaliação a utilizar.

Artigo 432.º

Certificação

1- A formação e a competência profissional dos marítimos são objeto de certificação.

2- O diploma ou certificado de formação académica é o documento comprovativo de que o seu titular atingiu os objetivos definidos nos programas dos cursos ou ações de formação e de habilitação para o exercício de uma categoria profissional ou função a bordo a que se referem os artigos anteriores.

3- O certificado de competência profissional é o título oficial que, mediante avaliação prévia adequada, comprova a capacidade ou competência para o exercício das funções para as quais é exigido, em conformidade com o previsto na regulamentação aplicável.

4- A emissão de diplomas ou certificados de formação académica é da competência das entidades que a ministrarem.

Certificados obrigatórios de competência profissional

1- As funções de comando e chefia dos navios, bem como o desempenho do cargo de oficial, só podem ser incumbidas a quem possua o correspondente certificado de competência profissional.

2- Devem ainda possuir um certificado especial de competência, todos os membros da tripulação que venham a desempenhar funções relativas ao manuseio da carga em navios dedicados ao transporte de petróleo ou de outras substâncias especialmente perigosas ou contaminantes, ou outras tarefas em situações de emergência nos navios de passageiros, das quais dependa a segurança do navio.

3- As modalidades de certificados de competência profissional e as condições de obtenção para cada classe de navio, navegação e departamento, são fixadas por regulamento do Governo conforme o previsto nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

Artigo 434.º

Reconhecimento de certificados estrangeiros

1- O reconhecimento de diplomas emitidos no estrangeiro que confirmam um grau de formação académica é da competência do membro do Governo responsável pela Educação.

2- Só se pode reconhecer certificados de competência profissional emitidos no estrangeiro, para efeitos do exercício da atividade a bordo dos navios cabo-verdianos, quando, para a obtenção daqueles, sejam exigíveis requisitos de formação e experiência, como mínimo, equivalentes aos dos certificados nacionais.

3- O reconhecimento dos certificados de competência profissional emitidos no estrangeiro é da competência da administração marítima.

Artigo 435.º

Expedição e registo de certificados de competência

1- Compete à administração marítima a emissão, renovação, ratificação, reconhecimento e controlo dos certificados de competência profissional, nos termos estabelecidos em Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

2- A administração marítima mantém um registo público de todos os certificados emitidos, ratificados ou reconhecidos.

Artigo 436.º

Responsabilidades do armador, do comandante e dos tripulantes

O armador, o comandante e os marítimos que integram a tripulação, cada um nas respetivas áreas de intervenção e de obrigações, são responsáveis pelo efetivo cumprimento das disposições constantes do presente Código e dos regulamentos nele previstos, nomeadamente de modo a garantir:

- a) Que estão satisfeitos os requisitos da inscrição marítima, aptidão médica, qualificação, posse dos certificados exigíveis e satisfação dos demais requisitos de embarque e de funções atribuídas;
- b) Responsabilidades do armador, do comandante e dos tripulantes;
- c) Que os marítimos afetos à tripulação estão familiarizados com as suas tarefas específicas, com a organização do trabalho a bordo, instalações, equipamentos e características do navio, e são capazes de exercer eficientemente as funções, nomeadamente, em situações de emergência e vitais para a segurança do navio;



- d) Que os navios estão tripulados em conformidade com as lotações mínimas de segurança estabelecidas;
- e) Que o serviço de quartos está organizado de modo a evitar, nomeadamente, o cansaço ou a fadiga; e
- f) Que se encontram a bordo, e à disposição do comandante e dos oficiais, os textos que recolham as alterações que se vão produzindo nas regulamentações nacionais e internacionais sobre segurança da navegação e proteção do meio marinho.

Artigo 437.º

Controlo e inspeção de navios nacionais

1- A administração marítima verifica se os membros da tripulação possuem efetivamente os certificados de competência profissional e demais documentos exigíveis para prestar serviços a bordo, bem como se encontrem em condições de assegurar o serviço de quartos e outros, relativos à segurança marítima e à luta contra a poluição do meio marinho.

2- A administração marítima toma as medidas convenientes para o desembarque daqueles que não cumprem com o previsto no número anterior, sem prejuízo da manutenção dos contratos de trabalho.

3- No caso de se tratar de um posto a bordo dos consignados no certificado de tripulação mínima de segurança, sem prejuízo do previsto no número 3 do artigo 380.º, a administração marítima não autoriza a saída do navio até que o visado seja substituído por outro que cumpra os requisitos exigíveis.

Artigo 438.º

Detenção de navios estrangeiros

1- Detetadas anomalias em certificados de competência ou deficiências na condição física ou fadiga da tripulação, que possam representar perigo para as pessoas, bens ou o meio ambiente, a administração marítima informa imediatamente por escrito ao comandante do navio, ao representante diplomático ou consular mais próximo ou à administração marítima do Estado de bandeira, para adoção de medidas apropriadas.

2- A administração marítima deve adotar as medidas necessárias para impedir a saída do navio até que tenham sido corrigidos os defeitos de certificação ou de competência na medida suficiente para eliminar os perigos a que se refere o número anterior.

TÍTULO IV

RESPONSABILIDADES RELATIVAS AO NAVIO

Artigo 439.º

Responsabilidade do proprietário armador

1- O armador que seja proprietário do navio responde, independentemente de culpa, pelos danos derivados de atos ou omissões:

- a) Do comandante e da tripulação;
- b) Dos pilotos ou práticos tomados a bordo, ainda que o recurso ao piloto ou prático seja imposto por lei, regulamento ou uso;
- c) De qualquer outra pessoa ao serviço do navio.

2- São aplicáveis à responsabilidade prevista no número anterior as disposições da lei civil que regulam a responsabilidade do comitente pelos atos do comissário.

Artigo 440.º

Responsabilidade do armador não proprietário

1- O armador que não seja proprietário do navio responde, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador.

2- O disposto no número anterior não prejudica o direito de se estabelecer limites à responsabilidade nos termos do Livro IX e demais casos previstos no presente Código.

Artigo 441.º

Responsabilidade do simples proprietário

O simples proprietário do navio responde solidariamente, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador, com sub-rogação total ou parcial nos direitos daqueles contra o armador.

Artigo 442.º

Responsabilidade pelos atos do gestor

O simples proprietário do navio responde solidariamente, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador, com sub-rogação total ou parcial nos direitos daqueles contra o armador.

Artigo 443.º

Representação legal do armador e do proprietário

1- Fora do local da sede do proprietário ou do armador, estes são representados, judicial e extrajudicialmente, pelo comandante do navio em tudo o que se relacionar com a expedição.

2- A representação prevista no número anterior não é afetada pela presença do proprietário, do armador ou de outros seus representantes.

LIVRO VI

ORDENAÇÃO ECONÓMICA DO TRANSPORTE MARÍTIMO

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I

ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DAS CLASSES DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Artigo 444.º

Âmbito de aplicação

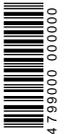
As disposições do presente Livro aplicam-se ao transporte marítimo de carga, passageiros ou misto, realizado por navios de comércio próprios ou objeto de contrato de fretamento.

Artigo 445.º

Classificação do transporte marítimo em função do âmbito geográfico

De acordo com a zona geográfica em que operam, o transporte marítimo de carga, de passageiros ou misto classifica-se em:

- a) Transporte marítimo interior, que se efetua dentro de uma determinada zona portuária ou de outras águas interiores cabo-verdianas;
- b) Transporte marítimo inter-ilhas, que não sendo transporte interior, se efetua entre portos ou lugares situados dentro dos espaços marítimos nacionais;
- c) Transporte marítimo de longo curso, que se efetua entre portos ou lugares situados nos espaços marítimos nacionais e portos ou lugares situados fora deles;
- d) Transporte marítimo extranacional, que se efetua entre portos ou lugares situados fora dos espaços marítimos nacionais.



Artigo 446.º

Classificação do transporte marítimo em função da regularidade

De acordo com as condições de prestação, o transporte marítimo realizado por navios de comércio classifica-se em:

- a) Transporte marítimo regular, que se efetua com itinerários, frequências de escalas, tarifas e outras condições de transporte previamente estabelecidas; e
- b) Transporte marítimo não regular, que se efetua sem sujeição às condições previstas no número anterior.

CAPÍTULO II

EXERCÍCIO DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Artigo 447.º

Princípio geral

1- Sem prejuízo do regime previsto em legislação especial sobre o transporte marítimo inter-ilhas, o exercício da indústria do transporte marítimo está reservado a sociedades armadoras devidamente inscritas no registo convencional de navios ou no registo internacional de navios e que cumpram os requisitos previstos no artigo seguinte.

2- Excetua-se do disposto no número anterior a exploração de navios nacionais de comércio no transporte marítimo interior, bem como os de arqueação bruta inferior a cinquenta toneladas.

3- Exclui-se também da reserva prevista no presente artigo a exploração de navios estrangeiros de comércio marítimo de longo curso e extranacional, que se efetua conforme estabelecido nos artigos 454.º e 455.º.

Artigo 448.º

Requisitos para o exercício da indústria

1- A inscrição para o exercício da indústria de transporte marítimo depende da verificação dos seguintes requisitos exigidos para a sociedade armadora requerente:

- a) Que o exercício da indústria do transporte marítimo constitua o seu objeto social exclusivo;
- b) Que o seu capital social seja igual ou superior a 30.000.000\$00 (trinta milhões de escudos), se a requerente pretende operar no transporte marítimo de longo curso ou extranacional;
- c) Que possua frota própria que integre, pelo menos, um navio operacional de nacionalidade cabo-verdiana.

2- Para efeitos do número anterior considera-se frota própria a constituída, pelo menos, por um navio de comércio propriedade da solicitante, ou que se encontre na sua posse em virtude de contrato de fretamento a casco nu ou de outro negócio translativo da posse e, navio operacional, aquele que possui os certificados em vigor requeridos conforme estabelecido no Título III do Livro IV.

Artigo 449.º

Procedimento de inscrição

1- O requerimento a solicitar a inscrição como sociedade armadora nacional deve identificar a sociedade requerente e ser instruído com os seguintes documentos:

- a) Certidão atualizada da matrícula da sociedade na conservatória do registo comercial;
- b) Documento comprovativo da existência do capital social realizado à data da inscrição;

c) Cópias autenticadas dos documentos necessários à prova de que a sociedade possui frota própria que integre, pelo menos, um navio operacional.

2- A administração marítima deve pronunciar-se no prazo de trinta dias, a contar da data de receção do requerimento.

3- A sociedade requerente pode apresentar inicialmente apenas os documentos previstos nas alíneas a), b) e c) do número 1, e, se os mesmos fizerem prova do preenchimento dos requisitos referidos nas alíneas a) e b) do número 1 do artigo anterior, a administração marítima deve informá-la de que a inscrição se efetua automaticamente, logo que sejam apresentados os documentos comprovativos da disponibilidade de frota própria.

Artigo 450.º

Regime de exploração e cancelamento

1- Uma vez inscritas, as sociedades armadoras ficam obrigadas a exercer a indústria marítima nas condições da inscrição, devendo manter, em todo o momento e em condições de efetiva prestação do serviço, ao menos um navio dos referidos no número 2 do artigo 448.º, sem prejuízo das imobilizações técnicas que possam proceder.

2- Para efeitos do disposto no número anterior, são consideradas imobilizações técnicas as imobilizações de navios destinadas a efetuar trabalhos de manutenção, reparação, correção de defeitos ou de deficiências.

3- Os armadores que deixem de cumprir os requisitos exigidos para a inscrição devem regularizar sua situação no prazo de cento e oitenta dias, sob pena de serem canceladas as respetivas inscrições.

4- O cancelamento previsto no número anterior é da competência da administração marítima, a qual deve ouvir, para o efeito, o armador visado.

Artigo 451.º

Supervisão pela administração marítima

À administração marítima compete supervisionar a atividade das sociedades armadoras, as quais devem fornecer os elementos por aquela, solicitados com vista à execução do disposto no presente Código.

TÍTULO II

ACESSO À ATIVIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPÍTULO I

Regimes específicos por classe de transporte

Artigo 452.º

Transporte marítimo interior

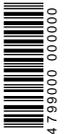
1- O transporte marítimo interior está reservado aos navios nacionais e a sua prestação deve ser previamente autorizada pela administração marítima.

2- Excecionalmente, quando não existam navios nacionais adequados e disponíveis para prestar uma determinada atividade, e pelo tempo que perdure tal circunstância, a administração marítima pode autorizar o emprego de navios estrangeiros para efetuar transportes interiores, aplicando-se o disposto no número 3 do artigo seguinte.

Artigo 453.º

Transporte marítimo inter-ilhas

1- O transporte marítimo inter-ilhas está reservado a sociedades armadoras nacionais devidamente inscritas e licenciadas nos termos previstos em legislação especial.



2- Excepcionalmente, em caso de não existirem sociedades armadoras nacionais interessadas ou com navio habilitado para tal, a administração marítima pode autorizar a outros armadores a realização do transporte marítimo inter-ilhas.

3- Para efeitos do número anterior, a administração marítima afixa, em lugar de estilo e com antecedência adequada, edital que contenha a identificação do serviço, considerando-se que não há sociedades armadoras nacionais interessadas no mesmo quando, no prazo de vinte e quatro horas, não chegue à administração marítima qualquer manifestação de interesse acompanhada da identificação do navio a utilizar no serviço.

Artigo 454.º

Transporte marítimo de longo curso

1- O transporte marítimo de longo curso, regular ou não, efetua-se em regime de concorrência entre as sociedades armadoras nacionais e os armadores estrangeiros que desejam participar no respeito do direito internacional e do princípio da reciprocidade.

2- Em casos excecionais, e quando isso for necessário para a economia ou para a defesa nacional, o Governo pode reservar total ou parcialmente o transporte marítimo de longo curso a navios de bandeira cabo-verdiana.

3- Sempre que se encontrem nos portos cabo-verdianos e nos demais espaços marítimos nacionais, os navios estrangeiros que efetuam transporte de longo curso ficam sujeitos ao controlo da administração marítima e outros previstos no presente Código ou nas normas internacionais aplicáveis.

4- Se navios de comércio nacionais destinados à navegação de longo curso forem objeto de medidas discriminatórias em portos estrangeiros ou de restrições que afetem a livre concorrência, o Governo pode, por solicitação da administração marítima, adotar medidas recíprocas e sancionatórias necessárias à defesa dos interesses cabo-verdianos em conflito.

Artigo 455.º

Transporte marítimo extranacional

1- Sempre que se encontrem nos portos cabo-verdianos e nos espaços marítimos nacionais, os navios estrangeiros que efetuam transporte extranacional ficam sujeitos ao controlo da administração marítima e outros previstos no presente Código ou nas normas internacionais aplicáveis.

2- Se navios de comércio nacionais destinados à navegação extranacional forem objeto de medidas discriminatórias em portos estrangeiros ou de restrições que afetem a livre concorrência, o Governo pode, por solicitação da administração marítima, adotar medidas recíprocas e sancionatórias necessárias à defesa dos interesses cabo-verdianos em conflito.

CAPÍTULO II

CONFERÊNCIAS MARÍTIMAS E DOS CONSELHOS DE USUÁRIOS NO TRANSPORTE DE LONGO CURSO

Artigo 456.º

Conceito de conferência marítima

Entende-se por conferência marítima um grupo constituído por dois ou mais armadores que efetuam transporte marítimo de longo curso regular numa ou várias rotas particulares e que tenham estabelecido um acordo, qualquer que seja sua natureza, no qual atuam, atendendo a fretes uniformes ou comuns ou a quaisquer outras condições convencionadas no que respeita ao transporte marítimo de mercadorias.

Artigo 457.º

Dever de respeito pela concorrência

1- As conferências marítimas devem garantir uma oferta de transporte marítimo de longo curso suficiente e eficaz, tendo em conta os interesses dos usuários.

2- As conferências estão submetidas à concorrência dos armadores que efetuam transportes de longo curso regulares não integrados nas mesmas, bem como dos transportes de longo curso não regulares que operem nas mesmas rotas.

3- A atuação das conferências não pode dar lugar à eliminação da concorrência sobre partes substanciais do mercado no qual prestam seus serviços até o ponto de gerar situações de abuso dominante por parte dos armadores integrados nas mesmas.

Artigo 458.º

Conselhos de usuários

Os usuários dos transportes marítimos de longo curso podem constituir organizações denominadas conselhos de usuários, com o objetivo de defender os seus interesses, especialmente os referentes às condições tarifárias, da qualidade e regularidade da prestação dos serviços, e oferecer aos seus membros um serviço de assessoria e consulta de fretes e serviços marítimos.

Artigo 459.º

Obrigações de informação e consulta

1- As conferências marítimas, cujos navios façam escala em portos cabo-verdianos para carregar ou descarregar mercadorias, devem informar à administração marítima, por solicitação desta, os acordos de distribuição de cargas, escalas ou saídas e facultar os documentos diretamente relacionados com os acordos, as tarifas e demais condições de transporte.

2- Estando constituídas conferências marítimas e conselhos de usuários, ambas devem efetuar consultas mútuas, cada vez que forem solicitadas por alguma das partes, com vista a resolver os problemas relativos ao funcionamento dos transportes marítimos de longo curso.

CAPÍTULO III

FRETAMENTO DE NAVIOS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO INTER-ILHAS OU DE LONGO CURSO

Artigo 460.º

Preferência das sociedades armadoras nacionais

O Governo pode, através de legislação própria, restringir ou condicionar o fretamento de navios de comércio, no âmbito da atividade de transporte marítimo inter-ilhas ou de longo curso, à sociedades armadoras nacionais.

Artigo 461.º

Deveres de informação dos afretadores

1- Os afretadores domiciliados em Cabo Verde que pretendam afretar, em qualquer modalidade, navios de comércio para os dedicar ao transporte marítimo inter-ilhas ou de longo curso, devem dar conhecimento prévio dos mesmos à administração marítima confirmando-os posteriormente e indicando as respetivas condições contratuais.

2- Os afretadores a que se refere o número anterior devem prestar as informações que lhes sejam solicitadas pela administração marítima nacional e por outros organismos competentes da Administração Pública.



TÍTULO III

SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 462.º

Conceito e finalidade

1- Compete ao Estado assegurar a prestação de um serviço público de transporte marítimo inter-ilhas de carga, passageiros ou misto, nas situações em que, devido às características do tráfego, as sociedades armadoras nacionais não se mostrem interessadas em prestar esse serviço por razões de mercado.

2- O serviço público de transporte marítimo inter-ilhas tem por finalidade a satisfação das necessidades de transporte dos habitantes das ilhas, assim como a dinamização e integração dos territórios e população do arquipélago.

Artigo 463.º

Princípios do serviço público

O serviço público de transporte marítimo inter-ilhas obedece, designadamente, aos princípios de universalidade, igualdade, continuidade, regularidade, qualidade, acessibilidade de preços, eficiência e segurança.

Artigo 464.º

Âmbito do serviço público

Mediante portaria do membro do Governo responsável pela Administração Marítima, são definidas as linhas inter-ilhas nas quais o Estado deve assegurar a prestação do serviço público de transporte marítimo inter-ilhas de carga, passageiros e misto.

CAPÍTULO II

PRESTADORES DO SERVIÇO

Artigo 465.º

Prestadores do serviço público de transporte marítimo

1- O serviço público de transporte marítimo inter-ilhas pode ser explorado:

- a) Pelo próprio Estado;
- b) Por pessoa coletiva de direito público;
- c) Por sociedades armadoras nacionais ou, na falta destas, por pessoa coletiva de direito privado, mediante contrato de concessão.

2- O serviço público de transporte marítimo inter-ilhas pode ser realizado por mais de uma entidade, em função das zonas geográficas que compreenda.

Artigo 466.º

Designação do prestador do serviço

1- Nos casos previstos nas alíneas a) e b) do número 1 do artigo anterior, compete ao Governo a designação do prestador ou dos prestadores do serviço.

2- Nos casos previstos na alínea c) do número 1 do artigo anterior, compete ao Governo fixar as condições de concessão, nos termos da legislação aplicável.

CAPÍTULO III

REGIME ECONÓMICO

Artigo 467.º

Regime de preços

1- O regime de preços do serviço público de transporte marítimo inter-ilhas deve ser estabelecido pela entidade com funções de regulação económica para o setor, tendo em consideração, os custos de exploração e os princípios de transparência, não discriminação e acessibilidade dos usuários.

2- Com vista a garantir a acessibilidade dos preços do serviço público, podem ser previstos sistemas de preços especiais ou diferenciados com base em critérios geográficos e categoria dos serviços ou dos usuários.

3- Os preços não devem exceder os parâmetros máximos estabelecidos na legislação geral de preços que, ao caso, resulte aplicável.

Artigo 468.º

Compensação económica

Os prestadores do serviço público de transporte marítimo inter-ilhas têm direito a uma compensação económica pela exploração do serviço, em montante a fixar por portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima.

CAPÍTULO IV

FISCALIZAÇÃO

Artigo 469.º

Fiscalização

1- Compete à entidade com funções de regulação económica para o setor do transporte marítimo a fiscalização do cumprimento do disposto no presente Capítulo.

2- A entidade a que se refere o número anterior deve promover consultas públicas sobre o âmbito, acessibilidade dos preços e qualidade do serviço público de transporte marítimo inter-ilhas.

LIVRO VII

CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO DE NAVIOS E DOS CONTRATOS AUXILIARES

TÍTULO I

CONTRATO DE FRETAMENTO

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 470.º

Âmbito de aplicação

1- As disposições deste Título são aplicáveis a navios ou embarcações, com exceção dos de arqueação bruta inferior a dez toneladas.

2- Os contratos relativos à utilização ou exploração de navios ou embarcações de arqueação bruta inferior a dez toneladas regem-se pelas convenções das partes e, na falta destas, pela legislação civil.

Artigo 471.º

Conceito

Contrato de fretamento de navio é aquele em que uma das partes, fretador, se obriga em relação a outra, afretador, a pôr à sua disposição um navio, ou parte dele, para fins de navegação marítima, mediante uma retribuição pecuniária denominada frete.



Artigo 472.º

Forma

Designa-se carta-partida o documento particular exigido para a válida celebração do contrato de fretamento.

Artigo 473.º

Regime

O contrato de fretamento rege-se pelas cláusulas da carta-partida e subsidiariamente pelas disposições deste Título.

Artigo 474.º

Modalidades

O contrato de fretamento pode revestir as seguintes modalidades:

- a) Por viagem;
- b) Por tempo;
- c) Casco nu.

Artigo 475.º

Factos imputáveis

Para efeitos de responsabilidade previstas no presente Título, entende-se por factos ou causas imputáveis, as ações ou omissões intencionais ou com culpa do fretador, do afretador, ou seus auxiliares, sejam estes dependentes, mandatários ou contratados independentes, conforme o caso.

Artigo 476.º

Direitos de retenção e privilégio sobre a carga

1- Para garantia do pagamento do frete e demais créditos emergentes do fretamento por viagem, o fretador goza do direito de retenção sobre as mercadorias transportadas e crédito privilegiado sobre a carga.

2- Os mesmos direitos e privilégio tem o fretador por tempo em relação às mercadorias transportadas a bordo, pertencentes ao afretador.

3- O direito de retenção e o privilégio sobre a carga regem-se pelo previsto nos artigos 542.º e 544.º para o contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Artigo 477.º

Subfretamento e cessão do contrato

1- O subfretamento ou cessão da posição contratual pelo afretador carece de autorização escrita do fretador.

2- As disposições deste Título são aplicáveis ao subfretamento.

Artigo 478.º

Competência judicial internacional

1- Os tribunais cabo-verdianos são internacionalmente competentes para o julgamento das ações emergentes do contrato de fretamento ou de subfretamento, em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de carga ou de descarga se situar em Cabo-Verde;
- b) Se o contrato de fretamento ou subfretamento tiver sido celebrado em Cabo-Verde;
- c) Se o navio arvorar a bandeira cabo-verdiana ou estiver registado em Cabo-Verde;
- d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação do fretador ou subfretador, ou do afretador ou subfretador, ou do carregador, ou do destinatário ou consignatário, se localizar em território cabo-verdiano.

2- Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência judicial internacional para o julgamento das ações emergentes dos contratos de fretamento e de subfretamento é feita de acordo com as normas gerais.

Artigo 479.º

Prescrição

As ações emergentes do incumprimento do contrato de fretamento devem ser exercidas no prazo de dois anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete.

CAPÍTULO II

CONTRATO DE FRETAMENTO POR VIAGEM

Secção I

Conceito, caracterização, obrigações e direitos das partes

Artigo 480.º

Conceito e atribuição da gestão náutica e comercial

1- Contrato de fretamento por viagem é aquele em que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador um navio, ou parte dele, para que este o utilize numa ou mais viagens, previamente fixadas, para o transporte de mercadorias determinadas.

2- No contrato de fretamento por viagem, a gestão náutica e a gestão comercial do navio pertencem ao fretador.

Artigo 481.º

Elementos da carta-partida

1- A carta-partida deve conter os seguintes elementos:

- a) A identificação do navio, através do seu nome, nacionalidade e arqueação;
- b) A identificação do fretador e do afretador;
- c) A quantidade e natureza das mercadorias a transportar;
- d) Os portos de carga e descarga;
- e) Os tempos previstos para a carga e para a descarga, denominados estadias;
- f) A indemnização convencionada em caso de sobrestadia;
- g) O prémio convencionado em caso de sub-estadia;
- h) O frete.

2- Os prejuízos resultantes da omissão de qualquer dos elementos referidos no número anterior são imputáveis ao fretador, salvo prova em contrário.

Artigo 482.º

Obrigações do fretador

Constituem obrigações do fretador:

- a) Apresentar o navio ao afretador na data ou época e no lugar acordados;
- b) Apresentar o navio, antes e no início da viagem, em estado de navegabilidade, devidamente armado e equipado, de modo a dar integral cumprimento ao contrato;
- c) Efetuar as viagens previstas na carta-partida pela rota náutica mais adequada, sem desvios nem escalas não previstas na dita carta;
- d) As demais obrigações acordadas entre as partes.



Artigo 483.º

Despesas por conta do fretador

O fretador suporta as despesas inerentes ao navio, especialmente os seguintes:

- a) Aparelhos, apetrechos e demais partes integrantes;
- b) Provisões, água, combustível, lubrificantes e demais acessórios;
- c) Salários e demais despesas da tripulação;
- d) Seguros relativos ao navio, independentemente da sua natureza.

Artigo 484.º

Responsabilidade do fretador por perdas ou danos à mercadoria

O fretador responde perante o afretador ou perante o destinatário da carga pelas perdas ou danos sofridos na mercadoria ou por atrasos na sua entrega, salvo se provar que aqueles tenham sido causados por factos a ele não imputáveis.

Artigo 485.º

Obrigações do afretador

Constituem obrigações do afretador:

- a) Entregar ao fretador a quantidade e classe de mercadorias fixadas na carta-partida;
- b) Efetuar as operações de carga e descarga do navio dentro dos prazos estabelecidos na carta-partida;
- c) Pagar o frete;
- d) As demais obrigações acordadas entre as partes.

Artigo 486.º

Defeito ou excesso de quantidade de mercadorias embarcadas

1- O afretador é obrigado a pagar o frete por inteiro, ainda que não apresente a totalidade das mercadorias para embarque, no prazo e local fixados.

2- Se o navio carregar quantidade de mercadoria superior à convencionada, o afretador é obrigado ao pagamento de um frete suplementar proporcional à quantidade excedente.

Artigo 487.º

Fixação das estadias

1- Caso a carta-partida nada disponha sobre estadias, compete ao fretador fixá-las segundo critérios de razoabilidade, tendo em conta as circunstâncias do caso e os usos do porto.

2- Se a carta-partida fixar, autonomamente, as estadias para as operações de carga e de descarga, estas não são cumuláveis e devem ser contadas em separado.

Artigo 488.º

Cálculo das estadias

1- Excluem-se da contagem das estadias os dias em que, por interrupção legal da atividade portuária ou por quaisquer outros factos objetivamente relevantes, as operações de carga ou de descarga não se possam realizar.

2- A contagem das estadias inicia-se no primeiro período de trabalho normal que se siga à entrega ao afretador do aviso do navio pronto, desde que este aviso tenha sido entregue até ao termo do período de trabalho normal antecedente.

3- Considera-se horário de trabalho normal o que, nesses termos, seja praticado pelos trabalhadores portuários do respetivo porto.

4- O momento a partir do qual é legítima a entrega do aviso de navio pronto é definido na carta-partida, ou na sua falta, pelos usos do porto.

Artigo 489.º

Sobreestadia e sub-estadia

1- O navio entra em sobreestadia quando o afretador ultrapassar o tempo de estadia sem completar as operações de carga ou descarga, dando lugar ao pagamento pelo afretador de um suplemento do frete proporcional ao tempo excedente.

2- Quando o afretador não utilizar o tempo de estadia, tem direito a um prêmio de sub-estadia proporcional ao tempo não gasto.

3- A taxa de sub-estadia corresponde a metade da taxa de sobre-estadia.

Artigo 490.º

Mercadorias perigosas

Se as mercadorias a transportar forem consideradas perigosas, aplica-se o disposto no artigo 507.º para o contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Secção II

Modificações ou impedimentos da viagem

Artigo 491.º

Impedimento à viagem não imputável às partes

Se a viagem ou viagens não puderem ser iniciadas nas datas ou épocas previstas, por causa não imputável ao fretador ou ao afretador, qualquer das partes pode resolver o contrato, sem que impenda sobre elas responsabilidade alguma, quanto aos prejuízos sofridos.

Artigo 492.º

Impedimento à viagem imputável ao fretador

1- Quando não for possível realizar a viagem ou viagens nas datas ou épocas convencionadas, por causa imputável ao fretador, torna-se este responsável perante o afretador pelos prejuízos causados.

2- Independentemente do direito à indemnização, o afretador pode resolver o contrato, exigindo a restituição de todo ou parte do frete já pago, correspondente à viagem ou viagens não realizadas.

Artigo 493.º

Impedimento da viagem imputável ao afretador

1- Quando não for possível realizar a viagem ou viagens nas datas ou épocas convencionadas, por causa imputável ao afretador, torna-se este responsável perante o fretador pelos prejuízos causados.

2- No caso previsto no número anterior, o fretador tem direito a resolver o contrato e a uma indemnização que não pode exceder o montante do frete correspondente à viagem ou viagens não efetuadas, deduzidas as despesas que deixou de suportar.

3- Caso tiver recebido o frete adiantado, o fretador tem direito a fazer seu o frete recebido, até o limite fixado no número anterior.

Artigo 494.º

Arribada forçada

1- Se o navio tiver que entrar de arribada forçada por causa imputável ao fretador, deve este responder pelo atraso e demais prejuízos causados ao afretador.

2- Quando a arribada forçada for devida ao mau tempo, perigo para o navio, temor fundado de inimigos ou piratas ou qualquer outra causa não imputável ao fretador, considera-se legítima e as partes devem suportar as suas despesas.



3- O fretador pode proceder à descarga, depósito e reembarque no porto de arribada ou noutro porto próximo daquele onde existam infraestruturas com capacidade para proceder às necessárias reparações, sempre que isso for necessário para a reparação das avarias sofridas pelo navio ou para a reparação ou adequada conservação das mercadorias.

4- O afretador pode resolver o contrato e retirar a sua carga no porto de arribada, pagando o frete proporcional à distância percorrida.

5- O disposto nos artigos anteriores, não prejudica o regime da avaria grossa, previsto no presente Código.

Artigo 495.º

Alteração por parte do afretador do porto de destino

Se o afretador pretender descarregar toda ou parte da mercadoria em porto que não seja o de destino, é responsável pelo pagamento das despesas adicionais, havendo-as, e não tem direito a qualquer redução do frete na hipótese inversa.

Artigo 496.º

Impedimento prolongado à entrada no porto de descarga

1- Se por um facto não imputável ao fretador, se verificar no porto de descarga impedimento superior a cinco dias à entrada do navio ou ao normal desenvolvimento das suas operações comerciais, tem aquele a faculdade de desviar o navio para um porto próximo que ofereça condições idênticas ou semelhantes e efetuar ali a descarga.

2- Exercendo a faculdade a que se refere o número anterior, o fretador deve avisar imediatamente o afretador e, uma vez efetuada a descarga, considera-se cumprido o contrato de fretamento.

3- As despesas e encargos adicionais resultantes da situação prevista no número 1, são suportadas pelo afretador.

4- Se da situação prevista no presente artigo resultar benefício para o fretador, deve este entregar ao afretador o respetivo montante.

CAPÍTULO III

CONTRATO DE FRETAMENTO POR TEMPO

Secção I

Conceito e caracterização

Artigo 497.º

Conceito e atribuição da gestão náutica e comercial

1- Contrato de fretamento por tempo é aquele em que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador um navio, para que este o utilize durante certo período de tempo.

2- No contrato de fretamento por tempo a gestão náutica do navio pertence ao fretador e sua gestão comercial ao afretador.

Artigo 498.º

Elementos da carta-partida

Além dos elementos previstos nas alíneas a), b) e h) do número 1 do artigo 481.º, a carta-partida por tempo deve conter os seguintes dados:

- a) O período de duração do fretamento;
- b) Os limites geográficos dentro dos quais o navio pode ser utilizado; e
- c) A indicação das mercadorias que o navio não pode transportar.

Secção II

Obrigações e direitos das partes

Artigo 499.º

Obrigações do fretador

Constituem obrigações do fretador:

- a) Apresentar o navio ao afretador na data ou época e no lugar acordado;
- b) Apresentar o navio e mantê-lo em estado de navegabilidade, devidamente armado e equipado, de modo a cumprir integralmente o contrato;
- c) Realizar as viagens e carregar as mercadorias que tenham sido determinadas pelo afretador no exercício da sua gestão comercial;
- d) As demais obrigações acordadas entre as partes.

Artigo 500.º

Combustível

1- É suportada pelo afretador a despesa com o combustível do navio.

2- O afretador deve fornecer o combustível apropriado, que corresponda às características e especificações técnicas indicadas pelo fretador.

Artigo 501.º

Comandante

1- Em tudo quanto se relacione com a gestão comercial do navio, o comandante deve obedecer às ordens e instruções do afretador, dentro dos limites previstos na carta-partida, sem prejuízo do cumprimento das suas funções náuticas, públicas e administrativas.

2- Quando o afretador considerar que o comandante não se ajusta às suas instruções ou que a sua atuação é prejudicial aos seus interesses comerciais, pode solicitar ao fretador a sua substituição.

3- Sem prejuízo do disposto no número anterior, deve prevalecer sempre a primazia do critério profissional nos termos previstos no artigo 406.º.

Artigo 502.º

Início e vencimento do frete

1- O frete inicia-se a partir do dia em que o navio é posto pelo fretador à disposição do afretador, nas condições definidas na carta-partida.

2- O frete vence-se quinzenalmente e deve ser pago adiantado.

3- O afretador pode deduzir nos pagamentos a fazer, o montante das despesas que haja realizado por conta do fretador.

4- O afretador pode deduzir, nos últimos pagamentos, as quantias que, atendendo à data de reentrega do navio, razoavelmente possam ser consideradas em dívida, pelo fretador.

Artigo 503.º

Suspensão do frete

Não é devido frete durante os períodos em que se torne impossível a utilização comercial do navio por factos não imputáveis ao afretador.



Artigo 504.º

Prolongamento do fretamento

1- O fretador não é obrigado a iniciar uma nova viagem cuja duração previsível exceda a fixada na carta-partida, porém, se o fizer, apenas tem direito ao frete proporcional ao prolongamento do fretamento.

2- Se, por facto imputável ao afretador, o fretamento exceder a duração prevista na carta-partida, o fretador tem direito, pelo tempo excedente, ao dobro do frete estipulado.

Artigo 505.º

Responsabilidade do afretador por avarias ao navio

O afretador é responsável pelas avarias causadas ao navio em consequência das operações comerciais.

Artigo 506.º

Responsabilidade do fretador por perdas ou danos à mercadoria

O fretador responde perante o afretador pelas perdas ou danos sofridos na mercadoria transportada, assim como pelo atraso na sua entrega, nos termos previstos no artigo 481.º, para o contrato de fretamento por viagem.

Artigo 507.º

Mercadorias perigosas

1- O transportador deve recusar as mercadorias cuja natureza perigosa lhe seja conhecida e que não cumpram as prescrições a que se refere o artigo 157.º, sob pena de, não o fazendo, ser solidariamente responsável com o carregador e, caso for, com o operador portuário, de todos os danos que as mercadorias possam causar a terceiros.

2- As mercadorias perigosas que sejam entregues ao transportador sem serem declaradas como tais e que por isso cheguem a constituir um risco para as pessoas ou para os bens podem ser por aquele, desembarcadas, destruídas ou transformadas em inofensivas, sem que os respetivos titulares tenham direito a qualquer indemnização.

3- Os carregadores e, caso for, o operador portuário, devem indemnizar por todos os danos que se produzam como consequência do transporte das mercadorias perigosas que não foram declaradas como tais ou que não cumpram as prescrições a que se refere o número 1.

CAPÍTULO IV

CONTRATO DE FRETAMENTO EM CASCO NU

Secção I

Conceito, caracterização e regime

Artigo 508.º

Conceito e atribuição da gestão náutica e comercial

1- O contrato de fretamento em casco nu ou fretamento/locação é aquele em que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador, na época, local e condições convencionados, um navio não armado nem equipado, para que este o utilize durante certo período de tempo.

2- No contrato de fretamento em casco nu a gestão náutica e a gestão comercial do navio pertencem ao afretador.

Artigo 509.º

Regime subsidiário

São aplicáveis subsidiariamente a este contrato com as necessárias adaptações, as normas relativas ao contrato de fretamento por tempo e a disciplina da lei geral sobre o contrato de locação.

Artigo 510.º

Fretamento de navios armados e equipados

As normas deste Capítulo são igualmente aplicáveis, com as necessárias adaptações, aos contratos de fretamento de navios armados e equipados cuja gestão náutica e comercial seja conferida ao afretador.

Artigo 511.º

Elementos da carta-partida

A carta-partida a casco nu deve conter os elementos mencionados no artigo 498.º, para o contrato de fretamento por tempo.

Secção II

Obrigações e direitos das partes

Artigo 512.º

Armamento e tripulação

Compete ao afretador armar e equipar o navio, bem como contratar a sua tripulação.

Artigo 513.º

Reparações, manutenção e seguro

São suportados pelo afretador:

- a) As despesas de conservação e de reparação necessárias à navegabilidade do navio e todas as que não estejam abrangidas no artigo seguinte;
- b) Os seguros relativos ao navio, independentemente da sua natureza.

Artigo 514.º

Vício próprio do navio

1- São suportadas pelo fretador as despesas com as reparações e substituições resultantes de vício próprio do navio.

2- Não é devido frete durante o período das reparações e substituições previstas no número anterior.

Artigo 515.º

Utilização do navio

1- O afretador pode utilizar o navio em todos os tráfegos e atividades que sejam compatíveis com a finalidade normal e com suas características técnicas.

2- Pode igualmente o afretador usar as partes integrantes do navio e materiais a bordo, devendo, no termo do contrato, restituí-los com a mesma quantidade e qualidade, salvo o desgaste próprio do seu uso normal.

Artigo 516.º

Devolução do navio

O afretador deve, no termo do contrato, devolver o navio ao fretador no mesmo estado e condições em que o recebeu, salvo o desgaste próprio do seu uso normal.

Artigo 517.º

Direito de reembolso do fretador

O afretador deve reembolsar o fretador de todas as importâncias que este se tenha obrigado a pagar a terceiros em consequência da exploração comercial do navio.



47 99000 000000

TÍTULO II

CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 518.º

Conceito

Contrato de transporte marítimo de mercadorias é aquele em que o transportador se obriga em relação a outrem, o carregador, a transportar determinada mercadoria por via marítima, de um porto para outro porto diverso, mediante retribuição pecuniária denominada frete.

Artigo 519.º

Forma

1- O contrato de transporte marítimo de mercadorias está sujeito à forma escrita.

2- Incluem-se no âmbito da forma escrita, os contratos exarados em documento assinado pelas partes e os que resultam de trocas de cartas, telegramas, telexes, telefaxes, correios eletrónicos ou outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna, especialmente os meios eletrónicos.

Artigo 520.º

Âmbito de aplicação

As disposições deste Título aplicam-se:

- a) A todos os interessados no transporte, sempre que não exista carta-partida;
- b) Às relações entre o transportador e o terceiro portador do conhecimento de carga, salvo se este indicar que o conhecimento tenha sido emitido em virtude de uma carta-partida e que as relações entre o portador e o transportador se regem pelo previsto na carta-partida.

Artigo 521.º

Factos imputáveis

Para efeitos de responsabilidade previstas no presente Título, entende-se por factos ou causas imputáveis, as ações com dolo ou mera culpa do transportador ou do carregador, ou seus auxiliares, sejam estes dependentes, mandatários ou contratados independentes, conforme o caso.

Artigo 522.º

Mercadoria carregada ou descarregada

1- Para efeitos do disposto no presente Título, a mercadoria considera-se carregada no momento em que, no porto de carga, transpõe a borda do navio de fora para dentro, e descarregada no momento em que, no porto de descarga, transpõe a borda do navio de dentro para fora.

2- Os princípios estabelecidos no artigo anterior vigoram, quer os aparelhos de carga e descarga pertençam ao navio, quer não.

Artigo 523.º

Competência judicial internacional

1- Os tribunais de Cabo Verde são internacionalmente competentes para o julgamento das ações emergentes do contrato de transporte marítimo de mercadorias em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de carga ou de descarga se situar em território cabo-verdiano;
- b) Se o contrato de transporte tiver sido celebrado em Cabo Verde;

c) Se o navio transportador arvorar a bandeira cabo-verdiana ou estiver registado em Cabo Verde;

d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação do carregador, do destinatário, consignatário ou do transportador se localizar em território cabo-verdiano.

2- Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para o julgamento das ações emergentes do contrato de transporte marítimo de mercadorias é feita de acordo com as regras gerais.

Artigo 524.º

Declaração de carga

1- O carregador deve entregar ao transportador uma declaração de carga contendo os seguintes elementos:

- a) A natureza e a qualidade da mercadoria e os eventuais cuidados especiais de que a mesma careça;
- b) As marcas principais, necessárias à identificação da mercadoria;
- c) O número de unidades de carga e o respetivo peso e volume;
- d) O tipo de embalagem e o acondicionamento da mercadoria;
- e) O porto de carga e o porto de descarga;
- f) A data de entrega da mercadoria.

2- O carregador responde perante o transportador pelos danos resultantes das omissões ou incorreções de qualquer elemento da declaração de carga.

Artigo 525.º

Apresentação da mercadoria à borda

1- Quando o carregador entregar a mercadoria à borda do navio e não haja disposição contratual que a regule, essa entrega deve efetuar-se ao ritmo pedido pelo transportador e no local por este indicado, de acordo com os usos do porto.

2- O não cumprimento do disposto no número anterior torna o carregador responsável pelos danos causados ao transportador.

Artigo 526.º

Resolução do contrato

1- Se o carregador não apresentar as mercadorias para embarque ao transportador no prazo e no local fixados, o contrato resolve-se automaticamente, mas o carregador fica obrigado a pagar ao transportador o frete correspondente.

2- Se o carregador, depois de entregar ao transportador as mercadorias para embarque, revogar o contrato, é obrigado a pagar, além do frete respetivo, as despesas que o transportador tenha feito com a mesma.

Artigo 527.º

Receção da mercadoria no porto de descarga

1- Salvo acordo em contrário, o destinatário deve receber a mercadoria à borda do navio no porto de descarga e no momento e ao ritmo indicado pelo transportador, de acordo com os usos do porto.

2- O destinatário e subsidiariamente o carregador respondem perante o transportador pelos danos causados por incumprimento da obrigação prevista no número anterior.



CAPÍTULO II
OBRIGAÇÕES DO TRANSPORTADOR

Secção I

Obrigações antes da viagem

Artigo 528.º

Receção da mercadoria para o embarque

1- Uma vez recebida a mercadoria para embarque, o transportador deve entregar ao carregador um recibo ou um conhecimento de carga, com a menção expressa “para embarque”, contendo os seguintes dados:

- a) Os elementos referidos no número 1 do artigo 524.º;
- b) O acondicionamento e o estado aparente da mercadoria;
- c) O nome do navio transportador;
- d) Outros elementos que considere relevantes;
- e) A data.

2- O transportador responde perante o carregador pelos prejuízos resultantes de omissões ou incorreções de qualquer elemento do recibo ou conhecimento de carga referido no número anterior.

Artigo 529.º

Emissão do conhecimento de carga

1- Uma vez carregada a mercadoria a bordo, o transportador deve entregar ao carregador um conhecimento de carga original, contendo os elementos seguintes:

- a) Os elementos referidos no número 1 do artigo 524.º e no número 1 do artigo anterior;
- b) A identificação e o domicílio do transportador, do carregador e do destinatário;
- c) A data de carga;
- d) O número de originais emitidos;
- e) O frete, quando assim o solicite o carregador.

2- O recibo indicado no artigo anterior serve como conhecimento de carga sempre que nele se faça constar a expressão “carregado a bordo”, assim como os elementos previstos nas alíneas b) a d) do número anterior.

3- A utilização de um original do conhecimento de carga para solicitar a entrega da mercadoria no porto de descarga torna os outros originais sem efeito.

Artigo 530.º

Pessoas com legitimidade para emitir o conhecimento de carga

1- O transportador, seus trabalhadores, agentes ou representantes têm legitimidade para emitir os conhecimentos de carga.

2- São nulos os conhecimentos de carga emitidos por pessoas sem legitimidade, ficando estas obrigadas a indemnizar os lesados pelos danos causados pela emissão daqueles.

Artigo 531.º

Natureza, modalidades e transmissão do conhecimento de carga

1- O conhecimento de carga constitui um título de crédito representativo da mercadoria nele descrita e pode ser nominativo, à ordem ou ao portador.

2- O legítimo portador do conhecimento tem direito a receber as mercadorias no porto de destino, sem que lhe sejam oponíveis as exceções baseadas no contrato de transporte marítimo celebrado entre o carregador e o transportador.

3- O conhecimento de carga à ordem é transmissível por endosso.

4- A transmissão do conhecimento de carga está sujeita ao regime geral dos títulos de crédito.

Artigo 532.º

Reservas no conhecimento de carga

1- As reservas apostas pelo transportador no conhecimento de carga devem ser claras, precisas e suscetíveis de motivação.

2- O transportador pode omitir no conhecimento de carga os elementos a que se referem as alíneas b) e c) do número 1 do artigo 524.º se, pela prática usual no tipo de transporte considerado e face às específicas condições da mercadoria e aos meios técnicos das operações de carga, as declarações prestadas pelo carregador não forem verificáveis em termos de razoabilidade.

Artigo 533.º

Cartas de garantia

1- As cartas ou acordos pelos quais o carregador se compromete a indemnizar o transportador pelos danos resultantes da emissão do conhecimento de carga sem reservas não são oponíveis a terceiros, designadamente ao destinatário ou ao segurador, mas estes podem prevalecer-se delas contra o carregador.

2- No caso das reservas omitidas se referirem a defeitos da mercadoria que o transportador conhecia ou devia conhecer no momento da assinatura do conhecimento de carga, o transportador não pode prevalecer-se de tais defeitos para exoneração ou para limitação da sua responsabilidade.

Secção II

Obrigações durante a viagem

Artigo 534.º

Navio utilizado para o transporte

O transportador deve efetuar o transporte no navio designado no contrato ou noutro que possa efetuar o transporte em condições idênticas.

Artigo 535.º

Transporte no convés

1- O transporte de mercadorias no convés do navio deve contar com o consentimento do carregador e expresso no conhecimento de carga.

2- Dispensa-se o consentimento referido no número anterior, quando se trate de:

- a) Mercadoria que, por imperativo legal, deva seguir no convés;
- b) Contentores transportados em navio especialmente construído ou adaptado a esse fim ou noutro tipo de navio segundo usos de tráfego prudentes.

3- A Convenção de Bruxelas de 1924, em matéria de conhecimentos, é aplicável, quanto às causas de exoneração legal da responsabilidade do transportador e quanto à limitação global desta, quando o transporte no convés se processe nos termos dos números 1 e 2.



Artigo 536.º

Impedimento da viagem por facto não imputável ao transportador

Se a viagem não puder ser empreendida na data ou época previstas por causa não imputável ao transportador, qualquer das partes pode resolver o contrato, sem que impenda sobre aquele, responsabilidade alguma quanto aos danos sofridos pelo carregador.

Artigo 537.º

Impedimento da viagem imputável ao transportador

1- Tornando-se a viagem impossível na data ou época previstas por causa imputável ao transportador, torna-se este responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento.

2- Independentemente do direito à indemnização, o carregador pode resolver o contrato, exigindo a restituição da parte ou totalidade do frete que já tenha pago.

Artigo 538.º

Arribada forçada

1- Se o navio tiver que entrar de arribada forçada por causa imputável ao transportador, deve este responder pelo atraso e demais prejuízos causados ao afretador, conforme as previsões do capítulo seguinte.

2- Quando a arribada forçada for devida ao mau tempo, perigo para o navio, temor fundado de inimigos ou piratas ou qualquer outra causa não imputável ao transportador, considera-se legítima e as partes devem suportar as suas despesas.

3- O transportador pode proceder à descarga, depósito e reembarque no porto de descarga sempre que isso for necessário para a reparação das avarias sofridas pelo navio ou para a reparação ou adequada conservação das mercadorias.

4- O carregador pode resolver o contrato e retirar a sua carga no porto de arribada, pagando o frete proporcional à distância percorrida.

5- O disposto nos artigos anteriores, não prejudica o regime da avaria grossa, previsto no presente Código.

Secção III

Obrigações depois da viagem

Artigo 539.º

Entrega das mercadorias no porto de descarga

1- O transportador deve entregar a mercadoria no porto de descarga ao destinatário ou à entidade que a deve receber de acordo com os regulamentos locais.

2- Sendo a entrega feita à entidade a que se refere o número anterior, tem esta o dever de guardar a mercadoria nos termos estabelecidos no contrato de depósito regulado na legislação civil.

3- Aplica-se igualmente o regime do contrato de depósito sempre que a mercadoria permaneça na posse do transportador, dos seus trabalhadores ou agentes depois da descarga, ainda que em exercício do direito de retenção.

Artigo 540.º

Recusa em receber a mercadoria

1- No caso de o destinatário ou o consignatário se recusar a receber a mercadoria ou não reclamar a sua entrega no prazo de vinte dias após a descarga do navio, o transportador notifica-o por carta registada com aviso de receção, se for conhecido, fixando-lhe mais dez dias, para proceder ao levantamento, dando disso conhecimento também, pela mesma via, ou outra que tenha sido acordada no contrato de transporte, ao carregador.

2- Se o destinatário for desconhecido, a notificação prevista no número anterior é substituída por anúncio publicado num dos jornais mais lidos da localidade, contando-se os dez dias a partir da publicação, cumprindo o disposto na parte final do número anterior.

3- Findos os prazos indicados nos números anteriores, o transportador tem a faculdade de requerer o depósito e venda judiciais da mercadoria, nos termos previstos no Título III do Livro XI.

Artigo 541.º

Pluralidade de interessados na carga

Se mais de uma pessoa, com título bastante, pretender receber a mercadoria no porto de descarga, esta fica à guarda do transportador até que a autoridade judicial competente decida, a requerimento daquele ou de qualquer outro interessado, quem tem direito a recebê-la.

Artigo 542.º

Direito de retenção

1- O transportador goza de direito de retenção sobre a mercadoria transportada para garantia dos créditos emergentes do transporte.

2- Sempre que pretenda exercer esse direito, o transportador deve notificar o destinatário ou consignatário, dentro dos quinze dias imediatos à chegada do navio ao porto de descarga.

3- Se o transportador, no exercício do direito de retenção, mantiver a mercadoria a bordo, fica impedido de reclamar dos interessados indemnização por danos resultantes da imobilização do navio.

4- No exercício do direito de retenção, o transportador pode optar por proceder à descarga da mercadoria, assegurando com diligência a sua guarda e conservação, ficando as respetivas despesas a cargo dos interessados na mercadoria.

5- O transportador pode solicitar o depósito e venda judicial das mercadorias conforme o procedimento previsto no Título III do Livro XI.

Artigo 543.º

Mercadorias perecíveis

1- Quando as situações previstas nos três artigos precedentes se verificarem relativamente a mercadorias perecíveis e houver risco de deterioração, o transportador deve solicitar de imediato autorização judicial para a venda e notificar a parte contrária, se for conhecida.

2- Uma vez obtida a autorização judicial, o transportador pode vender as mercadorias extrajudicialmente e o preço obtido na venda deve ser depositado à ordem do tribunal, deduzidos os créditos a que se refere o artigo seguinte e as despesas em que tenha incorrido.

3- A parte contrária ou qualquer interessado pode, em todo o caso, impedir a venda antecipada das mercadorias oferecendo caução idónea.

4- O Tribunal pode decidir sobre a autorização judicial para a venda sem audiência da parte contrária.

Artigo 544.º

Privilégios sobre a carga

1- Os créditos do transportador pelo frete gozam de privilégio sobre a carga, graduados a seguir às custas e despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores e dos direitos fiscais devidos no porto de descarga.

2- Do mesmo privilégio e com o mesmo grau, gozam os créditos do transportador pelas contribuições da carga à avaria grossa ou pelas recompensas por salvamento, bem como demais despesas efetuadas no interesse da carga.

3- Os privilégios sobre a carga extinguem-se quando esta seja adquirida por terceiro de boa-fé e a título oneroso após vinte dias a contar da data da sua entrega ao destinatário.



CAPÍTULO III

RESPONSABILIDADE

Artigo 545.º

Regime de responsabilidade

1- O transportador é responsável perante o carregador ou perante terceiro portador do conhecimento de carga pelas perdas ou danos sofridos na mercadoria ou por atrasos na sua entrega, salvo se provar que aqueles tenham sido causados por factos a ele não imputáveis.

2- São nulas as cláusulas que pretendam limitar a responsabilidade:

- a) Do carregador pelas omissões ou incorreções na declaração de carga;
- b) Do transportador pelas omissões ou incorreções no conhecimento de carga;
- c) Da pessoa que emitiu um conhecimento de carga sem ter legitimidade para o fazer.

Artigo 546.º

Responsabilidade antes do embarque

A responsabilidade do transportador por perdas ou danos sofridos pela mercadoria entre o momento da sua receção e o do seu embarque regem-se pelas disposições do contrato de depósito regulado na legislação civil.

Artigo 547.º

Direito de regresso do transportador

A intervenção de auxiliares, tais como, gestores ou agentes marítimos, operadores portuários ou outros, não afasta a responsabilidade do transportador perante os interessados na carga, salvaguardando-se o direito de regresso deste em relação àqueles.

Artigo 548.º

Privilégio sobre o navio

1- Nos casos de nulidade do conhecimento de carga, por ter sido emitido por pessoa sem legitimidade e sempre que não seja possível identificar o transportador com base nos elementos contidos no conhecimento de carga, os interessados na carga podem fazer valer os seus créditos contra o navio que efetuou o transporte, nos mesmos termos em que responderia o transportador.

2- A ação a que se refere o número anterior rege-se pelo previsto no artigo 305.º, na alínea h) do número 1 do artigo 306.º, e nos demais do presente Código que regulam os privilégios marítimos, sem prejuízo da responsabilidade prevista no número 2 do artigo 530.º.

Artigo 549.º

Limitação legal de responsabilidade por perda ou dano

1- Tanto o transportador como o navio não são, em caso algum, ou se tornam responsáveis, por perdas e danos causados às mercadorias ou que lhe digam respeito, por um valor superior a 666,67 unidades de conta por volume ou unidade ou duas unidades de conta por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, consoante o que for maior, exceto se a natureza e o valor da mercadoria transportada tenham sido declarados pelo carregador antes do seu embarque e inseridos no conhecimento de carga.

2- A unidade de conta mencionada no presente artigo é o direito de saque especial conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional.

Artigo 550.º

Volumes ou unidades de carga

1- Quando as mercadorias forem consolidadas, para transporte, em contentores, paletes ou outros elementos análogos, consideram-se volumes ou unidades de carga todos os que estiverem enumerados no conhecimento de carga, bem como o próprio contentor ou elemento análogo, sempre que tenha sido fornecido pelo carregador.

2- Na falta de enumeração no conhecimento de carga dos volumes ou unidades contidas, entende-se que cada contentor, palete ou elemento análogo constitui um só volume ou unidade, designadamente para efeitos de limitação legal de responsabilidade.

Artigo 551.º

Limitação legal de responsabilidade por atraso

1- A responsabilidade do transportador pelo atraso na entrega das mercadorias é limitada ao valor equivalente a duas vezes e meia o frete das mercadorias afetadas pelo atraso.

2- Havendo concurso de indemnização por avaria e por atraso, o montante máximo é limitado aos números estabelecidos no número anterior.

Artigo 552.º

Perda do direito a limitar a responsabilidade

O transportador perde o direito de limitar a sua responsabilidade quando se prove que a perda, o dano ou o atraso na entrega das mercadorias se deveu a ato negligente ou doloso a ele imputável.

Artigo 553.º

Aplicação às ações extracontratuais

1- O regime de limitação estabelecido nos artigos precedentes é ainda aplicável às ações extracontratuais que os interessados na carga possam dirigir contra o transportador ou diretamente contra qualquer dos seus auxiliares.

2- No caso de a ação ser dirigida diretamente contra os auxiliares, perdem estes o direito a limitar a responsabilidade, nos mesmos termos previstos para o transportador no artigo anterior.

3- Não obstante o previsto nos números anteriores, a limitação da responsabilidade dos operadores portuários rege-se pelo previsto no Título VI do presente Livro.

Artigo 554.º

Prescrição

Os direitos a indemnização previstos no presente Título devem ser exercidos no prazo de dois anos, a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete.

TÍTULO III

CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

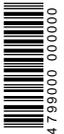
CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 555.º

Conceito

O contrato de transporte marítimo de passageiros é aquele em que o transportador se obriga a transportar uma pessoa a bordo de um navio, de um porto para outro porto diverso, mediante retribuição pecuniária denominada preço da passagem.



Artigo 556.º

Regime imperativo

São nulas as cláusulas que pretendam reduzir os direitos conferidos aos passageiros no presente Título.

Artigo 557.º

Exclusão

1- Excluem-se do âmbito de aplicação do presente Título:

- a) O transporte gratuito, quando não efetuado por navio explorado comercialmente, aplicando-se, no entanto, as regras gerais da responsabilidade extracontratual; e
- b) O transporte de passageiros clandestinos.

2- O regime do presente título aplica-se ao transporte gratuito, quando efetuado em navio explorado comercialmente, podendo, no entanto, esse regime ser afastado por estipulação escrita das partes, salvo no que respeita à responsabilidade.

Artigo 558.º

Factos imputáveis

1- Para efeitos de responsabilidades previstas no presente Título, entende-se por factos ou causas imputáveis ao transportador as ações ou omissões dolosas ou negligentes próprias e dos seus auxiliares sejam estes dependentes, mandatários, ou contratados, conforme o caso.

2- Para os mesmos efeitos, entende-se por factos ou causas imputáveis ao passageiro, as ações ou omissões com dolo ou negligência.

Artigo 559.º

Bilhete de passagem

1- O contrato de transporte marítimo de passageiros prova-se pelo bilhete de passagem, que deve ser emitido pelo transportador ou por seu representante e no qual devem constar:

- a) A identificação do transportador e do passageiro;
- b) O nome do navio;
- c) O porto de embarque e o de desembarque;
- d) A data de embarque e de desembarque;
- e) As condições de viagem e o preço da passagem;
- f) A data e local de emissão.

2- O bilhete de passagem é pessoal e intransferível e o passageiro só pode ceder sua posição contratual, mediante consentimento expreso do transportador.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES E DIREITOS DAS PARTES

Artigo 560.º

Navegabilidade e substituição do navio

1- O transportador deve realizar o transporte num navio em estado de navegabilidade, convenientemente armado, equipado e aprovisionado para a viagem, procedendo de modo adequado e diligente à observância das condições de segurança impostas pelas normas e usos aplicáveis.

2- A viagem deve ser efetuada no navio designado no bilhete de passagem e o transportador não pode substituí-lo por outro sem o consentimento expreso do passageiro.

3- Não obstante o previsto no número anterior, em caso fortuito ou de força maior, o transportador pode substituir o navio por outro que ofereça qualidades idênticas.

Artigo 561.º

Atraso na saída

1- Se houver atraso na saída por facto imputável ao transportador, o passageiro tem direito a:

- a) Alojamento e alimentação a bordo durante todo o tempo da demora, quando a alimentação estiver incluída no preço da passagem;
- b) Alojamento e alimentação a expensas do transportador, conforme as tabelas de preços do transportador, quando a alimentação não estiver incluída no preço da passagem;
- c) Indemnização por danos sofridos.

2- Se o atraso exceder doze horas, o passageiro tem direito a resolver o contrato.

Artigo 562.º

Apresentação para o embarque e renúncia do transporte

1- O passageiro deve apresentar-se a bordo, no mínimo, uma hora antes da indicada para a saída do navio.

2- Se o passageiro não se apresentar a bordo para o embarque, deve pagar o preço da passagem por inteiro, salvo em caso de falecimento, doença ou outra causa de força maior que impeça o passageiro de seguir viagem, comunicada ao transportador antes do início da viagem, em que é devida apenas metade do preço.

3- O passageiro pode renunciar ao transporte contratado e tem direito à devolução do preço da passagem quando o comunique ao transportador ou a seu representante com uma antecedência mínima de vinte e quatro horas à prevista para a saída do navio.

Artigo 563.º

Impedimento da viagem

1- Se o passageiro não puder realizar a viagem por motivo imputável ao transportador, tem direito à restituição imediata do preço da passagem assim como à indemnização por danos sofridos.

2- Se o impedimento for devido a caso fortuito ou de força maior tem apenas direito à restituição do preço da passagem.

Artigo 564.º

Deveres do passageiro

O passageiro obriga-se a cumprir as leis e os regulamentos vigentes e as instruções dadas pelo comandante, durante a viagem, relacionadas com a disciplina de bordo e com a segurança da viagem.

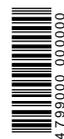
Artigo 565.º

Desembarque em porto distinto do porto de destino

1- Se durante a viagem, o passageiro preferir desembarcar em porto do itinerário que não seja o do seu destino, pode fazê-lo, sem direito à devolução do montante pago pela passagem, pagando ao transportador os suplementos ou despesas adicionais decorrentes do desembarque.

2- O passageiro que tiver de desembarcar num porto que não seja o do seu destino por causa imputável ao transportador, tem direito a alojamento e alimentação, e a ser indemnizado pelos danos sofridos.

3- Se o desembarque em porto que não seja o de seu destino for motivado por caso fortuito ou de força maior, apenas deve pagar o preço da passagem proporcional à distância percorrida.



Artigo 566.º

Veículos e objetos de especial valor

1- O transporte dos veículos que acompanham o passageiro rege-se pelas normas contidas no artigo anterior relativas à bagagem entregue à guarda do transportador.

2- O passageiro pode entregar ao comandante, para guarda, os objetos de especial valor que leve consigo a bordo e, não o fazendo, não tem direito a indemnização por furto ou dano dos mesmos, durante a viagem.

3- É aplicável ao transporte da bagagem referida no número anterior o regime do transporte de mercadorias ao abrigo de conhecimento de carga.

Artigo 567.º

Veículos e objetos de especial valor

1- O transporte dos veículos que acompanham o passageiro rege-se pelas normas contidas no artigo anterior relativas à bagagem entregue à guarda do transportador.

2- O passageiro pode entregar ao comandante, para guarda, os objetos de especial valor que leve consigo a bordo e, não o fazendo, não tem direito a indemnização por furto ou dano dos mesmos, durante a viagem.

Artigo 568.º

Desvio de rota

1- Se por desvio de rota imputável ao transportador, o navio alterar as escalas previstas, o passageiro tem direito a indemnização por danos sofridos, bem como ao alojamento e à alimentação durante o tempo do desvio, ainda que não estiverem incluídos no preço da passagem.

2- No caso previsto no número anterior, o passageiro pode optar por resolver o contrato e desembarcar num dos portos de escala, sem prejuízo da indemnização que lhe corresponda.

3- Não há lugar à indemnização prevista nos números anteriores, se o desvio derivar de caso fortuito ou de força maior ou da necessidade de salvar pessoas ou bens no mar.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Artigo 569.º

Responsabilidade por danos pessoais

1- O transportador responde pelos danos que o passageiro sofra a bordo do navio, durante a viagem, e ainda pelos que ocorram desde o início das operações de embarque até ao fim das operações de desembarque, quer nos portos de origem quer nos portos de escala, sempre que os danos se devam a factos imputáveis ao transportador.

2- A prova do dolo ou mera culpa do transportador ou seus auxiliares e, sobretudo, do incumprimento da obrigação de navegabilidade a que se refere o artigo 560.º, incumbe ao passageiro.

3- Sem prejuízo do disposto no número anterior, quando os danos sofridos pelo passageiro ocorram por ocasião de naufrágio, abalroamento, explosão, incêndio, ou outro acidente, incumbe ao transportador provar que os danos não resultaram da navegabilidade do navio e que os factos não lhe são imputáveis.

Artigo 570.º

Responsabilidade por danos materiais

1- A responsabilidade do transportador perante o passageiro pela bagagem de mão ou de cabine rege-se pelo disposto no artigo anterior.

2- A responsabilidade do transportador pela bagagem que lhe tenha sido confiada e para com os veículos que acompanham o passageiro rege-se pelas disposições aplicáveis ao contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Artigo 571.º

Prescrição

O direito a indemnização pelo incumprimento do contrato de transporte marítimo de passageiros deve ser exercido no prazo de dois anos, a contar da data do desembarque ou daquela em que deveria realizar-se.

TÍTULO IV

CONTRATO DE REBOQUE MARÍTIMO

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 572.º

Conceito e classes

1- O contrato de reboque é aquele que o armador de um rebocador ou de outro navio se obriga, mediante um preço, a realizar a manobra necessária para a deslocação de outro navio ou bem ou a prestar sua colaboração para as manobras do navio rebocado.

2- O contrato de reboque pode ser de reboque manobra, de reboque oceânico, de reboque transporte ou de reboque salvamento.

Artigo 573.º

Regime aplicável

1- Na falta de acordo entre as partes, o contrato de reboque rege-se pelas disposições deste Título.

2- O contrato de reboque manobra rege-se, além do mais, pelo previsto no Capítulo II do Título I do Livro III e na regulamentação portuária dos serviços portuários náuticos.

3- O reboque salvamento rege-se pelas normas contidas no Título III do Livro VIII.

Artigo 574.º

Factos imputáveis

Para efeitos deste Título, entende-se por factos imputáveis ao armador do navio rebocador ou do rebocado, conforme o caso, as ações ou omissões intencionais ou negligentes, assim como as dos seus auxiliares utilizados na operação de reboque.

Artigo 575.º

Prescrição

As ações emergentes do contrato de reboque prescrevem no prazo de um ano, a contar da conclusão das operações.

CAPÍTULO II

DIREÇÃO DO REBOQUE E DA RESPONSABILIDADE POR DANOS

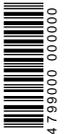
Artigo 576.º

Reboque portuário

1- Na falta de acordo em contrário, compete ao comandante do navio rebocado a direção da operação do reboque portuário, cujas instruções devem seguir o comandante do rebocador.

2- Salvo prova em contrário, presume-se que o armador do navio rebocado responde por todos os danos causados ao rebocador ou a terceiros em consequência das operações de reboque.

3- A presunção estabelecida no número anterior inverte-se no caso de existir acordo escrito entre as partes em virtude do qual se confie a direção das operações de reboque ao comandante do rebocador.



Artigo 577.º

Reboque oceânico

1- As operações do reboque oceânico são realizadas sob a direção do comandante do navio rebocador, pelo que, presume-se da responsabilidade do seu armador, os danos que lhe sejam imputáveis, causados ao navio rebocado ou a terceiros.

2- Mediante acordo escrito, as partes podem inverter a presunção de responsabilidade estabelecida no número anterior.

Artigo 578.º

Responsabilidade perante terceiros por culpa comum

1- Os armadores do navio rebocador e do rebocado são solidariamente responsáveis pelos danos causados a terceiros pelo trem de reboque no caso de os danos lhes serem imputáveis.

2- Em todo caso reserva-se o direito de regresso aos armadores em função do grau da respetiva culpa.

Artigo 579.º

Reboque transporte

1- O contrato de reboque transporte é aquele em que o armador de um rebocador assume a obrigação de trasladar por via marítima um navio desprovido de meios de propulsão ou outros necessários para cooperar no governo do trem de reboque.

2- No reboque transporte presume-se, salvo prova em contrário, que o armador do navio rebocador recebeu à sua guarda o navio rebocado e demais bens que se encontram a bordo, sendo responsável pelos danos que se provar serem devidos a factos que lhe são imputáveis.

3- Nos mesmos termos responde o armador do navio rebocador pelos danos que o trem de reboque possa causar a terceiros.

TÍTULO V

CONTRATO DE PILOTAGEM

CAPÍTULO I

CONCEITO E DEVERES DO PILOTO E DO COMANDANTE

Artigo 580.º

Conceito

Pelo contrato de pilotagem, uma pessoa denominada piloto obriga-se, mediante um preço, a assessorar o comandante a bordo na realização das diversas operações e manobras para a segura navegação de navios por águas portuárias ou adjacentes.

Artigo 581.º

Deveres recíprocos

1- Comandante e piloto obrigam-se a determinar em conjunto a manobra do navio e a trocar informações necessárias à realização da mesma.

2- Não obstante o disposto no número anterior, o comandante e piloto devem colaborar reciprocamente durante a execução das manobras.

Artigo 582.º

Preeminência do comandante

1- A presença do piloto a bordo do navio, mesmo quando obrigatória, não implica a perda do comando pelo comandante nem o exonera dos seus deveres e responsabilidades relativos ao governo e direção náutica.

2- A presença do piloto a bordo, não exonera igualmente o oficial encarregado da guarda dos deveres que lhe competem sobre a segurança da navegação.

3- O disposto nos números anteriores aplica-se igualmente nos casos em que, com o consentimento expresso ou tácito do comandante ou do oficial, o piloto ordene diretamente a manobra ou a execute pessoalmente.

CAPÍTULO II

RESPONSABILIDADE POR DANOS

Artigo 583.º

Responsabilidade por danos causados ao navio

Os danos e acidentes causados ao navio por inexactidão ou omissão da assessoria que o piloto deva prestar ao comandante são imputáveis àquele, sem prejuízo da concorrência de culpa com o comandante, se este cometer erros ou atuar com negligência no seguimento das instruções recebidas.

Artigo 584.º

Responsabilidade por danos causados a terceiros

1- O piloto responde perante terceiros pelos danos a estes causados em consequência de atos a ele imputáveis, ainda que, pelos danos causados por culpa partilhada, respondem solidariamente, o piloto, o comandante e o armador.

2- Em todo o caso, os terceiros podem exigir diretamente ao armador a indemnização pelos danos sofridos em consequência da abalroação com piloto a bordo, sem prejuízo do direito de regresso que possa corresponder ao armador, ao piloto ou ao comandante.

Artigo 585.º

Responsabilidade dos prestadores de serviços e das administrações portuárias

O disposto nos artigos precedentes não prejudica a responsabilidade que possa corresponder aos prestadores dos serviços portuários náuticos e à administração portuária, conforme o disposto no Título I do Livro III.

Artigo 586.º

Limitação de responsabilidade

O regime estabelecido no artigo anterior não prejudica o direito de limitação da responsabilidade, conforme o previsto no Livro IX.

TÍTULO VI

CONTRATO DE MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS

CAPÍTULO I

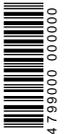
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 587.º

Conceito e forma

1- O contrato de movimentação de mercadorias é aquele em que um operador portuário se compromete, mediante um preço, a realizar alguma, várias ou todas as operações seguintes:

- a) Carga, descarga, estiva ou desestiva de navios;
- b) Receção, classificação, depósito e armazenamento da carga no cais ou armazéns portuários;
- c) Movimento da carga dentro da zona portuária;
- d) Outras operações materiais similares ou conexas às anteriores.



2- O contrato de movimentação de mercadorias pode ser concluído de forma expressa ou tácita.

3- Entende-se tacitamente concluído o contrato:

- a) No porto de carga, com a entrega da mercadoria pelo carregador ao operador portuário;
- b) No porto de descarga, pela entrega da mercadoria feita pelo transportador ao operador portuário para a sua entrega ao destinatário ou para seu transbordo.

Artigo 588.º

Parte contratante das operações

1- As operações de movimentação portuária das mercadorias podem ser contratadas pelo transportador, pelo carregador, pelo destinatário, ou pelos auxiliares destes que tenham assumido a obrigação de as contratar.

2- Na falta de acordo expresso, presume-se que a operação foi contratada:

- a) Pelo carregador, quando a prestação principal consista na colocação da mercadoria a bordo do navio ou na sua entrega ao transportador;
- b) Por conta do destinatário, quando a prestação principal consista na receção da mercadoria a bordo do navio no porto de descarga;
- c) Por conta do transportador, quando se trate de operações de carga, descarga, estiva, desestiva ou movimentação a bordo.

Artigo 589.º

Obrigações do operador

1- O operador portuário deve realizar as operações de movimentação previstas no número 1 do artigo 587.º que em cada caso couberem.

2- Quando o operador portuário atua por conta dos destinatários das mercadorias deve efetuar em tempo e forma adequada os protestos ou denúncias sobre o estado e condições das mercadorias no momento em que as receber do transportador, responsabilizando-se pelos prejuízos sofridos em consequência da sua omissão ou realização extemporânea.

Artigo 590.º

Mercadorias perigosas

1- O operador deve recusar receber as mercadorias cuja natureza perigosa lhe seja conhecida e não cumpra as prescrições a que se refere o artigo 157.º, tornando-se solidariamente responsável com o carregador, pelos danos causados a terceiros, pelas mercadorias indevidamente recebidas.

2- As mercadorias perigosas entregues ao operador sem serem declaradas como tais, por constituírem um risco para as pessoas ou para os bens, podem ser por aquele destruídas ou transformadas em inofensivas, sem direito a indemnização para os seus titulares.

3- Os carregadores, se conhecerem a perigosidade das mercadorias e a omitirem ao operador, respondem pelos danos causados em consequência da movimentação dessas mercadorias perigosas ou que não cumpram as prescrições a que se refere o número 1.

Artigo 591.º

Documentação

1- O operador portuário pode emitir um recibo escrito no qual deve constar a receção das mercadorias para movimentação, o estado em que se encontram, as quantidades e as demais anotações que considere pertinentes.

2- O recibo escrito pode ser substituído por um mero aviso de receção com a data e a assinatura do operador em qualquer documento que lhe apresente o carregador ou destinatário das mercadorias no qual estas ficam devidamente identificadas.

3- A emissão e assinatura do documento que ateste a receção das mercadorias são obrigatórias se solicitadas pelo carregador ou o destinatário das mesmas, cabendo ao operador escolher entre a emissão do recibo escrito ou a prestação de um mero aviso de receção.

4- Na falta de recibo ou do aviso de receção, presume-se que o operador recebeu as mercadorias e em boas condições, salvo prova em contrário.

Artigo 592.º

Direito de retenção

O operador portuário tem direito a reter as mercadorias em seu poder, enquanto não lhe for pago o preço devido pela movimentação das mesmas.

Artigo 593.º

Recusa na receção das mercadorias

1- Se o destinatário for desconhecido, não se apresentar ou recusar a receção das mercadorias, o operador portuário deve armazená-las em regime de depósito.

2- Se a armazenagem ou depósito em condições adequadas de conservação não for possível, o operador fica desobrigado da obrigação de guardar as mercadorias, decorridos quarenta e oito horas após a notificação do aviso da chegada ou da tentativa de notificação.

CAPÍTULO II

RESPONSABILIDADE DO OPERADOR PORTUÁRIO

Artigo 594.º

Fundamento da responsabilidade do operador portuário

1- O operador portuário responde pelos danos, perdas ou atrasos na entrega das mercadorias a ele confiadas, salvo se provar que aquelas se deveram a causas ou factos que lhe não são imputáveis.

2- O período da responsabilidade do operador inicia-se no momento em que recebeu a mercadoria e termina no momento em que procedeu à entrega ou a colocou à disposição da pessoa com legitimidade para a receber.

3- Salvo se até três dias úteis após a entrega o operador portuário for notificado por escrito da perda ou dano das mercadorias, devendo a natureza e extensão da perda ou dano ser descritas em termos gerais na referida notificação, presume-se que aquelas foram entregues nas condições descritas no recibo de receção ou, não sendo emitido um tal recibo, em boas condições.

Artigo 595.º

Carácter imperativo da responsabilidade

O regime de responsabilidade do operador por perdas, danos ou atrasos na entrega das mercadorias estabelecido no presente Título não pode ser alterado ou modificado contratualmente em prejuízo do contratante do serviço.

Artigo 596.º

Limitação legal da responsabilidade

A responsabilidade do operador portuário é limitada nos termos constantes de regulamento a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da Administração Marítima e Finanças.



Artigo 597.º

Perda do direito a limitar a responsabilidade

O operador portuário não tem direito a limitar a sua responsabilidade se se provar que a perda, o dano ou o atraso na entrega das mercadorias se deveram a ato negligente ou doloso a si imputável.

Artigo 598.º

Aplicação do regime de responsabilidade às diversas ações

1- O regime de responsabilidade do operador portuário e a sua limitação nos termos dos artigos anteriores é aplicável a qualquer ação de indemnização por danos, perdas ou atrasos na entrega de mercadorias, independentemente do tipo e forma do processo e do fundamento contratual ou extracontratual da responsabilidade, a qual poderá ser intentada tanto contra o operador portuário quanto contra os auxiliares a que este recorra para a realização das operações portuárias.

2- Sendo a ação intentada diretamente contra os auxiliares do operador portuário, estes perdem o direito à limitação da responsabilidade nos mesmos casos em que tal direito é negado ao operador portuário nos termos do artigo anterior.

Artigo 599.º

Legitimidade e ações

1- A responsabilidade do operador portuário por danos, perdas ou atrasos na entrega de mercadorias por este movimentadas pode ser exigida pelo contratante das operações.

2- O destinatário das mercadorias transportadas cuja movimentação tenha sido assumida pelo transportador tem ação direta contra o operador para reclamar aquela responsabilidade, sem prejuízo de poder reclamá-la também contra o transportador.

Artigo 600.º

Prescrição

As reclamações por perdas, danos ou atrasos na entrega das mercadorias movimentadas prescrevem no prazo de dois anos após a entrega pelo operador responsável, ou a contar da data em que deveriam ser entregues nos casos de perda total.

LIVRO VIII

RISCOS DE MAR E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

TÍTULO I

AVARIAS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 601.º

Conceito de avarias

1- São avarias todas as despesas ou sacrifícios extraordinários feitos com o navio ou com sua carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos extraordinários que aconteçam ao navio ou à carga desde o embarque e carregamento até ao desembarque e descarga.

2- Não são reputadas avarias, as simples despesas previsíveis e a cargo do navio, tais como os custos de pilotagem, rebocadores de porto, amarração, direitos ou taxas de navegação ou porto e despesas necessárias para aligeirar o navio a fim de passar os baixos ou bancos de areia conhecidos, seja à saída do lugar de partida ou à entrada do lugar do destino.

Artigo 602.º

Avarias grossas e avarias simples

1- As avarias se classificam em avarias grossas ou comuns e avarias simples ou particulares.

2- São avarias grossas ou comuns as que têm por objeto evitar um perigo ou desastre imprevisto e procurar a segurança ou salvamento comum dos bens e interesses envolvidos na expedição marítima de um navio de comércio dedicado ao transporte de mercadorias, desde que as despesas, danos ou sacrifícios produzam algum resultado útil.

3- São avarias simples ou particulares, todas as outras avarias.

Artigo 603.º

Regime aplicável às avarias grossas

1- A determinação e liquidação das avarias grossas são reguladas por convenção das partes e, subsidiariamente, pelas disposições do presente Título, sem prejuízo do previsto nos Livros X e XI.

2- Tratando-se de navios estrangeiros, a determinação e liquidação da avaria grossa rege-se pela lei acordada pelas partes e, na falta desta, pela lei da bandeira do navio.

3- É nula a cláusula contratual que confere ao armador o direito a escolher unilateralmente o regime aplicável às avarias grossas, após a verificação destas.

Artigo 604.º

Regime aplicável às avarias simples

As avarias simples produzidas no navio ou nas mercadorias regem-se pelas disposições contidas nos Títulos II a V do presente Livro e nos Livros VII, IX, X e XI, conforme o caso.

CAPÍTULO II

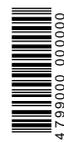
CASOS QUE CONSTITUEM AVARIAS GROSSAS

Artigo 605.º

Situações de avaria grossa

Sempre que ocorram as circunstâncias previstas no número 2 do artigo 602.º, considera-se avaria grossa, em especial:

- a) O alijamento ao mar dos bens existentes a bordo;
- b) Os danos que a operação do alijamento causar ao navio ou aos demais bens que permaneçam a bordo;
- c) Os danos produzidos pela entrada de água pelas escotilhas abertas ou por outra abertura feita para realizar o alijamento;
- d) Os danos ou destruição de mastros, vergas, velas e outros aprestos e acessórios do navio;
- e) Os danos causados ao navio, aparelhos máquinas e caldeiras ou outras partes integrantes nos esforços feitos unicamente para o desenganchar, bem como o abandono de âncoras, amarrais, cabos e outros objetos, determinado pelo mesmo fim;
- f) As despesas de descarga, reembarque e re-estiva de mercadorias, combustível e provisões, bem como as de guarda, armazenagem e depósito e as perdas e danos resultantes destas operações;
- g) As perdas e danos motivados por operações de encalhe ou varação e desenganche voluntário do navio, em caso de perigo iminente;



- h) As despesas de reparação dos danos do navio, derivados dum sacrifício ou dum acidente de mar durante a viagem e necessário para o prosseguimento da mesma viagem;
- i) As partes integrantes, os acessórios e as provisões do navio gastos como combustível, se o navio tiver sido suficientemente abastecido de combustível, devendo levar-se a crédito da avaria comum o valor do combustível, que seria normalmente consumido, calculado pelo preço corrente no último porto de partida e na data desta;
- j) As despesas de entrada e saída em porto de arribada forçada, ou as de retorno ao porto de saída, por efeito de caso fortuito, ou dum sacrifício ou qualquer causa extraordinária;
- k) As despesas de reboque, transbordo e prosseguimento da viagem da carga, quando o navio carece de ser reparado no porto de arribada e pode sê-lo mais economicamente num outro porto, mas até à concorrência da economia efetuada;
- l) Os salários e a alimentação do comandante e dos demais membros da tripulação, quando o navio entrar num porto por arribada forçada, para efetuar reparações ou por outra causa extraordinária e até cessar o perigo que determinou a arribada, ou até o navio ficar capaz de prosseguir a viagem, excluindo-se os salários e alimentação posteriores à declaração da inavaliabilidade ou interrupção da viagem;
- m) As despesas das reparações provisórias de avarias particulares do navio, quando este, sem aquelas reparações, não podia continuar a viagem, por as ditas avarias constituírem perigo comum; mas da avaria comum é descontado o que for utilizável das reparações provisórias para as reparações definitivas;
- n) Os danos causados ao navio ou à carga, ou a um e a outro, seja para a extinção dum incêndio a bordo, seja para esgotar a água, ou para facilitar a salvação comum do navio e da carga;
- o) As despesas de tratamento e alimentação das pessoas feridas e adoecidas em defesa ou por efeito dos trabalhos de salvação do navio, e as despesas dos funerais dos que morreram pelas mesmas causas;
- p) As despesas feitas para o resgate do navio de presa ou embargo, quando a respetiva causa não proveio do navio, do armador, do comandante ou aos demais membros da tripulação, e bem assim os salários e sustento da tripulação durante as respetivas diligências;
- q) As despesas judiciais e extrajudiciais relativas à avaria grossa, feitas em proveito de todos os interessados, inclusive as que foram necessárias para a rejeição de reclamações infundadas, designadamente os honorários dos peritos, reguladores e advogados.

Artigo 606.º

Bens salvos com sacrifício de outros bens

Quando os bens de alguns interessados forem salvos durante a viagem e por decisão do comandante, com sacrifício dos bens de outros interessados, o sacrifício é indemnizado pelos beneficiados na proporção da vantagem alcançada por cada um deles, ainda que não se verifique todos os elementos da avaria grossa.

Artigo 607.º

Prioridades no alijamento

Sempre que haja necessidade de proceder ao lançamento dos bens ao mar para a segurança comum, deve o comandante, se possível, lançar ao mar, as coisas menos necessárias, mais pesadas e de menor valor, as que estiverem no convés, e sucessivamente as demais.

Artigo 608.º

Culpa dos intervenientes

1- As regras relativas à avaria comum devem aplicar-se ainda quando o perigo, causa direta da avaria comum, foi provocado, quer por culpa do comandante, da tripulação ou de um cointeressado na carga, quer por vício próprio do navio ou da mercadoria carregada, mas os contribuintes da avaria comum têm contra o responsável, ação de regresso, independente da reparação da dita avaria.

2- O direito de regresso previsto no número anterior caduca se não for exercido no prazo de um ano, a contar da data em que o interessado teve conhecimento da regulação.

CAPÍTULO III

MASSA DEVEDORA E MASSA CREDORA DA AVARIA GROSSA

Artigo 609.º

Encargos com avarias grossas

As avarias grossas são suportadas proporcionalmente entre o navio, a carga e o frete, a vencer na proporção do respetivo valor.

Artigo 610.º

Integração das massas

1- Para efeitos da repartição da avaria grossa, forma-se um capital contribuinte, denominado massa passiva ou devedora, constituído com os elementos seguintes:

- a) O valor líquido total que os bens salvos teriam ao tempo e lugar da descarga, uma vez deduzidas as avarias particulares sofridas durante a viagem;
- b) O frete líquido em risco para o armador, quer seja devido pelo carregador, quer pelo destinatário, ou já tenha sido recebido, mas deve ser devolvido no caso de perda da mercadoria;
- c) A massa ativa ou credora, conforme o estabelecido no número seguinte.

2- O conjunto dos interesses sacrificados na avaria grossa constitui a massa ativa ou credora e é formada pelo valor que aqueles tiverem ao tempo e lugar da chegada ao porto de descarga.

3- O disposto no presente artigo não prejudica as regras especiais previstas nos artigos seguintes.

Artigo 611.º

Exclusão de objetos pessoais e mantimentos

Os objetos de uso pessoal, o vestuário e os salários dos tripulantes, as bagagens de mão ou de cabine dos passageiros, bem como os mantimentos a bordo na quantidade necessária para a viagem ficam excluídos da massa da avaria grossa.

Artigo 612.º

Valor do navio

1- O navio, com todas suas partes integrantes e acessórios distintos dos víveres referidos no artigo anterior, contribui pelo seu valor no lugar da descarga das mercadorias, ou pelo preço da sua venda, deduzida a importância das avarias particulares e dos consumos realizados desde o ato da avaria grossa.

2- Não obstante, os aparelhos, aprestos ou outras partes integrantes a bordo lançados ao mar, bem assim, as âncoras, amarras ou outros objetos abandonados, ainda que voluntariamente e para a salvação comum, só são considerados para a formação da massa da avaria grossa quando constem da documentação ou planos do navio ou estejam devidamente descritos no inventário de bordo.



4 7 99000 000000

Artigo 613.º

Valor das avarias do navio

1- Se as avarias do navio admitidas na repartição forem reparadas antes da liquidação da avaria comum, o valor a considerar deve ser o correspondente aos custos razoáveis da reparação.

2- Se as avarias não forem reparadas antes da liquidação da avaria grossa, o valor a considerar deve ser o provavelmente correspondente aos custos razoáveis da reparação.

Artigo 614.º

Diferença entre o novo pelo velho

1- Na indemnização a pagar ao navio, por substituição de suas partes integrantes, deduz-se a diferença entre o velho e o novo, caso o navio tenha mais de 15 anos de idade.

2- Se o navio avariado for vendido, ou se os objetos aliçados forem salvos, ou os aparelhos e aprestos ou outras partes integrantes substituídas tiverem algum valor, todos esses valores devem ser descontados antes da dedução da diferença entre o velho e o novo.

Artigo 615.º

Fixação do valor contribuinte das mercadorias

1- As mercadorias ou outros bens que devam contribuir para a avaria comum, assim como os objetos aliçados ou sacrificados, são avaliados segundo o seu valor, no porto efetivo de descarga, com dedução do frete, dos respetivos direitos aduaneiros e os gastos de descarga.

2- Estando designados nos conhecimentos de embarque a qualidade e o valor das mercadorias, se estas valerem mais, contribuem por este valor, quando sejam salvas e pelo mesmo valor devem ser pagas; mas, em caso de avaria particular, prevalece o valor declarado nos conhecimentos de carga.

3- Se as mercadorias tiverem valor inferior ao declarado nos conhecimentos de embarque, contribuem por este valor se forem salvas, mas é aplicável o verdadeiro valor para efeitos de indemnização em avaria grossa.

Artigo 616.º

Mercadorias vendidas

Se as mercadorias carregadas forem vendidas para salvação comum, devem ser indemnizadas pelo seu valor no lugar de descarga ou pelo valor obtido na venda, se este for superior.

Artigo 617.º

Mercadorias não declaradas

As mercadorias ou outros bens de que não haja conhecimento de embarque, recibo ou declaração do comandante não são admitidos em avaria grossa quando forem sacrificados, mas contribuem, se forem salvas, sem prejuízo do direito do armador ao respetivo frete.

Artigo 618.º

Mercadorias no convés

1- A perda ou danos causados à carga transportada no convés, seja por alijamento ou por outro motivo, não são admitidas em avaria grossa, se transportados no convés sem autorização do carregador quando necessária.

2- Não obstante, as mercadorias a que se refere o número anterior contribuem para a avaria grossa se forem salvos.

Artigo 619.º

Mercadorias transbordadas

1- As disposições relativas às avarias grossas são também aplicáveis às mercadorias e bens transbordados para aligeirar o navio em situação de perigo.

2- A perda das mercadorias ou bens depois de transbordados deve ser suportada pelo navio aligeirado e por todo o seu carregamento.

Artigo 620.º

Alijamento e posterior naufrágio do navio

No caso de alijamento, se o navio se tiver salvado do perigo que o motivou, mas continuando a viagem vier a perder-se depois, as mercadorias e os objetos salvos do segundo perigo são obrigados a contribuir para o pagamento da perda dos que foram aliçados na primeira ocasião.

Artigo 621.º

Perda de frete

A perda de frete resultante de uma perda ou de um dano sofrido pela carga é indemnizada em avaria grossa, mas da importância do frete bruto devem ser deduzidas as despesas que o armador faria para o ganhar e que não fez, em virtude do sacrifício.

CAPÍTULO IV

DECLARAÇÃO E LIQUIDAÇÃO DA AVARIA GROSSA

Artigo 622.º

Declaração da avaria grossa

A declaração de avaria grossa faz-se por iniciativa do comandante e, deixando este de a promover, pela dos proprietários do navio ou da carga ou seus seguradores, sem prejuízo da responsabilidade do comandante que deixou de o fazer.

Artigo 623.º

Liquidação da avaria grossa

1- A liquidação da avaria grossa pode ser judicial ou extrajudicial.

2- A liquidação judicial da avaria grossa é feita conforme as previsões contidas no Título IV do Livro XI.

3- É válida a cláusula constante do conhecimento de embarque ou da carta-partida que estipule a forma e o lugar de liquidação da avaria grossa, bem como das regras ou disposições legais que a liquidação deve obedecer.

Artigo 624.º

Repartição entre os contribuintes

1- A repartição entre os interesses contribuintes na avaria grossa faz-se por aplicação do coeficiente de avarias ao valor contribuinte de cada um.

2- O coeficiente de avarias é igual à proporção existente entre o valor das despesas e sacrifícios, massa ativa, e a totalidade dos valores contribuintes, massa passiva.

3- Em caso de falência ou insolvência de algum dos contribuintes a sua parte é repartida pelos outros proporcionalmente aos seus interesses.

Artigo 625.º

Avarias grossas sucessivas

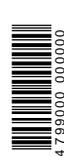
No caso de se verificarem durante a viagem avarias grossas sucessivas, são liquidadas no final da viagem como se fossem uma única avaria, salvo quanto às mercadorias embarcadas e desembarcadas em porto intermédio, as quais não contribuem para as avarias grossas anteriores ao seu embarque ou posteriores ao seu desembarque.

Artigo 626.º

Perda do direito de ação por avaria grossa

1- O armador não pode intentar ação por avaria grossa contra o afretador, carregador ou destinatário se o comandante entregou as mercadorias sem protesto ou reserva do direito de ação.

2- O afretador, carregador ou destinatário não podem igualmente exercer a mesma ação contra o armador se receberem as mercadorias sem protesto de reclamar a contribuição pelas avarias grossas, verificadas no ato da receção.



TÍTULO II
ABALROAÇÃO
CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 627.º

Conceito e regime

1- Entende-se por abalroação o choque entre dois ou mais navios fundeados ou atracados ou em movimento, desde que não estejam ligados entre si por um contrato, do qual resulte danos.

2- A responsabilidade civil pelos danos causados aos navios rege-se pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e, subsidiariamente, pelas disposições do presente Título, salvo nos casos em que os navios afetados estejam vinculados por um contrato de reboque ou por um contrato de outra natureza que contemple de forma diversa essa responsabilidade.

Artigo 628.º

Extensão do regime da abalroação

As disposições do presente Título aplicam-se ainda à responsabilidade civil emergente dos danos que, quer por execução ou omissão de uma manobra, quer por inobservância de regulamentos, um navio houver causado a outro ou aos bens ou pessoas a bordo, mesmo que não tenha havido abalroação.

Artigo 629.º

Normas de conflito sobre abalroação

1- As questões relativas à responsabilidade civil nascida de abalroação são reguladas pela Lei do Estado ribeirinho, se a abalroação ocorrer em seus portos ou demais águas interiores, em suas águas arquipelágicas ou no seu mar territorial.

2- Se a abalroação ocorrer em águas distintas das assinaladas no número anterior, a responsabilidade civil nascida de abalroação é determinada:

- a) Pela Lei da nacionalidade comum dos navios, se estes tiverem a mesma nacionalidade;
- b) Pela Lei do Estado a que pertença a autoridade judicial escolhida pelas partes, ou na falta desta, pela lei do tribunal competente, conforme as convenções internacionais aplicáveis, se os navios tiverem nacionalidades diferentes.

CAPÍTULO II
RESPONSABILIDADE CIVIL NASCIDA DA
ABALROAÇÃO

Artigo 630.º

Abalroação fortuita

A abalroação de navios por acidente fortuito, ou devido a caso de força maior, não dá direito a qualquer indemnização, suportando cada navio os danos que tiver sofrido.

Artigo 631.º

Abalroação por culpa de um dos navios

Sendo a abalroação causada por culpa do armador de um dos navios ou por seus tripulantes ou outros auxiliares dependentes, ou mandatários, o armador do navio culpado é o responsável de todos os danos causados.

Artigo 632.º

Abalroação por culpa de ambos navios

1- Havendo concurso de culpas na abalroação, cada um dos armadores responde na proporção da gravidade da sua própria culpa.

2- Não existe solidariedade relativamente a terceiros pelos danos decorrentes da abalroação, salvo tratando-se de morte ou de ofensas corporais.

Artigo 633.º

Abalroação por culpa de terceiro navio

Quando um navio abalroar outro, por culpa de um terceiro navio, o armador deste responde por todos os danos causados.

Artigo 634.º

Direito de regresso contra os autores

A responsabilidade dos armadores estabelecida nos artigos anteriores não isenta o comandante, membros da tripulação ou outros auxiliares dependentes ou mandatários da responsabilidade para com os lesados, se a abalroação se deveu a ato culposos destes e gozam do direito de regresso contra os responsáveis pela abalroação.

Artigo 635.º

Abalroação com piloto a bordo

Se se verificar a abalroação com piloto a bordo, aplicam-se as normas contidas no Capítulo II do Título V do Livro VII.

Artigo 636.º

Prescrição

1- As ações de indemnização previstas no presente Título devem ser exercidas no prazo de dois anos a contar da data da abalroação.

2- As ações de regresso entre os responsáveis devem ser exercidas no prazo de um ano a contar da data do pagamento.

3- O prazo contemplado no número 1 é suspenso se o navio responsável não for apreendido na jurisdição de Cabo Verde.

TÍTULO III
SALVAMENTO DE BENS NO MAR
CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 637.º

Conceito e classes de salvamento

1- Salvação marítima ou operação de salvamento é todo ato ou atividade que vise prestar socorro a navios ou outros bens que se encontrem em perigo no mar, incluindo o frete em risco.

2- Não se considera operação de salvamento a assistência prestada a bens fixados de maneira permanente e intencional à costa.

3- O salvamento pode ser contratual, quando seja precedido da celebração de um contrato de salvamento nos termos previstos no Capítulo seguinte ou extracontratual, nos outros casos.

Artigo 638.º

Salvador e salvado

1- Salvador é o que presta socorro aos bens em perigo, utilizando meios marítimos, aéreos ou terrestres.

2- Salvado é o proprietário ou armador dos bens objeto das operações de socorro.

Artigo 639.º

Salvação relativa a navios de Estado

1- O disposto no presente Título aplica-se igualmente às operações de salvamento realizadas por navios ou aeronaves do Estado ou por quaisquer outros meios públicos.

2- As recompensas que couberem como consequência das operações a que se refere o número anterior constituem receitas da entidade administrativa ou são colocados à disposição do organismo que as tiver realizado.



4 7 99000 000000

Artigo 640.º

Obrigações do salvador

1- Constituem obrigações do salvador:

- a) Desenvolver as operações de salvação marítima com a diligência devida, em atenção às circunstâncias do caso;
- b) Evitar ou minimizar danos ambientais;
- c) Solicitar a intervenção de outros salvadores, sempre que as circunstâncias concretas da situação assim o aconselhem;
- d) Aceitar a intervenção de outros salvadores, quando tal lhe for solicitado pelo salvado.

2- Para efeitos deste Título consideram-se danos ambientais todos os prejuízos causados à saúde humana, à vida marinha ou aos recursos dos espaços marítimos nacionais, em resultado da poluição, contaminação, fogo, explosão ou acidente de natureza semelhante.

Artigo 641.º

Competência judicial internacional

1- Os tribunais de Cabo Verde são internacionalmente competentes para o julgamento de ações emergentes da salvação marítima em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de entrada após as operações de salvamento se situar em território nacional;
- b) Se o contrato de salvação marítima tiver sido celebrado em Cabo Verde;
- c) Se o salvador e o salvado forem de nacionalidade cabo-verdiana;
- d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação de qualquer das partes se localizar em território cabo-verdiano;
- e) Se a operação de salvamento ocorrer em águas sob jurisdição nacional.

2- Nas situações não previstas no número anterior, a competência internacional dos tribunais de Cabo Verde para julgamento das ações emergentes de salvação marítima é determinada de acordo com as regras gerais.

CAPÍTULO II

CONTRATOS DE SALVAÇÃO MARÍTIMA

Artigo 642.º

Liberdade de pacto

As partes interessadas podem celebrar, em qualquer momento, contratos de salvação marítima em que convenionem regime diverso do previsto no presente Código, exceto quanto ao preceituado nos artigos 647.º, 648.º e 666.º.

Artigo 643.º

Momento e forma

Os contratos de salvação marítima podem ser celebrados antes ou durante a execução das operações e estão sujeitos à forma escrita, designadamente, cartas, telegramas, telex, telefax, correios eletrónicos e outros meios equivalentes criados pela tecnologia.

Artigo 644.º

Representação

1- Os comandantes dos navios, salvador e salvado, podem celebrar contratos de salvação marítima em representação dos respetivos armadores.

2- O comandante e o armador do navio objeto de salvação atuam em representação de todos os interessados na expedição marítima.

Artigo 645.º

Anulação ou modificação

As disposições contidas nos contratos de salvação marítima podem ser anuladas ou modificadas nos termos gerais do direito e ainda nos casos seguintes:

- a) Quando o contrato tenha sido celebrado sob coação ou influência de perigo não se apresentando equitativas as respetivas cláusulas;
- b) Quando a recompensa acordada seja manifestamente excessiva ou diminuta em relação aos serviços prestados.

CAPÍTULO III

SALVAMENTO NÃO CONTRATUAL

Artigo 646.º

Falta de contrato e salvamento espontâneo

1- Na falta de contrato previsto no Capítulo anterior o salvamento considera-se não contratual.

2- Considera-se igualmente não contratual, o achado e a recuperação espontânea de navios ou outros bens que se encontrem abandonados no mar.

Artigo 647.º

Salvamento espontâneo de bens abandonados

1- Aquele que durante a navegação ou a partir da costa encontrar bens que estejam abandonados deve comunicar de imediato à administração marítima competente no primeiro porto de escala.

2- Recebida a comunicação a que se refere o número anterior, a administração marítima deve localizar os legítimos proprietários ou notificar o cônsul ou representante diplomático do Estado de bandeira, no caso de se tratar de navios ou aeronaves estrangeiros.

3- O achador pode, entretanto, reter os bens que tiver salvado, adotando as medidas necessárias para a adequada conservação, ou entregá-los à autoridade aduaneira para sua guarda.

Artigo 648.º

Identificação do proprietário

1- Localizado o proprietário, a administração marítima comunica a sua identidade ao salvador, e este pode reter os bens salvos, até ser constituído a seu favor, garantia suficiente para assegurar a importância que reclama a título de recompensa.

2- A determinação da recompensa é feita nos termos previstos no Capítulo seguinte.

Artigo 649.º

Ausência do proprietário

1- Se o proprietário não for localizado no prazo de seis meses a contar do início do expediente administrativo, a administração marítima adota as medidas pertinentes para a avaliação dos bens salvos.

2- Pagas as despesas do expediente, o salvador é remunerado de acordo com o estabelecido no capítulo seguinte.

Artigo 650.º

Bens de comércio proibido ou restrito

O procedimento e os direitos reconhecidos ao salvador nos artigos anteriores não prejudicam o disposto no Capítulo IV do Título seguinte para os bens de comércio proibido ou restrito.



CAPÍTULO IV
DIREITO DE RECOMPENSA

Artigo 651.º

Recompensa do salvador

1- A salvação marítima, havendo resultado útil para o salvado, é remunerada mediante uma retribuição pecuniária denominada recompensa de salvação marítima.

2- Não exclui o direito do salvador a remuneração o facto de pertencerem à mesma pessoa, ou por ela serem operados, os meios que desenvolvem as operações de salvação marítima e os bens que desta constituem objeto.

3- Se o salvador não obtiver resultado útil para o salvado, mas evitar ou minimizar manifestos danos ambientais, a sua intervenção é remunerada, nos termos dos artigos 658.º e 659.º, mediante uma retribuição pecuniária denominada compensação especial.

Artigo 652.º

Critérios para a fixação da recompensa

1- Na falta de acordo, o tribunal fixa o valor da recompensa da salvação marítima, tendo em consideração as circunstâncias seguintes:

- a) O valor do navio e demais bens que se conseguiram salvar;
- b) Os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes a fim de prevenir ou minimizar o dano ambiental;
- c) O resultado útil conseguido pelo salvador;
- d) A natureza e o grau de risco que o salvador correu;
- e) Os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes para salvar o navio, outros bens, ou as vidas humanas;
- f) O tempo despendido, os gastos realizados e os prejuízos sofridos pelo salvador;
- g) A prontidão dos serviços;
- h) O valor dos meios e equipamento que o salvador utilizou.

2- O montante da recompensa de salvação marítima, excluídos os juros e as despesas judiciais, não pode exceder o valor do navio e dos restantes bens que se conseguiram salvar, calculados no final das operações de salvação.

Artigo 653.º

Pagamento da recompensa

1- Pelo pagamento do salário de salvação marítima, fixado nos termos do número 1 do artigo anterior, respondem o armador do navio e os titulares dos restantes bens salvos, na proporção dos respetivos valores, calculados no final das operações de salvamento.

2- Se o bem salvado for um navio, o armador fica obrigado ao pagamento do valor total da recompensa, podendo reclamar em avaria grossa a parte que corresponda aos titulares dos bens a bordo, conforme o disposto no Título I do presente Livro.

Artigo 654.º

Direito de retenção

O salvador goza do direito de retenção sobre os bens salvados, como garantia do pagamento dos créditos emergentes da salvação marítima.

Artigo 655.º

Repartição entre os salvadores

1- A repartição da recompensa de salvação marítima entre os salvadores é efetuada, na falta de acordo das partes, pelo tribunal, tendo em conta os critérios estabelecidos no artigo 658.º.

2- Não há lugar à recompensa no caso de o salvador ter sido obrigado a aceitar a intervenção de outros salvadores por solicitação do salvado e se demonstre a manifesta desnecessidade desta intervenção.

Artigo 656.º

Repartição da recompensa entre o armador e a tripulação

1- A repartição da recompensa da salvação marítima entre o salvador, o comandante, os demais membros da tripulação do navio salvador e outras pessoas a bordo que participaram nas operações é efetuada por acordo das partes e, na falta deste, pelo tribunal nos termos do artigo 658.º.

2- Não obstante o previsto no número anterior, aplicam-se as seguintes regras de repartição:

- a) A parte do comandante e dos demais membros da tripulação não pode ser superior a dois terços nem inferior a um terço da recompensa de salvação marítima líquido;
- b) A repartição entre o comandante e os membros da tripulação é feita na proporção do salário base de cada um;
- c) No caso de navios estrangeiros, a repartição é feita de acordo com a lei do Estado de bandeira.

Artigo 657.º

Navios dedicados ao salvamento

Salvo acordo em contrário com o armador, o comandante e os membros da tripulação dos rebocadores de salvamento ou de outros navios especialmente dedicados à realização de operações de salvação marítima são excluídos da repartição da recompensa.

Artigo 658.º

Compensação especial

1- Se o salvador realizar as operações de salvação marítima em relação ao navio que, pelas suas próprias características ou pela natureza da carga transportada, constitua ameaça para o meio ambiente, tem direito a uma compensação especial da responsabilidade do proprietário do navio e dos restantes bens que se conseguirem salvar, igual ao montante das despesas efetuadas, acrescido de 30%.

2- Consideram-se despesas efetuadas pelo salvador, todos os gastos realizados com pessoal e material, incluída a amortização deste.

3- Em situações de particular dificuldade para as operações de salvamento marítimo, pode o tribunal elevar a compensação especial até ao montante igual ao dobro das despesas efetuadas.

4- O armador do navio e o segurador da responsabilidade civil respondem solidariamente pelo pagamento da compensação especial ao salvador.

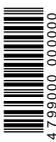
Artigo 659.º

Salvadores de pessoas

1- Os salvadores de vidas humanas que intervenham em operações que deem lugar a recompensa de salvação marítima têm direito, por esse simples facto, a participar na repartição da recompensa.

2- Caso não haja direito a recompensa por não se ter verificado um resultado útil para o salvado, o salvador de vidas humanas tem direito a ser indemnizado pelas despesas que suportou na operação de salvamento.

3- O disposto no artigo anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, à salvação de pessoas.



4 7 99000 000000

Artigo 660.º

Exercício dos direitos

1- As ações emergentes da salvação marítima devem ser exercidas no prazo de dois anos a contar da data da conclusão ou interrupção das respetivas operações.

2- Se o salvador não exigir a recompensa de salvação marítima, a compensação especial ou a indemnização das despesas de salvamento de vidas humanas, o comandante e os demais membros da tripulação podem demandar aos salvados a parte que lhes caiba, dentro do ano subsequente ao termo do prazo fixado no número anterior.

3- Verificando-se a situação prevista no número anterior, o comandante do navio salvador tem legitimidade para, em nome próprio e em representação da tripulação, demandar os salvados.

TÍTULO IV

NAUFRÁGIOS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 661.º

Conceito de naufrágio e de restos de naufrágio

1- Para efeitos deste Título considera-se naufrágio todo navio encalhado ou afundado no mar e desprovido de tripulação.

2- Por restos de naufrágio entende-se as partes do navio naufragado e a carga ou outros bens que o navio transportava e se encontram abandonados no mar.

Artigo 662.º

Aplicação a outros bens e salvamento

1- As disposições deste Título relativas aos naufrágios e aos restos de naufrágio aplicam-se ainda aos bens abandonados no mar.

2- As disposições deste Título prevalecem, em caso de conflito, sobre as do Título anterior sempre que se tratar de salvamento de naufrágios ou de restos de naufrágio.

Artigo 663.º

Obrigações de notificação

1- Os comandantes e armadores dos navios naufragados nos espaços marítimos nacionais são obrigados a comunicar os factos à administração marítima nos termos estabelecidos em portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela área da Administração Marítima.

2- A mesma obrigação compete aos proprietários das aeronaves ou de outros bens caídos ao mar.

3- Os armadores e comandantes devem comunicar à administração marítima as perdas das âncoras e correntes sofridas pelos seus navios, conforme os procedimentos e prazos estabelecidos na portaria a que se refere o número 1.

Artigo 664.º

Proteção dos bens

1- A administração marítima toma as medidas que se mostrarem necessárias e urgentes, para assegurar a defesa da propriedade dos bens naufragados e evitar a deterioração ou subtração dos mesmos.

2- A administração marítima, através de ofício, informa os proprietários dos bens naufragados o lugar e a situação em que se encontram, e assim poderem tomar medidas de defesa dos seus interesses.

Artigo 665.º

Dever de balizamento e de prevenção da poluição

1- Os proprietários dos navios naufragados e os proprietários de restos de naufrágio são obrigados a realizar imediatamente as operações de balizamento, bem como as de prevenção da poluição, que sejam necessárias para a salvaguarda dos interesses nacionais.

2- Para o efeito, os proprietários devem ajustar-se às instruções e ordens dadas pela administração marítima.

CAPÍTULO II

DIREITOS DE PROPRIEDADE

Artigo 666.º

Proibição de ocupação

1- A propriedade dos navios ou restos de naufrágio não é afetada por naufrágio e não pode ser adquirida por usucapião, salvo expresso abandono do titular.

2- Os proprietários desses bens podem dispor deles e, especialmente, abandoná-los a favor do segurador.

3- Os direitos dos achadores que casualmente os encontre e se aproprie deles regem-se pelas normas aplicáveis à salvação espontânea previstas no Título anterior.

Artigo 667.º

Prescrição a favor do Estado

1- O Estado adquire a propriedade de qualquer naufrágio ou restos de naufrágio que se encontrem nas águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de Cabo Verde, decorridos três meses após o naufrágio.

2- Igualmente adquire a propriedade dos naufrágios ou restos de naufrágio que, findo o prazo referido no número anterior, encontrem-se situados na zona económica exclusiva de Cabo Verde, na de outro Estado ou em alto mar, quando os bens pertencem a nacionais cabo-verdianos.

3- O disposto no número 1 não prejudica o estabelecido no artigo 161.º sobre a aquisição da propriedade dos navios abandonados em porto.

4- Os direitos de aquisição, previstos nos números anteriores, não se aplicam aos navios de Estado e aos restos de naufrágio pertencentes a um Estado.

Artigo 668.º

Interrupção da prescrição aquisitiva

1- O prazo de prescrição interrompe-se no momento em que se solicitar a extração prevista no Capítulo seguinte e esta se iniciar no prazo concedido.

2- O prazo volta a correr se os trabalhos de extração forem suspensos ou terminar o prazo concedido para a sua execução.

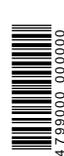
CAPÍTULO III

CONTROLO ADMINISTRATIVO DAS EXTRAÇÕES

Artigo 669.º

Operações de exploração

As operações de exploração, rastreio e localização de naufrágios ou de restos de naufrágio nos espaços marítimos nacionais estão sujeitas à autorização da administração marítima, e é concedida a quem provar a propriedade desses bens, ou, noutros casos, livremente e sem carácter exclusivo.



Artigo 670.º

Operações de extração

1- As operações de extração de naufrágios ou de restos de naufrágio nos espaços marítimos nacionais carecem de autorização prévia da administração marítima, que fixa os prazos e condições em que devem ser realizadas.

2- Os titulares da autorização são obrigados a comunicar o início e o fim das operações, bem como, a permitir ações de inspeção e vigilância pelas autoridades públicas.

Artigo 671.º

Titulares do direito de extração

1- Podem solicitar a autorização de extração, os proprietários dos navios ou restos de naufrágio.

2- Existindo vários proprietários, a solicitação deve ser formulada por acordo entre eles, ou mediante renúncia expressa daqueles que não tiverem interesse na extração.

3- Tratando-se de extração conjunta de navios naufragados e dos bens que neles se encontrem, o titular do direito de extração é o proprietário do navio.

Artigo 672.º

Contratos de extração

1- A autorização de extração pode ser solicitada por terceiros que tenham celebrado contratos de salvação marítima ou outros com o proprietário.

2- O contrato a que se refere o número anterior deve conferir expressamente ao contratante poderes para efetuar a solicitação de extração.

Artigo 673.º

Extração de navios ou bens propriedade do Estado

Se a propriedade dos navios naufragados ou dos restos de naufrágio pertencer ao Estado de Cabo Verde e não lhe convir a extração ou aproveitamento direto, a administração marítima pode concedê-la a outros interessados, mediante concurso conforme a legislação aplicável.

CAPÍTULO IV

BENS DE COMÉRCIO PROIBIDO OU RESTRITO

Artigo 674.º

Conceito

1- Para efeitos do regime de naufrágios consideram-se bens de comércio proibido ou restrito o material militar, constituído pelas armas, munições, explosivos ou outro material proveniente ou destinado ao uso das forças armadas, independentemente de seu valor económico.

2- Consideram-se igualmente bens de comércio proibido ou restrito, os do património cultural subaquático, constituído por todos os rastos de existência humana que tenham um carácter cultural, histórico ou arqueológico e permanecido total ou parcialmente debaixo de água, de forma periódica ou contínua, pelo período de cem anos.

Artigo 675.º

Extração de bens de comércio proibido ou restrito

1- A extração dos bens de comércio proibido ou restrito fica sujeita à legislação especial e ao regime que se estabelecer na autorização ou contrato público de extração.

2- Sem prejuízo de outras sanções, a extração dos bens de comércio proibido ou restrito situados nas águas interiores, mar territorial ou águas arquipelágicas de Cabo Verde, sem a devida autorização, considera-se infração de contrabando cometida em território cabo-verdiano.

3- A extração não autorizada dos bens do património cultural subaquático que se encontram na zona contígua constitui igualmente infração de contrabando.

Artigo 676.º

Achados de bens de comércio proibido ou restrito

1- Quem encontrar, casualmente, no mar, bens de comércio proibido ou restrito deve comunicar imediatamente o achado à administração marítima, que por sua vez a comunica à guarda costeira.

2- Os achadores não podem proceder à recuperação daqueles, sem a autorização expressa da administração marítima ou da guarda costeira.

3- Obtida a autorização a que se refere o número anterior, os navios achadores podem rebocar ou transportar os bens achados até ao lugar designado pela guarda costeira seguindo as instruções de segurança e conservação por esta estabelecida.

4- Tratando-se de material militar ou de bens do património cultural subaquático ou outros de comércio proibido ou restrito, quem os encontrar é obrigado a colocá-los à disposição da guarda costeira ou das autoridades aduaneiras do porto de chegada.

Artigo 677.º

Destino dos bens

1- Identificado o material militar encontrado, pode ser colocado à disposição das autoridades estrangeiras que a reclamem, transformado em inofensivo, destruído, aproveitado pelas forças armadas ou pela guarda costeira, ou ser entregue às autoridades aduaneiras.

2- Os bens do património cultural não podem ser objeto de exploração comercial e são catalogados e incorporados ao património cultural nacional, depositados, preservados e exibidos publicamente em benefício da humanidade, de acordo com o previsto em legislação específica sobre a matéria.

Artigo 678.º

Direitos do achador

1- Quando o material militar é restituído às autoridades estrangeiras a que pertenciam, destruído ou inutilizado, o achador tem direito a receber do Tesouro Público as despesas em que incorreu na sua recuperação.

2- Se o material militar for aproveitado pelas forças armadas, pela guarda costeira, ou entregue à autoridade aduaneira, o achador tem direito a uma recompensa, a cargo do Tesouro Público, correspondente a um terço do valor de avaliação, deduzidas as despesas do expediente.

3- Os achadores dos bens do património cultural subaquático têm direito ao ressarcimento das despesas e a uma recompensa fixada pelo Governo em cada caso e que deve ser pago pelo Tesouro Público.

CAPÍTULO V

REMOÇÕES POR CAUSA DE INTERESSE PÚBLICO

Artigo 679.º

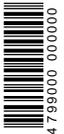
Conceito de remoção

Entende-se por remoção ou extração de interesse geral, a retirada, transferência, desmantelamento ou destruição deliberada de naufrágios ou de restos de naufrágios para remover um perigo ou um inconveniente para a navegação, para a saúde pública, para os recursos naturais, para o meio ambiente ou para os interesses conexos dos espaços marítimos nacionais.

Artigo 680.º

Regime de remoções

1- As disposições deste Capítulo aplicam-se às remoções dos navios e demais bens situados nas águas interiores, nas águas arquipelágicas ou no mar territorial de Cabo Verde.



2- Aplicam-se ainda aos que se encontrem na zona económica exclusiva quando a remoção é efetuada para proteção dos recursos naturais ou do meio ambiente.

Artigo 681.º

Dever de remoção

1- O proprietário, o armador e o segurador, nos limites da respetiva apólice, estão sujeitos ao dever de remoção do navio e plataformas fixas ou de aeronaves o dever de remoção incumbe ao titular do seu uso ou exploração.

2- Quando a administração marítima entender que existem riscos para os interesses da navegação, para a saúde pública, para os recursos naturais, para o meio ambiente ou para os interesses conexos dos espaços marítimos, aquela ordena a remoção aos seus responsáveis, que devem efetuar-la dentro do prazo que determinado para o efeito, que pode ser prorrogado em atenção às especiais circunstâncias que concorram.

3- Tratando-se de navios de bandeira estrangeiro é notificado o cônsul ou representante diplomático correspondente.

Artigo 682.º

Controlo da remoção

A administração marítima define as garantias ou medidas de segurança que devem ser respeitadas para se evitar novos naufrágios nos espaços marítimos nacionais e determina, em cada caso, as condições e procedimentos para a realização das operações de remoção.

Artigo 683.º

Remoção subsidiária

No caso de a pessoa obrigada não iniciar ou concluir a remoção no prazo fixado para o efeito, a administração marítima pode recorrer à execução subsidiária, por si ou mediante contratos com terceiros, a expensas do obrigado.

Artigo 684.º

Afetação dos bens recuperados

1- Os navios ou bens recuperados ao abrigo do disposto no artigo anterior são afetos ao pagamento das despesas com a remoção.

2- Se as despesas não forem pagas nos prazos estabelecidos, a administração marítima pode proceder à alienação direta dos bens a que se refere o número anterior e cobrá-las do valor da venda com preferência absoluta sobre todos os demais créditos que possam pesar sobre o navio, esteja ou não garantido com privilégio marítimo ou com hipoteca naval.

3- O excedente do preço obtido na venda, uma vez liquidadas as despesas, satisfeitos os créditos a que se refere o artigo 306.º e os créditos hipotecários, é entregue ao Tesouro Público.

Artigo 685.º

Subsistência da responsabilidade pessoal

1- Se o produto da venda não for suficiente para cobrir as despesas, os obrigados continuam pessoalmente responsáveis pela diferença, cujo pagamento pode ser exigido por via administrativa ou por via judicial perante as autoridades nacionais ou estrangeiras.

2- A administração marítima pode solicitar o arresto preventivo de outros navios pertencentes ao mesmo devedor, nos termos fixados no Título II do Livro XI.

Artigo 686.º

Remoção de navios ou bens de titularidade desconhecida

1- Quando se tratar da remoção de navios, ou outros bens, de bandeira, propriedade ou armador desconhecidos, aplicam-se as disposições previstas no presente Capítulo, publicando os requerimentos por meio de anúncios no quadro de editais da administração marítima competente e gratuitamente no *Boletim Oficial*.

2- A comparência dos interessados deve ser feita dentro do prazo fixado pela administração marítima de acordo com a importância do obstáculo que deva ser removido.

3- Se apenas for conhecida a nacionalidade do navio ou aeronave, além da publicidade prevista no número 1, deve-se comunicar ao cônsul do Estado de bandeira.

Artigo 687.º

Remoção em porto

Nas situações de naufrágio ou de restos de naufrágio em águas interiores da zona portuária, a administração marítima exerce os seus poderes em coordenação com a administração portuária, e interfere o menos possível na atividade normal de exploração do porto.

Artigo 688.º

Relatório da administração pesqueira

1- Sempre que o motivo alegado para a remoção seja o interesse para os recursos biológicos, a administração marítima, conforme o caso, deve solicitar um relatório à administração pesqueira com carácter prévio ao início das suas ações.

2- O motivo alegado tem-se por justificado se não for emitido no prazo de trinta dias ou naquele que, por razões de urgência devidamente justificadas, seja fixado pela autoridade solicitante.

TÍTULO V

RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS DE POLUIÇÃO

CAPÍTULO I

ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DOS SUJEITOS RESPONSÁVEIS

Artigo 689.º

Âmbito de aplicação

1- A responsabilidade civil por danos provocados por poluição de navios, nas costas e nos espaços marítimos nacionais, onde quer que se encontrem, é regulada no presente Título.

2- Para efeitos do disposto no número anterior, a poluição é definida nos termos do artigo 70.º.

3- O presente Título não se aplica aos danos causados por substâncias radioativas ou nucleares, que são regulados em legislação especial.

Artigo 690.º

Sujeitos responsáveis

1- O armador do navio poluidor é obrigado a indemnizar os danos por poluição, sem prejuízo do direito de regresso contra as pessoas que provocaram a poluição.

2- Quando a poluição é provocada por vários navios, os seus armadores são solidariamente obrigados a indemnizar os danos por poluição, salvo se aquela puder ser atribuída em exclusivo a um dos navios.



CAPÍTULO II

REGIME DE RESPONSABILIDADE

Artigo 691.º

Fundamento da responsabilidade

1- O armador é responsável pelos danos de poluição causados pelo seu navio.

2- Pode o armador, afastar a sua responsabilidade, se provar que os danos foram causados por motivo de força maior, por negligência das autoridades responsáveis pela manutenção das luzes ou outras ajudas à navegação, seja por ação ou omissão, ou por ato intencional de um terceiro.

Artigo 692.º

Culpa do lesado

Se o armador provar que os danos por poluição resultaram, no todo ou em parte, de ação culposa ou dolosa do lesado, afasta total ou parcialmente a sua responsabilidade perante este.

Artigo 693.º

Alcance da indemnização

1- As perdas ou danos causados por poluição fora do navio, para além da perda dos benefícios sofridos por aqueles que utilizam ou aproveitam as águas ou costas afetadas, podem ser indemnizados, porém, a indemnização por deterioração do meio ambiente, é limitada ao custo das medidas de restauração efetivamente tomadas.

2- O custo das medidas razoavelmente adotadas por qualquer pessoa depois de ocorrer o sinistro com objetivo de prevenir ou minimizar os danos por poluição, pode ser igualmente indemnizado.

3- Qualquer dos casos está sujeito ao regime de limitação global da responsabilidade, regulada no Livro IX.

Artigo 694.º

Seguro obrigatório

1- Os navios são obrigados a ter um seguro de responsabilidade civil por danos de poluição das costas e águas navegáveis, cujas condições e cobertura mínima são objeto de legislação complementar.

2- Os lesados têm o direito de ação direta contra o segurador de responsabilidade civil até o limite da apólice.

3- O segurador pode opor as mesmas exceções que o armador, nos termos dos artigos anteriores e, ainda, que a poluição se deveu a um ato intencional do mesmo armador.

4- O segurador pode igualmente recorrer à limitação da sua responsabilidade prevista no número 3 do artigo anterior.

Artigo 695.º

Proibição de navegação

1- A administração marítima pode proibir a navegação aos navios nacionais e à atividade dos artefactos navais nacionais que não possuam a cobertura do seguro a que se refere o artigo anterior.

2- Pode, ainda, negar a entrada nos portos nacionais, fundeadouros ou terminais situados em águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial aos navios que careçam da referida cobertura de seguro.

3- Os artefactos navais estrangeiros que não possuam a cobertura não podem estacionar para realizar suas atividades nos espaços marítimos nacionais.

LIVRO IX

LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE POR CRÉDITOS MARÍTIMOS

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 696.º

Âmbito de aplicação

1- As normas previstas no presente Livro aplicam-se sempre que uma ou mais pessoas com direito de limitação de responsabilidade por créditos marítimos invoquem tal direito perante as autoridades judiciais competentes, ou pretenda levantar o arresto de um navio ou de qualquer outro bem ou, ainda, fazer valer qualquer outra garantia prestada perante a autoridade judiciária.

2- Para efeitos do presente Livro, a responsabilidade do proprietário do navio compreende a responsabilidade que resultar das ações contra o próprio navio.

3- O direito de limitação pode ser invocado independentemente da nacionalidade ou domicílio dos credores ou devedores, bem como da bandeira do navio em relação ao qual se invoque tal direito.

Artigo 697.º

Regimes especiais de limitação

1- O disposto no presente Livro não prejudica os direitos de limitação de responsabilidade específicos estabelecidos no presente Código aplicáveis ao transportador marítimo de mercadorias e ao operador portuário, no que respeita a créditos por incumprimento dos contratos de transporte ou de movimentação de mercadorias.

2- O transportador que seja ao mesmo tempo armador ou afretador do navio onde se realiza o transporte e o operador portuário podem optar pela aplicação dos regimes de limitação de responsabilidade específicos que lhes sejam aplicáveis nos termos do número 1.

3- Salvaguardam-se ainda os regimes especiais de limitação estabelecidos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde para os danos de poluição por hidrocarbonetos ou outras substâncias nocivas ou perigosas.

TÍTULO II

DIREITO DE LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Artigo 698.º

Direito de limitação da responsabilidade

1- As pessoas com direito a limitação da responsabilidade sobre créditos marítimos passíveis de limitação podem invocar a limitação a que têm direito nos termos do presente Livro.

2- Fica expressamente excluído o direito a limitação da responsabilidade em casos de dolo ou negligência.

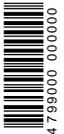
3- Da invocação do direito a limitação de responsabilidade não decorre o reconhecimento ou aceitação da responsabilidade.

Artigo 699.º

Pessoas com direito a limitação da responsabilidade

1- Podem limitar a sua responsabilidade nos termos previstos no presente Livro:

- a) O proprietário do navio;
- b) O armador e o seu gestor;
- c) O afretador;
- d) O operador de navio comercial;
- e) O prestador de serviços de assistência ou de salvação.



2- O direito a limitação de responsabilidade pode ser invocado independentemente da nacionalidade ou domicílio dos credores ou devedores, bem como da bandeira do navio em relação ao qual se invoque.

3- Para efeitos do presente Livro, a responsabilidade do proprietário do navio compreende a responsabilidade que resultar das ações intentadas contra o próprio navio.

4- O segurador que cubra a responsabilidade relativa a indemnizações sujeitas a limitação, de acordo com as regras do presente Livro, goza do direito de se prevalecer delas, nos mesmos termos do próprio segurado.

Artigo 700.º

Créditos sujeitos a limitação

1- Podem ser sujeitos à limitação, independentemente do fundamento da responsabilidade, os seguintes créditos:

- a) Créditos por morte, lesões corporais, perdas e danos de bens ocorridos a bordo, ou diretamente relacionados com a exploração do navio ou com operações de assistência ou de salvação, ou ainda por outros prejuízos daí resultantes, incluindo os danos causados em:
 - i. obras portuárias;
 - ii. bacias;
 - iii. vias navegáveis; e
 - iv. proteções à navegação.
- b) Créditos por prejuízos resultantes de atrasos no transporte marítimo das cargas dos passageiros ou das suas bagagens;
- c) Créditos por prejuízos resultantes de direitos de natureza extracontratual e diretamente relacionados com a utilização do navio ou com operações de assistência ou de salvação;
- d) Créditos por ter sido desenchado, posto a flutuar, destruído ou tornado inofensivo um navio afundado, naufragado, encalhado ou abandonado, incluindo tudo o que se encontre ou venha a ser encontrado a bordo;
- e) Créditos por ter sido removida, destruída ou tornada inofensiva a carga de um navio;
- f) Créditos suscitados por outra pessoa que não a responsável pelas medidas tomadas para prevenir ou reduzir um dano, pelo qual a pessoa responsável pode limitar a sua responsabilidade nos termos do presente Livro.

2- Os créditos referidos no número 1 são suscetíveis de limitação nos termos do disposto no presente Livro, independentemente da natureza contratual ou extracontratual da ação ou omissão que tenha causado o dano ou prejuízo.

3- Os créditos previstos no número 1 ficam sujeitos à limitação de responsabilidade, ainda que garantidos por ação judicial, por contrato ou por qualquer garantia.

4- Os créditos adquiridos nos termos das alíneas d), e) e f) do número 1 não ficam sujeitos à limitação de responsabilidade quando respeitam a remuneração, prevista num contrato celebrado com a pessoa responsável.

Artigo 701.º

Créditos não sujeitos a limitação

Excluem-se do direito a limitação de responsabilidade ao abrigo do presente Livro:

- a) Os créditos pela assistência e salvação, incluindo os relativos a compensação especial ou contribuição para avaria grossa;
- b) Os créditos sujeitos a regimes especiais de limitação de responsabilidade;

c) Os créditos relacionados com acidentes de trabalho ou outros decorrentes da relação laboral, reivindicados contra os titulares de direito de limitação pelos seus trabalhadores, ou pelos seus herdeiros ou dependentes, que estão sujeitos a legislação específica;

d) Os créditos da administração marítima relativos às remoções reguladas no Capítulo V, do Título IV do Livro VIII.

Artigo 702.º

Compensação de créditos

Caso o titular do direito de limitação de responsabilidade, venha a opor ao seu credor um crédito com origem no mesmo evento, os créditos respetivos compensam-se, e as disposições do presente Livro apenas se aplicam ao eventual saldo.

TÍTULO III

LIMITES DE RESPONSABILIDADE

Artigo 703.º

Critérios de limitação

Os limites máximos de responsabilidade, e as indemnizações correspondentes, são definidos em função da arqueação bruta do navio, da natureza do acidente e do seu resultado.

Artigo 704.º

Limites gerais de responsabilidade

1- O limite de responsabilidade relativo a créditos sujeitos a limitação é determinado para cada acidente que originou os créditos, em função da arqueação bruta do navio, nos termos e números seguintes.

2- Os créditos por morte ou lesões corporais:

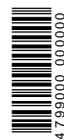
- a) 2.000.000 de Direitos de Saque Especiais (DSE), para navios com arqueação até 2.000 toneladas;
- b) Para navios cuja arqueação ultrapasse as 2.000 toneladas, ao montante indicado em alínea anterior acrescerá o seguinte:
 - i. Por cada tonelada, desde 2.001 até 30.000 toneladas - 800 DSE;
 - ii. Por cada tonelada, desde 30.001 até 70.000 toneladas - 600 DSE;
 - iii. Por cada unidade de arqueação que exceder 70.000 toneladas - 400 DSE;

3- Os outros créditos sujeitos a limitação:

- a) 1.000.000 de DSE, para navios com arqueação até 2.000 toneladas;
- b) Para navios cuja arqueação ultrapasse a 2.000 toneladas, ao montante indicado em alínea anterior acrescerá o seguinte:
 - i. Por cada tonelada desde 2.001 até 30.000 toneladas - 400 DSE;
 - ii. Por cada tonelada desde 30.001 até 70.000 toneladas - 300 DSE;
 - iii. Por cada unidade de arqueação que exceder 70.000 toneladas - 200 DSE.

4- Os montantes expressos nos números anteriores referem-se em DSE tal como definidos pelo Fundo Monetário Internacional.

5- A conversão dos montantes em moeda nacional efetua-se, em processo judicial, de acordo com a valoração dessa moeda aplicada pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença.



4 7 99000 000000

Artigo 705.º

Limite aplicável aos créditos de passageiros

1- No caso de créditos resultantes da morte ou de lesões corporais de passageiros, o limite de responsabilidade do proprietário do navio é fixado num montante de 175.000 DSE multiplicadas pelo número de passageiros que o navio é autorizado a transportar, de acordo com o seu certificado de lotação.

2- Para efeitos do presente artigo, consideram-se créditos resultantes da morte ou de lesões corporais de passageiros, qualquer crédito reivindicado por pessoa transportada nesse navio, ou em nome dela:

- a) Com base num contrato de transporte de passageiros; ou
- b) Por quem, com o consentimento do transportador, acompanha um veículo ou animais vivos, que sejam objeto de um contrato de transporte de mercadorias.

TÍTULO IV

FUNDO DE LIMITAÇÃO

Artigo 706.º

Constituição do Fundo de Limitação

1- A invocação do direito de limitação de responsabilidade por créditos marítimos perante as autoridades judiciais cabo-verdianas, implica o dever de constituição de um Fundo de Limitação, integrado pelos montantes que vierem a ser apurados nos termos previstos no Título III do presente Livro aos quais acrescem os juros legais a contar da data do acidente que originou a responsabilidade.

2- O direito de constituição do Fundo de Limitação caduca no prazo de dois anos, a contar da data da apresentação da primeira ação judicial em consequência do acidente que dá lugar a invocação do direito a limitação.

3- O Fundo ou Fundos podem ser constituídos através de depósito do montante apurado ou da prestação de garantias idóneas.

4- O Fundo de Limitação é constituído nos termos previstos no Livro XI.

Artigo 707.º

Exclusão de outras ações

1- Sendo constituído um Fundo de Limitação nos termos do artigo anterior, a pessoa que invoque um crédito sobre o Fundo não pode exercer os seus direitos relativos a esse crédito, sobre outros bens de uma pessoa em nome da qual o fundo foi constituído.

2- O levantamento do arresto de navios ou de outros bens pertencentes ao titular do direito de limitação, que hajam sido arrestados para satisfazer créditos sujeitos a limitação que sejam cobertos pelo Fundo de Limitação, será ordenado pela autoridade judicial, logo que esta tome conhecimento da constituição do Fundo de Limitação.

Artigo 708.º

Utilização e repartição do Fundo de Limitação

1- O Fundo ou Fundos regularmente constituídos apenas podem ser utilizados para a satisfação dos créditos sujeitos a limitação de responsabilidade, mesmo em caso de insolvência do titular do direito de limitação.

2- O montante do Fundo é repartido pelos credores, na proporção dos respetivos créditos incluídos na massa passiva.

3- Caso o montante apurado nos termos da alínea a) do artigo 701.º não seja suficiente para satisfazer a totalidade dos créditos, os lesados concorrem pelo remanescente com os demais credores dos créditos que venham a ser apurados nos termos do número 3 do artigo 704.º.

4- A administração marítima goza de direito de preferência sobre os demais credores referidos no número anterior, em caso de créditos por danos causados a obras portuárias, vias navegáveis, ajudas à navegação e, em geral, ao domínio público marítimo.

Artigo 709.º

Sub-rogação

Se, antes do rateamento do Fundo, o responsável, o segurador ou qualquer terceiro satisfizer um ou mais créditos sobre o Fundo, a pessoa que satisfiz tal crédito fica sub-rogada nos direitos do credor que beneficiou do pagamento.

Artigo 710.º

Procedimento e caducidade do direito a limitar

1- A constituição do fundo ou fundos de limitação, bem como a sua distribuição pelos credores devem seguir o procedimento regulado no Título V do Livro XI.

2- O direito à constituição dos fundos de limitação caduca no prazo de dois anos, a contar da data da apresentação da primeira reclamação judicial, em consequência do acidente que dá lugar a invocação do direito de limitação.

LIVRO X

SEGURO MARÍTIMO

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES COMUNS A TODOS OS SEGUROS MARÍTIMOS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 711.º

Conceito e objeto

1- O seguro marítimo é o contrato pelo qual o segurador se obriga, mediante o pagamento de um prémio, a indemnizar ao segurado os sinistros sofridos por determinados interesses, durante uma viagem marítima, em resultado da realização de determinados riscos.

2- Pode constituir objeto de seguro marítimo, todo e qualquer interesse legítimo, incluindo o lucro esperado, exposto a riscos marítimos.

Artigo 712.º

Carácter dispositivo

Salvo o caso em que expressamente se estabeleça o carácter obrigatório ou de outro modo se exclua a possibilidade de acordo em contrário, as disposições do presente Livro aplicam-se apenas na falta de acordo entre as partes.

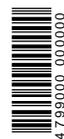
Artigo 713.º

Forma

1- O contrato de seguro marítimo é obrigatoriamente reduzido a escrito num instrumento denominado apólice de seguro.

2- A apólice de seguro deve ser sempre emitida em duplicado.

3- São nulos os seguros não formalizados em apólice.



Artigo 714.º

Conteúdo obrigatório da apólice

A apólice de seguro deve obrigatoriamente enunciar e conter:

- a) O lugar de celebração do contrato;
- b) A data de celebração do contrato;
- c) Os nomes e os domicílios das partes contratantes e, sendo caso disso, a indicação de que, quem contrata o faz por conta de outro;
- d) O objeto do seguro, sua natureza e valor;
- e) Os riscos contra os quais se faz o seguro ou a menção de que cobre todos os riscos de mar;
- f) Os momentos em que começam e acabam os riscos;
- g) A quantia segurada;
- h) O prémio do seguro a pagar pelo segurado;
- i) A cláusula à ordem, ou ao portador, se for acordada;
- j) A assinatura do segurador;
- k) Em geral, todas as circunstâncias cujo conhecimento possa interessar ao segurador, assim como todas as condições acordadas pelas partes.

Artigo 715.º

Seguro por conta própria e por conta de outrem

1- O seguro pode ser contratado por conta própria ou por conta de outrem.

2- Se não se declarar na apólice que o seguro é por conta de outrem, considera-se contratado por conta de quem o fez.

Artigo 716.º

Interesse do segurado

1- Se aquele por quem ou em nome de quem o seguro é feito não tem interesse na coisa segurada no momento do sinistro, o seguro é nulo.

2- Excedendo, o seguro, o valor do interesse segurado, só é válido até alcançar o valor deste.

3- Se o interesse do segurado for limitado a uma parte da coisa segurada na sua totalidade ou do direito a ela respeitante, considera-se feito o seguro por conta de todos os interessados, ressalvado o direito a haver a parte proporcional ao prémio.

Artigo 717.º

Transmissão da propriedade do interesse segurado

Transmitindo-se a propriedade do interesse segurado durante a vigência do contrato de seguro, este cessa os seus efeitos às vinte e quatro horas do próprio dia da transmissão da propriedade, salvo se, antes dessa hora, o tomador do seguro comunicar à seguradora a sua utilização para segurar outro navio.

Artigo 718.º

Resseguro

As disposições relativas ao seguro marítimo são também aplicáveis ao resseguro.

CAPÍTULO II

RISCOS SEGURADOS

Artigo 719.º

Conhecimento antecipado de haver cessado o risco ou ocorrido o sinistro

1- O seguro é nulo se, aquando da conclusão do contrato, o segurador tinha conhecimento de haver cessado o risco, ou se o segurado ou a pessoa que fez o seguro tinha conhecimento da verificação do sinistro.

2- No primeiro caso previsto no número anterior, o segurador não tem direito ao prémio, e no segundo tem direito ao prémio e não é obrigado a indemnizar o segurado.

Artigo 720.º

Riscos cobertos

1- O seguro marítimo cobre todos os riscos de mar, entendendo-se por estes todas as perdas ou danos ocasionados aos interesses segurados pelos factos fortuitos ou de força maior ocorridos durante uma viagem marítima.

2- Salvo exclusão expressa na apólice entende-se que o seguro marítimo cobre ainda os seguintes riscos:

- a) A contribuição das coisas seguradas em avarias grossas e os pagamentos de recompensas de salvamento;
- b) As despesas efetuadas, depois da ocorrência do sinistro resultante de um risco coberto, para evitar ou reduzir os danos no interesse segurado.

Artigo 721.º

Riscos excluídos

Salvo inclusão expressa na apólice, o segurador não cobre os riscos:

- a) De guerra civil ou internacional;
- b) De motins, revolução, rebelião, greves, lock-outs, atos de sabotagem ou de terrorismo;
- c) Dos danos causados pela coisa assegurada a outros bens ou pessoas;
- d) Atômicos ou nucleares.

Artigo 722.º

Culpa do segurado na produção do sinistro

1- O segurador responde também pelas perdas ou danos sofridos pelos interesses segurados, resultantes de culpa do próprio segurado ou de seus auxiliares.

2- Não obstante o disposto no número anterior, o segurador pode afastar a responsabilidade se provar que o sinistro foi devido à culpa grave do próprio segurado na proteção das coisas ou outros interesses perante os riscos verificados.

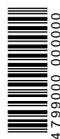
3- Existindo acordo em contrário, o segurador não responde pelos danos resultantes de atuação dolosa do próprio segurado.

4- O segurador responde pelos danos sofridos pelas coisas seguradas por culpa do comandante ou dos demais membros da tripulação, sem prejuízo do disposto no artigo 755.º.

Artigo 723.º

Seguro de risco de guerra e greves

Se o segurador se tiver obrigado expressamente a segurar os riscos de guerra e greves, sem determinação



precisa, responde pelas perdas e danos causados às coisas seguradas por:

- a) Hostilidade, represália, embargo de potência, presa e violência de qualquer espécie, por parte de governo amigo ou inimigo, de direito ou de facto, reconhecido ou não reconhecido, e, em geral, por todos os factos e acidentes de guerra, ainda que não tenha havido declaração de guerra ou que a guerra tenha terminado;
- b) Atos de sabotagem ou terrorismo, motins, revolução, rebelião, greves ou lock-outs com carácter político ou relacionado com a guerra.

Artigo 724.º

Dúvidas quanto à causa do sinistro

Em caso de dúvidas quanto à causa do sinistro, presume-se que este resultou dos riscos de mar.

Artigo 725.º

Exclusão de responsabilidade

O segurador não responde por:

- a) Perdas ou danos decorrentes de vício próprio da coisa segurada, sem prejuízo do disposto no artigo 755.º;
- b) Perdas ou danos resultantes de multas, confiscos, sequestros, inspeções, medidas sanitárias ou de desinfeção que se seguiram a violações de embargos, atos de contrabando, de comércio proibido ou clandestino;
- c) Indemnizações devidas em razão de penhora ou cauções prestadas para levantamentos desta;
- d) Prejuízos que não constituam perdas ou danos materiais diretos na coisa segurada, tais como impossibilidade de utilização, diferenças de câmbio ou dificuldades no comércio do segurado.

Artigo 726.º

Mudança de rota, de viagem ou de navio

1- Toda mudança voluntária de rota, de viagem ou de navio, por parte do segurado, faz cessar a obrigação do segurador, o qual tem direito ao prémio por inteiro, se começou a correr os riscos.

2- Não obstante o disposto no número anterior, o segurador continua responsável pelos sinistros, se se provar que estes ocorreram na parte da rota convencionada.

3- Os riscos segurados continuam cobertos em caso de arribada forçada ou de outra mudança forçada de rota, de viagem ou de navio, ou de mudança decidida pelo comandante sem consentimento do armador e do segurado.

Artigo 727.º

Cláusula “livre de avarias”

A cláusula “livre de avarias” libera o segurador de toda e qualquer responsabilidade por perdas ou danos aos interesses assegurados com a única exceção dos casos em que tenha lugar o abandono.

Artigo 728.º

Despesas excluídas

Não são a cargo do segurador as despesas da navegação, pilotagem, reboque, quarentena e outras feitas em razão de entrada ou saída do navio nos portos, nem as tarifas ou direitos de tonelagem, ancoradouro, saúde pública, sinais marítimos e outras despesas semelhantes impostas sobre o navio ou a carga, salvo se tais despesas forem classificadas como avaria grossa.

CAPÍTULO III

OBRIGAÇÕES DO SEGURADO

Artigo 729.º

Obrigações do segurado

1- São obrigações do segurado:

- a) Pagar o prémio, as taxas e despesas, no lugar e dentro dos prazos convencionados;
- b) Dispensar os cuidados que sejam razoavelmente exigíveis à conservação das coisas seguradas;
- c) Declarar exatamente, aquando da conclusão do contrato, todas as circunstâncias de que tenha conhecimento e sejam suscetíveis de influenciar na apreciação pelo segurador do risco que assume;
- d) Notificar o segurador, na medida em que deles tenha conhecimento, de todos os agravamentos de risco que se verifiquem durante a vigência do contrato.

2- O segurado deve contribuir para a salvação das coisas seguradas e tomar todas as medidas que seja razoável exigir para acautelar os seus direitos em relação a terceiros responsáveis.

3- O segurado responde perante o segurador pelos danos que para este resultarem do incumprimento da obrigação estabelecida no número anterior.

Artigo 730.º

Falta de pagamento do prémio

A falta de pagamento de um prémio confere ao segurador o direito de, mediante simples carta registada dirigida ao segurado, suspender o seguro até que o pagamento seja efetuado e, caso o não seja no prazo de trinta dias, rescindir o contrato.

Artigo 731.º

Inexatidão ou reticências na declaração do risco

1- Toda a declaração inexata ou reticência relativa a factos ou circunstâncias conhecidas pelo segurado, ou por quem fez o seguro, suscetíveis de influenciar sobre a existência ou condições do contrato, torna o seguro nulo.

2- O seguro não deixa de ser nulo, ainda que o facto ou circunstância objeto da inexatidão ou reticência não tenha contribuído para produção do dano.

3- Se da parte de quem fez as declarações tiver havido má-fé, o segurador tem direito ao prémio.

Artigo 732.º

Dever de comunicar o agravamento do risco

1- Todo agravamento de riscos posterior à celebração do contrato deve ser notificado ao segurador no prazo de três dias úteis, a contar do seu conhecimento pelo segurado, sob pena de cessação do contrato a partir da data de agravamento, conservando o segurador, o direito ao prémio.

2- Se o agravamento notificado do risco não resultar de factos imputáveis ao segurado, mantém-se o contrato, tendo o segurador direito ao aumento do prémio correspondente ao agravamento.

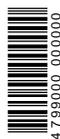
3- Se o agravamento notificado do risco resultar de facto imputável ao segurado, o segurador pode resolver o contrato, conservando o direito ao prémio.

Artigo 733.º

Proibição da duplicação do seguro

O segurado não pode, sob pena de nulidade, fazer segurar pela segunda vez, pelo mesmo tempo e riscos, coisa já segura pelo seu inteiro valor, exceto se:

- a) Subordinar o segundo seguro à nulidade do primeiro ou à insuficiência patrimonial total ou parcial do respetivo segurador;
- b) Ceder os direitos do primeiro seguro ao segundo segurador ou denunciar previamente o primeiro seguro.



4 7 99000 000000

CAPÍTULO IV

**LIQUIDAÇÃO DO SINISTRO
E DA SUB-ROGAÇÃO**

Artigo 734.º

Comunicação do sinistro

O segurado deve participar ao segurador o sinistro no prazo de três dias, a contar da data em que dele tenha conhecimento.

Artigo 735.º

Obrigação de indemnizar

1- O segurador é obrigado a pagar ao segurado a indemnização acordada após a verificação do sinistro e este lhe seja comunicado.

2- O segurador pode opor ao portador da apólice, tanto à ordem como ao portador, todas as exceções relativas à apólice que poderia opor ao segurado originário, como se não tivesse havido a transmissão.

Artigo 736.º

Modalidades de liquidação

1- Pode-se liquidar o sinistro em regime de avarias ou em regime de abandono, conforme o previsto nos artigos seguintes.

2- Compete ao segurado escolher o regime de liquidação.

3- Não obstante o disposto no número anterior, o segurado não pode optar pelo regime de abandono nas situações distintas dos previstos no artigo 755.º para o seguro de cascos e no artigo 765.º para o seguro de mercadorias.

Artigo 737.º

Indemnização em regime de avarias

1- Na liquidação em regime de avarias, o segurador deve indemnizar ao segurado o valor das perdas ou danos sofridos nos interesses segurados.

2- O valor da indemnização determina-se por acordo dos interessados e, na sua falta, mediante avaliação judicial.

3- Salvo declaração expressa na apólice, o segurador não pode ser obrigado a reparar ou substituir as coisas seguradas.

Artigo 738.º

Liquidação da contribuição à avaria grossa

1- O segurador reembolsa ao segurado o valor da contribuição pago em avaria comum, em proporção à relação existente entre o valor real do bem segurado e o montante máximo do seguro.

2- O reembolso referido no número anterior não pode exceder o montante da contribuição efetivamente paga.

Artigo 739.º

Liquidação da recompensa de salvação

1- Quando a recompensa de salvação não for distribuída em avaria grossa, o segurador deve reembolsar ao segurado, a quantia que tenha sido paga ao salvador, em proporção à relação existente entre o valor real da coisa segurada e o montante máximo do seguro.

2- O reembolso referido no número anterior não pode exceder o montante da recompensa efetivamente paga.

Artigo 740.º

Extensão e efeitos do abandono

1- O abandono compreende somente os bens que são objeto de seguro e de risco, e não pode ser parcial, nem condicional.

2- O abandono transfere ao segurador os direitos do segurado sobre os bens segurados, ficando o segurador obrigado ao pagamento da totalidade da quantia segurada.

3- A transmissão referida no número anterior é definitiva e irrevogável e produz efeitos entre as partes a partir do momento em que o abandono foi devidamente comunicado.

4- O segurado deve entregar ao segurador todos os documentos concernentes aos bens segurados.

Artigo 741.º

Declaração de abandono

1- O abandono deve ser comunicado pelo segurado ao segurador no prazo de trinta dias, a contar do dia em que aquele teve conhecimento do sinistro, ou da expiração do prazo que permite o abandono, no caso de falta de notícias.

2- A comunicação deve ser feita por carta registada ou por qualquer outro meio fidedigno.

3- Decorridos os prazos previstos no número 1, o segurador não pode fazer a declaração de abandono, ficando a salvo o seu direito à liquidação em regime de avaria.

Artigo 742.º

Declaração dos seguros existentes em caso de abandono

1- Ao comunicar o abandono, ou posteriormente, o segurado é obrigado a declarar todos os seguros que fez ou de que tenha conhecimento só se contando o prazo para o segurador efetuar o pagamento a partir da data dessa declaração.

2- O segurado que, de má-fé, prestar declarações inexatas fica privado do direito à indemnização.

Artigo 743.º

Ineficácia da declaração de abandono

A declaração de abandono não produz efeitos jurídicos se não forem confirmados os factos sobre os quais ela se fundou, ou não existiam ao tempo em que ela se fez ao segurador.

Artigo 744.º

Prazo de pagamento da indemnização

1- Em caso de abandono, o segurador deve pagar a indemnização no prazo de três meses, a contar da comunicação da declaração.

2- Nas liquidações em regime de avaria o pagamento deve ser efetuado no prazo de trinta dias, a contar da data da fixação da indemnização.

Artigo 745.º

Sub-rogação

1- O segurador que pagar a indemnização do seguro fica sub-rogado em todos os direitos do segurado em relação a terceiros causadores do sinistro.

2- Se a indemnização apenas recair sobre parte das avarias, o segurador e o segurado concorrem a fazer valer esses direitos na proporção da quantia que a cada um for devida.

3- No caso de indemnização de perdas ou danos que constituam avaria grossa, o segurador que pagar, se sub-roga na posição do seu segurado na massa ativa da avaria grossa.



Artigo 746.º

Prescrição

1- As ações emergentes do contrato de seguro marítimo prescrevem no prazo de dois anos, salvo se o autor demonstrar não lhe ser possível, por causa que não lhe seja imputável, exercer judicialmente o seu direito dentro desse prazo.

2- O prazo de prescrição conta-se:

- a) Para as ações de pagamento do prémio, a contar da data da exigibilidade;
- b) Para as ações de pagamento da indemnização em regime de avaria e no seguro de cascos, a contar da data do sinistro;
- c) Para as ações de pagamento da indemnização em regime de avaria e no seguro de mercadorias, a contar da data da chegada do navio ou, não chegando o navio, da data que deveria ter chegado, ou se o sinistro for posterior, da data do sinistro;
- d) Para as ações de pagamento da indemnização em regime de abandono, da data do sinistro que confira direito ao abandono ou, na falta de notícias, a contar da data em que começa o prazo para fazer a declaração de abandono;
- e) Para as ações do segurado que tenham por fundamento sua contribuição à avaria grossa ou o pagamento das recompensas por salvação, a contar da data do pagamento feito pelo segurado;
- f) Para as ações do segurado que tenham por fundamento a sua responsabilidade perante terceiros, a contar da data em que este tenha instaurado a ação ou que o segurado o tenha indemnizado.

3- A ação para a restituição de qualquer quantia paga em virtude do contrato de seguro, prescreve igualmente no prazo de dois anos, a contar da data do pagamento indevido.

TÍTULO II

SEGURO DE CASCOS

CAPÍTULO I

ÂMBITO E MODALIDADES DO SEGURO DE CASCOS OU DE NAVIOS

Artigo 747.º

Âmbito

As disposições deste Título aplicam-se com carácter especial ao seguro de cascos ou de navios, feitos unicamente para a duração da sua permanência nos portos, enseadas ou outros locais, na água ou em doca seca.

Artigo 748.º

Modalidades

O seguro de cascos ou de navios pode ser feito por uma viagem, por várias viagens consecutivas ou por tempo determinado.

Artigo 749.º

Seguro por viagem

1- No seguro por viagem os riscos correm por conta do segurador desde que o navio desamarra ou levanta a âncora para sair do porto até ao momento em que está ancorado ou amarrado no porto de destino.

2- Não obstante o previsto no número anterior, se o navio receber mercadorias, os riscos correm por conta do segurador desde o início da carga até o final da descarga.

3- Se a descarga se atrasar por culpa do destinatário, os riscos terminam para o segurado, quinze dias depois da chegada do navio ao seu destino.

Artigo 750.º

Seguro por tempo determinado

1- No seguro por tempo determinado os riscos são cobertos pelo segurador do primeiro ao último dia.

2- Os dias contam-se das zero às vinte e quatro horas, segundo a hora do lugar onde a apólice tenha sido emitida.

3- O seguro por tempo determinado é tacitamente prorrogado por igual período, se não for denunciado por qualquer das partes antes do seu termo.

CAPÍTULO II

REGRAS ESPECIAIS DO SEGURO DE CASCOS OU DE NAVIOS

Artigo 751.º

Valor convencionado

1- Quando o valor pelo qual o navio tenha sido segurado for prévia e expressamente convencionado pelas partes, estas renunciam reciprocamente a qualquer outra avaliação para efeitos de indemnização, salvo se o segurador demonstrar que houve má-fé do segurado.

2- A quantia segurada compreende indivisivelmente o casco e as máquinas ou outros meios de propulsão, bem como as demais partes integrantes do navio de que o segurado é proprietário, mas não compreende nem as provisões nem o combustível nem os demais acessórios do navio.

3- Qualquer seguro, seja qual for a sua data, feito separadamente sobre as partes integrantes do navio pertencentes ao segurado, importa a redução na medida da quantia segurada, em caso de perda total ou abandono, do valor convencionado.

4- No caso das coberturas por contribuição à avaria grossa e das recompensas por salvação, aplica-se a regra proporcional a que se referem os artigos 738.º e 739.º.

Artigo 752.º

Prémio

1- No seguro feito por uma ou várias viagens consecutivas, o segurador tem direito à totalidade do prémio a partir do momento em que os riscos tenham começado a correr por sua conta.

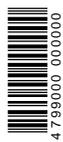
2- No seguro feito por um tempo determinado, o segurador tem direito ao prémio estipulado para todo o período de duração da garantia, no caso de perda total ou de abandono a cargo do segurador, no caso contrário, o segurador tem apenas direito ao prémio correspondente ao tempo decorrido até à perda total ou abandono.

Artigo 753.º

Alienação ou locação do navio durante o tempo do seguro

1- No caso de alienação ou locação do navio durante o tempo do seguro, o contrato de seguro cessa os seus efeitos às vinte e quatro horas do próprio dia da alienação do navio, salvo se, antes dessa hora, o tomador do seguro comunicar à seguradora a sua utilização para segurar outro navio.

2- O transmitente ou locador continua obrigado ao pagamento dos prémios vencidos antes da alienação ou locação.



Artigo 754.º

Responsabilidade por danos de terceiros

1- No seguro de cascos, o segurador garante o reembolso dos danos de qualquer natureza pelos quais o segurado seja responsável para com terceiros, em caso de abalroação pelo navio segurado ou de choque contra uma construção ou um corpo fixo, móvel ou flutuante.

2- Não obstante o disposto no número anterior, são excluídos os danos por morte ou lesões que podem ser objeto de cobertura conforme o previsto no Título IV do presente Livro.

Artigo 755.º

Exclusão de responsabilidade

O segurador não responde pelas perdas e danos resultantes de vício próprio do navio, salvo se tratar de vício oculto, ou de falta intencional do comandante ou de membros da tripulação.

Artigo 756.º

Liquidação em regime de avaria

1- Na liquidação em regime de avaria, o segurador apenas reembolsa as despesas de substituição ou de reparação necessárias para repor o navio em bom estado de navegabilidade, com exclusão de qualquer outra indemnização por depreciação ou prejuízos causados por falta de utilização do navio ou por qualquer outra causa.

2- As despesas de substituição estão sujeitas à redução correspondente à diferença de valor entre o novo e o velho.

Artigo 757.º

Casos em que o segurado pode fazer abandono

O segurado pode fazer abandono do navio nos seguintes casos:

- a) Destruição total;
- b) Destruição correspondente a três quartas partes do valor;
- c) Impossibilidade de reparação;
- d) Presa ou captura, que se mantenha decorridos três meses, a contar da notificação do facto, feita pelo segurado ao segurador;
- e) Falta de notícias do navio durante mais de três meses.

Artigo 758.º

Abandono por falta de notícias

1- No caso do abandono por falta de notícias, tendo o seguro sido feito por tempo determinado, a perda do navio presume-se acontecida dentro do tempo do seguro, desde que iniciada dentro do tempo do seguro a contagem do prazo de três meses referidos na alínea e) do artigo anterior.

2- Havendo vários seguros sucessivos, a perda presume-se acontecida no dia seguinte àquele em que foram recebidas as últimas notícias.

3- Se, porém, vier a provar-se que a perda ocorreu fora do tempo do seguro, a indemnização paga deve ser restituída com os juros legais.

TÍTULO III

SEGURO DE MERCADORIAS

CAPÍTULO I

ÂMBITO E MODALIDADES DO SEGURO DE MERCADORIAS

Artigo 759.º

Âmbito

1- As disposições deste Título aplicam-se especialmente ao seguro de mercadorias.

2- As mercadorias são seguras, ininterruptamente, onde quer que se encontrem dentro dos limites da viagem definida na apólice.

3- No caso de uma parte da viagem se fazer por via terrestre ou aérea, é aplicável a essa parte da viagem o regime do seguro marítimo.

Artigo 760.º

Modalidades

O seguro de mercadorias pode ser feito por apólice válida apenas por uma viagem ou por apólice flutuante.

Artigo 761.º

Tempo do seguro

Os riscos correm por conta do segurador desde que as mercadorias começam a ser movimentadas para serem carregadas em qualquer meio de transporte, no início da viagem, até que cessa a movimentação das mercadorias para serem descarregadas de qualquer meio de transporte, no final da viagem.

Artigo 762.º

Seguro por apólice flutuante

1- No seguro feito mediante apólice flutuante, o segurado obriga-se a declarar ao segurador, e este a aceitar para a cobertura da apólice:

- a) Todas as viagens feitas por conta do segurado ou em execução de contratos de compra e venda nos termos dos quais fique a cargo do segurado a obrigação de segurar;
- b) Todas as viagens feitas por conta de terceiros relativamente às quais tenha ficado a cargo do segurado a obrigação de fazer o seguro, desde que o segurado tenha interesse na viagem, como comissário, consignatário ou noutra qualquer qualidade, não dando direito à aplicação da apólice o interesse do segurado que unicamente corresponda à execução de uma ordem de seguro dada por terceiro.

2- As viagens ficam cobertas:

- a) Nos casos da alínea a) do número anterior, a partir do momento em que as mercadorias fiquem expostas aos riscos cobertos, sempre que a declaração respetiva seja feita dentro dos prazos fixados no contrato;
- b) Nos casos da alínea b) do número anterior, a partir do momento da declaração.

Artigo 763.º

Falta de declaração do segurado

1- No caso de o segurado deixar de fazer, de má-fé, as declarações a que é obrigado nos termos do artigo anterior, o segurador tem direito à imediata rescisão do contrato e fica desobrigado de indemnizar os sinistros ocorridos posteriormente à primeira omissão.



2- O segurador fica ainda com o direito ao reembolso das indemnizações que tenha feito por sinistros ocorridos em viagens posteriores à primeira omissão e a receber, a título de indemnização, os prémios correspondentes às declarações omitidas.

Artigo 764.º

Prémio no seguro por apólice flutuante

O prémio é calculado sobre o montante total das declarações para cobertura pela apólice.

CAPÍTULO II

REGRAS ESPECIAIS DO SEGURO DE MERCADORIAS

Artigo 765.º

Exclusão de responsabilidade

O segurador não responde por:

- a) Derrames ou perdas ordinárias em peso e volume, ou uso e desgaste natural das mercadorias;
- b) Deficiências de embalagem ou mau acondicionamento das mercadorias;
- c) Situações de insolvência do armador ou do transportador que deem lugar a abandono das mercadorias;
- d) Atos ou omissões dolosos do segurado.

Artigo 766.º

Montante máximo da quantia segurada

A quantia segurada não pode ser superior à mais elevada das seguintes:

- a) O preço de compra ou, na sua falta, o preço corrente ao tempo e no lugar de carga, acrescido de todas as despesas até ao lugar do destino e do lucro esperado;
- b) O valor no lugar do destino à data da chegada ou, se as mercadorias não chegarem, à data em que deveriam ter chegado;
- c) O preço de venda, no caso de as mercadorias terem sido vendidas pelo segurado.

Artigo 767.º

Montante das avarias

O montante das avarias é o correspondente à diferença entre o valor da mercadoria avariada e o valor que ela teria, em bom estado, no mesmo tempo e lugar.

Artigo 768.º

Franquia

No caso de as partes terem convencionado uma franquia, esta é sempre independente das quebras normais do percurso.

Artigo 769.º

Casos em que o segurado pode fazer abandono

O segurado pode fazer abandono das mercadorias nos seguintes casos:

- a) Desaparecimento ou perda total;
- b) Perda ou deterioração correspondente a mais de três quartos do valor;
- c) Venda judicial em consequência de avarias resultantes de riscos cobertos pelo seguro;
- d) Apreensão, que se mantenha, decorridos três meses a contar da notificação do facto feita pelo segurado ao segurador;

e) Inavegabilidade do navio transportador, no caso de as mercadorias não poderem reiniciar a viagem, em qualquer meio de transporte, no prazo de três meses;

f) Falta de notícias do navio durante mais de três meses.

TÍTULO IV

OUTROS SEGUROS MARÍTIMOS

CAPÍTULO I

SEGURO DO FRETE E DE GASTOS DE SALVAMENTO

Artigo 770.º

Seguro do frete

1- O frete relativamente ao qual não haja convenção de pagamento incondicional pode ser segurado até 60% do seu montante.

2- O seguro do frete apenas cobre, dentro dos limites da quantia segurada:

- a) A contribuição do frete em avaria grossa;
- b) O reembolso do frete, no caso de abandono do navio após sinistro resultante de risco coberto, desde que o armador demonstre, salvo nos casos de destruição total e de falta de notícias, não ter podido encaminhar as mercadorias até ao seu destino.

Artigo 771.º

Seguro de despesas de salvação

1- O seguro das despesas de salvação cobre, até à concorrência do capital segurado, as despesas feitas para salvar o navio após o sinistro resultante de um risco coberto, bem como toda a remuneração devida em razão destes riscos.

2- Este seguro só produz efeitos no caso de insuficiência da quantia segurada pela apólice do casco.

CAPÍTULO II

SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Artigo 772.º

Âmbito de aplicação

As normas do presente Título aplicam-se não só aos seguros de responsabilidade civil, mas também às coberturas dos Clubes de Proteção e Indemnização e outras coberturas do risco que determinem obrigações de indemnizar terceiros.

Artigo 773.º

Seguros obrigatórios de responsabilidade civil

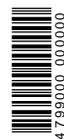
Os seguros obrigatórios de responsabilidade civil exigidos pelas disposições do presente Código ou pelos seus regulamentos são fixados pelas respetivas normas específicas e, subsidiariamente, pelo disposto no presente Título.

Artigo 774.º

Obrigações do segurador e ação direta

1- A obrigação de indemnizar nesta classe de seguros existe para o segurador, desde que surja a responsabilidade do segurado perante o terceiro lesado, tendo este, ação direta contra o segurador para exigir-lhe o cumprimento da sua obrigação.

2- É nulo, qualquer acordo contratual que vise alterar o disposto no presente artigo.



4 7 99000 000000

Artigo 775.º

Limite de cobertura

O segurador da responsabilidade civil, salvo acordo expresso em contrário, responde até ao limite da quantia segurada por cada um dos factos que originem a sua responsabilidade, ocorridos na vigência do contrato.

Artigo 776.º

Limitações de responsabilidade indemnizatória

O segurador pode opor ao lesado as mesmas exceções que poderia opor ao seu segurado e, especialmente, as limitações quantitativas de responsabilidade constituídas de acordo com as disposições do presente Código ou do contrato de que deu origem à responsabilidade.

LIVRO XI

PROCEDIMENTOS MARÍTIMOS

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 777.º

Objeto

Este livro tem por objeto, a regulação dos procedimentos relativos às matérias de natureza processual civil, contidas no presente Código.

Artigo 778.º

Assessores técnicos qualificados

1- Nas causas em que se discutam matérias reguladas pelo presente Código, por iniciativa do juiz ou a pedido de qualquer uma das partes, em razão da complexidade das matérias, podem ter intervenção um máximo de dois assessores técnicos, devidamente qualificados.

2- A designação dos assessores técnicos será feita, por regra, no despacho que marcar a data para a audiência de discussão e julgamento, a partir de listas aprovadas pelo membro do Governo responsável pela área da Justiça.

3- Os assessores técnicos nomeados, tendo em conta as respetivas competências e as matérias em discussão, têm por missão assessorar o juiz na decisão da causa.

4- Aos assessores técnicos qualificados são aplicáveis, com as necessárias adaptações, as mesmas regras definidas para os peritos, constantes do Código de Processo Civil e do Código das Custas Judiciais.

Artigo 779.º

Legislação subsidiária

Em tudo quanto não estiver previsto no presente Livro, aplicam-se as disposições da legislação processual civil.

TÍTULO II

ARRESTO PREVENTIVO DE NAVIOS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 780.º

Conceito

Para efeitos do disposto no presente Código, arresto preventivo é a detenção e imobilização de um navio, por decisão judicial, com vista a garantir um crédito marítimo.

Artigo 781.º

Regime aplicável

Em tudo quanto não contrariar o estabelecido no presente Capítulo, aplica-se ao arresto preventivo o previsto na legislação processual civil relativa às providências cautelares.

Artigo 782.º

Relação com o processo principal

1- O arresto preventivo pode ser requerido como preliminar de uma ação onde se reclame o crédito marítimo ou como incidente da referida ação, da qual se encontra dependente.

2- Quando o arresto preventivo seja decretado como preliminar da ação principal deve esta ser interposta no prazo de trinta dias a contar da notificação ao requerido da decisão que decretou o arresto, podendo ser pelo juiz fixado outro prazo mediante pedido fundamentado do requerente.

3- A improcedência do arresto preliminar ao processo principal não prejudica o exercício de outras ações que no processo possam proceder.

Artigo 783.º

Tribunal competente

1- É competente para conhecer o arresto preventivo o tribunal onde decorre o processo principal ou do porto onde se encontra ou se espera a chegada do navio.

2- Tratando-se de um arresto preliminar, o tribunal judicial do porto de estadia ou da espera de chegada do navio é competente para conhecer da providência cautelar e do processo principal, sem prejuízo do que se encontrar previsto em tratados e convenções internacionais ratificados por Cabo Verde, assim como dos pactos privativos de jurisdição ou convenções arbitrais celebrados pelas partes.

3- Se o navio não chegar ao porto esperado, o tribunal judicial desse porto perde a sua competência.

Artigo 784.º

Autor

Para efeitos deste Capítulo, considera-se autor a entidade que solicita o arresto preventivo, alegando a seu favor um crédito marítimo.

CAPÍTULO II

CRÉDITOS QUE DÃO LUGAR AO ARRESTO

Artigo 785.º

Restrição ao arresto de navio

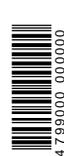
Um navio só pode ser arrestado em garantia de um crédito marítimo, sem prejuízo dos poderes conferidos à administração marítima ou às outras administrações portuárias, por lei e regulamento, de deterem um navio ou, por outro modo, o impedirem de sair para o mar, dentro da sua jurisdição.

Artigo 786.º

Noção de crédito marítimo

Considera-se crédito marítimo, o direito de crédito ou outro proveniente de qualquer das causas a seguir enumeradas:

- a) Danos causados por um navio, quer por abalroação, quer por outro modo, incluídos os danos por poluição, assim como despesas relacionadas com a remoção, destruição e/ou preservação de navio afundado e/ou abandonado;
- b) Perda de vidas humanas ou danos corporais causados por um navio ou resultantes da sua exploração;
- c) Assistência e salvação;
- d) Contratos relativos à utilização ou ao aluguer de um navio celebrados por carta-partida ou por outro meio;



- e) Contratos relativos ao transporte de mercadorias num navio, nomeadamente por carta-partida ou conhecimento de embarque;
- f) Perdas ou danos de mercadorias e bagagens transportadas num navio;
- g) Avaria grossa;
- h) Empréstimo a risco;
- i) Reboque;
- j) Pilotagem;
- k) Fornecimentos de produtos ou de material feitos a um navio para a sua exploração ou conservação, qualquer que seja o lugar onde esses fornecimentos tenham sido efetuados;
- l) Construção, reparações ou armamento de um navio ou despesas de estiva;
- m) Remunerações do comandante, oficiais ou tripulantes;
- n) Despesas do comandante, dos carregadores, afretadores ou agentes, feitos por conta do navio ou do seu proprietário;
- o) Impugnação da propriedade de um navio;
- p) Impugnação da copropriedade de um navio, ou da posse ou da exploração, ou do direito ao produto da exploração de um navio em regime de copropriedade;
- q) Hipoteca marítima.

CAPÍTULO III

NAVIOS QUE PODEM SER ARRESTADOS

Artigo 787.º

Navios propriedade do devedor do crédito

1- Sem prejuízo do estabelecido no artigo seguinte, o autor pode fazer arrestar o navio a que o crédito se reporta, como qualquer outro pertencente àquele que, na data da constituição do crédito marítimo, era proprietário do navio, mesmo que o navio arrestado se encontre despachado para viagem.

2- Não obstante, pelos créditos referidos nas alíneas o), p) e q) do artigo anterior, apenas pode ser arrestado o navio a que disser respeito a reclamação.

3- Consideram-se do mesmo proprietário, os navios cujas quotas-partes pertençam, em propriedade, à mesma ou às mesmas pessoas.

Artigo 788.º

Navios da propriedade de pessoas distintas do devedor

1- No caso de fretamento de navio, com transferência da gestão náutica, quando só o afretador responder por um crédito marítimo relativo a esse navio, o autor pode fazer arrestar o mesmo navio ou outro pertencente ao afretador, mas nenhum outro navio pertencente ao proprietário pode ser arrestado para tal crédito.

2- O estabelecido no número anterior é igualmente aplicável a todos os casos em que pessoa diversa do proprietário é devedora de um crédito marítimo.

Artigo 789.º

Navios despachados e prontos para se fazerem ao mar

O facto do navio se encontrar despachado e pronto para se fazer ao mar não impede o seu arresto preventivo.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMENTO DO ARRESTO

Artigo 790.º

Requerimento e prova

1- Para se decretar o arresto, basta ao autor alegar a existência de um crédito marítimo e a causa que o originou.

2- O autor pode oferecer, com a petição de arresto, os meios de prova que considere convenientes.

Artigo 791.º

Decretamento do arresto

1- Analisados o requerimento e as provas apresentadas, pode o tribunal judicial decretar o arresto sem ouvir o arrestado.

2- Decretado o arresto, o tribunal promove de imediato a sua notificação ao arrestado, ao seu agente marítimo ou ao comandante do navio, bem como à administração marítima local, sendo lavrado o auto de arresto.

Artigo 792.º

Medidas a adotar pela administração marítima

1- Uma vez notificada do arresto, a administração marítima deve adotar as medidas necessárias para impedir a saída do navio, nomeadamente a apreensão dos documentos do navio.

2- Para os efeitos previstos no número anterior, a administração portuária, a guarda costeira, as forças da polícia judiciária e nacional devem prestar a colaboração que lhes for solicitada pela administração marítima local, sempre que seja possível e razoável.

Artigo 793.º

Oposição

1- Notificado do arresto, o arrestado pode apresentar oposição, alegando os factos e apresentando as provas que considerar oportuno para sua defesa.

2- Pode ainda o arrestado requerer a substituição do arresto a que se refere o número seguinte, mediante prestação de caução.

3- A oposição é notificada ao arrestante, seguindo-se os demais termos do processo sumário.

Artigo 794.º

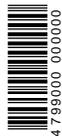
Levantamento do arresto

1- O tribunal pode ordenar o levantamento do arresto mediante prestação de caução idónea pelo arrestado, salvo quando o arresto tenha sido decretado por créditos marítimos enumerados nas alíneas o), p) ou q) do artigo 786.º.

2- Na falta de acordo entre as partes, compete ao tribunal fixar a natureza e valor da caução prevista no número anterior.

3- O pedido de levantamento do arresto previsto no presente artigo não constitui reconhecimento da responsabilidade nem renúncia ao benefício da limitação legal da responsabilidade do proprietário ou armador do navio.

4- O arresto ou a caução prestada em substituição daquele é levantado também, a requerimento do arrestado, nos casos de caducidade a que se refere o artigo 797.º.



4 7 99000 000000

CAPÍTULO V

ARRESTOS MÚLTIPLOS, ARRESTOS INJUSTIFICADOS E DA CADUCIDADE

Artigo 795.º

Proibição de arrestos múltiplos

1- Nenhum arresto pode ser decretado e nenhuma caução pode ser prestada mais de uma vez pelo mesmo crédito e a requerimento do mesmo autor, considerando-se também para este efeito os arrestos decretados no estrangeiro.

2- Se um navio for arrestado, mesmo no estrangeiro, e prestada caução, seja para levantar o arresto como para o evitar, qualquer arresto posterior de esse navio ou de outro pertencente ao mesmo proprietário, efetuado a requerimento do autor pelo mesmo crédito marítimo, é levantado pela autoridade judicial, a não ser que o autor prove que a garantia ou caução ficou indevidamente sem efeito.

Artigo 796.º

Responsabilidade por arresto injustificado

1- Se o arresto for julgado injustificado ou caducar por negligência do autor, é este responsável pelos danos causados e pelas despesas ocasionadas com prestação da caução pelo arrestado com vista ao seu levantamento.

2- O tribunal pode condicionar o embargo à prévia apresentação pelo autor de caução ou garantia adequada em função da classe, valor, características e compromissos contratuais assumidos pelo navio.

Artigo 797.º

Caducidade do arresto

1- O arresto fica sem efeito:

- a) Pela extinção do crédito marítimo que se pretende garantir;
- b) Pela não apresentação da ação principal no prazo de trinta dias ou outro que venha a ser fixado pelo juiz nos termos do disposto no número 2 do artigo 782.º, a contar da data da notificação da decisão que decretou o arresto, ou quando o processo da ação principal ficar parado por período superior a sessenta dias, por inércia do autor;
- c) Pela decisão da ação principal desfavorável ao autor, transitada em julgado;
- d) Se obtida sentença favorável no processo principal, o autor não promover execução nos seis meses seguintes ou se, promovida a execução, o processo estiver parado mais de trinta dias por negligência do exequente.

2- Quando o arresto tenha sido substituído por caução ou outra garantia, fica esta sem efeito nos casos previstos no número anterior.

TÍTULO III

VENDA JUDICIAL DE NAVIOS

CAPÍTULO I

PROCEDIMENTO E GARANTIA DA VENDA

Artigo 798.º

Âmbito e regime supletivo

1- As normas e as garantias processuais previstas no presente Capítulo aplicam-se à venda de navios e embarcações ou de restos de navios ou embarcações, a ter lugar no âmbito de procedimentos administrativos ou judiciais.

2- Em tudo quanto não estiver previsto no presente Título aplicam-se as disposições da legislação processual civil relativas à execução e venda judicial de bens móveis sujeitos a registo.

Artigo 799.º

Venda antecipada

1- As disposições do presente Capítulo aplicam-se igualmente às situações de venda antecipada de navios ou embarcações.

2- A venda antecipada de um navio ou embarcação pode ser requerida pela administração marítima, pela administração portuária ou por qualquer credor interessado.

Artigo 800.º

Requisitos para a venda antecipada

1- A venda antecipada de um navio ou embarcação pode igualmente ser requerida, a todo o tempo, quando a estadia do navio no porto constitua um perigo real ou potencial às pessoas ou bens ou cause grave prejuízo à exploração do porto, não tomando o seu proprietário ou armador as providências necessárias à resolução de tal situação.

2- A venda antecipada de um navio ou embarcação pode também ser requerida sempre que o navio ou embarcação se possa considerar abandonado nos termos do disposto no artigo 161.º.

Artigo 801.º

Carácter urgente da venda antecipada

1- O procedimento de venda antecipada de um navio ou embarcação inicia-se com o pedido de venda antecipada por parte das entidades ou interessados com legitimidade para tal, devidamente justificado e dirigido ao tribunal com competência na área de jurisdição do porto onde o navio se encontra.

2- O procedimento de venda antecipado de navio ou embarcação reveste sempre carácter urgente, precedendo os respetivos atos qualquer outro serviço judicial não urgente.

Artigo 802.º

Procedimento de venda antecipada

1- Autuado o procedimento, e não havendo motivos para o seu indeferimento, o juiz procede à nomeação de um depositário, no prazo de cinco dias.

2- O depositário deve ser pessoa idónea, com conhecimentos suficientes em matéria de publicidade e venda de navios ou embarcações.

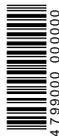
3- A venda antecipada é efetuada pelo depositário nos termos da venda por negociação particular, ao abrigo do disposto na legislação processual civil, com as necessárias adaptações.

Artigo 803.º

Notificação da venda judicial

Antes de se proceder à venda judicial do navio, deve o tribunal competente notificar da mesma:

- a) À administração marítima e, tratando-se de navios estrangeiros, ao representante diplomático ou consular do Estado de bandeira mais próximo;
- b) Ao proprietário do navio;
- c) Aos titulares das hipotecas ou dos encargos inscritos constituídos não ao portador;
- d) Aos titulares das hipotecas ou dos encargos inscritos constituídos ao portador, bem como aos titulares dos créditos marítimos privilegiados enumerados no artigo 306.º, sempre que o tribunal tiver conhecimento de tais créditos.



4799000 000000

Artigo 804.º

Prazo e conteúdo da notificação

1- A notificação a que se refere o artigo anterior deve ser feita com a antecedência mínima de quinze dias em relação à data marcada para a venda judicial e conter a data, o lugar e a hora da venda judicial, bem como as circunstâncias relativas ao processo que o tribunal considere importantes para proteger os interesses dos notificandos.

2- Se a data, o lugar e a hora da venda não puderem ser determinados, notifica-se da data aproximada e do lugar previsto para a venda judicial, bem como das circunstâncias indicadas no número anterior.

3- Logo que houver certezas em relação aos elementos referidos no número anterior, o tribunal notifica os interessados com antecedência mínima de sete dias da data prevista para a venda judicial.

4- A notificação faz-se por escrito aos interessados indicados no artigo anterior, se forem conhecidos, através dos meios estabelecidos na legislação processual geral, por carta registada, por meios eletrónicos ou por qualquer outro meio idóneo que permita obter a certeza da sua receção, mesmo quando a pessoa a notificar tenha o seu domicílio fora de Cabo Verde.

Artigo 805.º

Publicidade geral da venda

1- O depositário promove as diligências necessárias à publicitação da venda, por todos os meios considerados adequados, incluindo o anúncio nos jornais de âmbito nacional ou internacional.

2- No caso das embarcações, é suficiente o anúncio da venda em editais exibidos em locais próprios do tribunal e da administração marítima do local do porto de registo e do porto em que a embarcação se encontrar, se forem distintos.

3- A requerimento do interessado ou oficiosamente, pode o tribunal determinar a publicidade da venda por outros meios.

4- Os anúncios a que se refere este artigo devem ser publicitados com um mínimo de quinze dias de antecedência da data marcada para a venda judicial.

Artigo 806.º

Possibilidade de examinar e inspecionar o navio

1- No decurso do prazo dos anúncios, qualquer interessado pode examinar e inspecionar o navio ou embarcação em venda.

2- O depositário, se necessário, após recurso à administração marítima ou portuária, deve criar as condições necessárias para que as inspeções referidas no número anterior possam realizar-se em condições de segurança.

Artigo 807.º

Reclamação de créditos marítimos privilegiados ou hipotecários

1- Os titulares de créditos marítimos privilegiados ou hipotecários podem formular as correspondentes reclamações pela forma e com os efeitos previstos na legislação processual civil.

2- O estabelecido no número anterior é aplicável ao procedimento judicial de execução de hipoteca marítima.

CAPÍTULO II

ATUAÇÕES POSTERIORES À VENDA

Artigo 808.º

Destino do produto na venda

1- Com o produto da venda são pagos os créditos contemplados nos Capítulos II e III do Título V do Livro IV, pela ordem neles estabelecida.

2- Satisfeitos todos os créditos, o saldo, se houver, reverte para o proprietário do navio e, na falta deste, para o Tesouro Público.

Artigo 809.º

Inscrição no registo da venda judicial

1- O título de arrematação da venda serve de título ao adjudicatário interessado para a inscrição da sua propriedade no registo convencional de navios.

2- Em qualquer caso e logo que seja realizada a venda, o tribunal comunica-a à administração marítima fazendo constar a identidade, nacionalidade e domicílio do novo proprietário.

3- A administração marítima procede à inscrição do novo proprietário no registo convencional de navios ou cancela o registo se o novo proprietário não reunir os requisitos exigidos no artigo 198.º.

4- Sendo estrangeiro o navio vendido, o tribunal comunica a venda à autoridade registadora do Estado de bandeira, para efeitos de registo.

Artigo 810.º

Cancelamento de hipotecas e encargos

1- Em consequência da venda judicial do navio, as hipotecas e encargos inscritos, salvo aqueles nos quais o comprador se tenha sub-rogado com o consentimento dos credores, bem como todos os créditos marítimos privilegiados e outros encargos de qualquer género que pesem sobre o navio, ficam sem efeito.

2- Na mesma comunicação a que se refere o número 2 do artigo anterior, o tribunal ordena o cancelamento dos registos das hipotecas e encargos que existam sobre o navio.

Artigo 811.º

Depósito

1- De acordo com o previsto no artigo 542.º, o transportador pode solicitar o depósito e venda das mercadorias transportadas nos casos em que o seu destinatário não pagou o frete ou outros créditos emergentes do transporte.

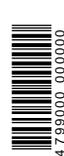
2- Pode o transportador igualmente proceder ao depósito e venda das mercadorias transportadas, quando o destinatário não seja localizado ou não se apresentar para os retirar do navio, requerendo-o nos termos previstos nos artigos 540.º e 813.º.

3- As disposições do presente Título aplicam-se, com as adaptações necessárias, ao depósito e venda, em garantia do pagamento do frete especial, das bagagens dos passageiros entregues aos transportadores para as guardar.

Artigo 812.º

Competência territorial

O tribunal judicial competente para conhecer do procedimento regulado no presente Título é o do lugar do porto de descarga e entrega das mercadorias.



Artigo 813.º

Requisitos do requerimento

O requerimento de depósito e venda judicial deve conter, com clareza, o seguinte:

- a) O tipo de transporte, com cópia do conhecimento de embarque ou carta-partida;
- b) A identidade do destinatário, se for conhecida;
- c) O frete ou despesas reclamadas;
- d) A descrição da classe ou quantidade da mercadoria cujo depósito se requer, com a indicação aproximada do seu valor;
- e) A fundamentação, seja por não pagamento ou por impossibilidade de entrega;
- f) A indicação do depositário proposto para as mercadorias.

Artigo 814.º

Notificação ao destinatário

1- Aceite o requerimento, o tribunal notifica o destinatário para no prazo de oito dias pagar o valor reclamado.

2- Se o título não for nominativo, o requerimento deve indicar o destinatário, sem o qual não há lugar à notificação a que se refere o número anterior.

Artigo 815.º

Verificação do depósito

1- Se o requerido não pagar nem apresentar garantia suficiente para o pagamento no prazo referido no artigo anterior, o tribunal lavra o auto autorizando o depósito da mercadoria ou bagagens, conforme solicitado.

2- Caso haja divergência quanto à quantidade, classe ou valor da mercadoria necessária para cobrir o valor reclamado, o tribunal nomeia perito para os determinar.

Artigo 816.º

Venda

Feito o depósito e nomeado o depositário, o tribunal procede à venda nos termos aplicáveis à venda judicial de bens móveis.

Artigo 817.º

Destino do produto da venda

1- Com o produto da venda procede-se ao pagamento das custas, despesas e direitos a que se refere o artigo 548.º, e o remanescente reverte-se para o solicitante em pagamento do frete e outros créditos reclamados.

2- Efetuados os pagamentos previstos no número anterior e caso haja excedente, este é consignado em depósito, nos termos da legislação processual civil.

Artigo 818.º

Oposição ao pagamento

1- Se o titular da mercadoria se opuser ao pagamento, o tribunal retém em depósito o remanescente até decisão final.

2- O titular deve, no prazo de vinte dias a contar da data da venda judicial, apresentar a sua oposição ao pagamento em juízo, seguindo aquela, a forma de processo compatível com o seu valor.

3- Se o destinatário da mercadoria prestar garantia e assim evitar ou levantar o depósito e a venda daquela, deve apresentar a sua reclamação no prazo a que se refere o número anterior que se conta desde a constituição da garantia.

TÍTULO IV

PROCEDIMENTO PARA LIQUIDAR A AVARIA GROSSA

CAPÍTULO I

PROCESSO DE LIQUIDAÇÃO

Artigo 819.º

Meios de liquidação

Caso os interessados numa viagem marítima não cheguem a acordo para a liquidação extrajudicial da avaria grossa, qualquer deles pode requerer a liquidação judicial dessa avaria.

Artigo 820.º

Dever de cooperação

Os interessados devem prestar ao perito liquidatário designado, a colaboração, informação e documentação solicitadas.

Artigo 821.º

Forma e conteúdo do requerimento

O requerimento deve conter, com clareza, as circunstâncias dos factos ocorridos, as despesas e os danos produzidos, a relação nominal dos interessados e os documentos que justificam a petição.

Artigo 822.º

Notificação

Recebida a petição, o tribunal ordena a notificação dos interessados na viagem marítima, concedendo-lhes um prazo de quinze dias para intervirem no processo e apresentarem propostas para nomeação de perito liquidatário.

Artigo 823.º

Nomeação do perito liquidatário

1- Recebidas as propostas, o tribunal designa o perito liquidatário proposto por todos os interessados.

2- Se os interessados não apresentarem a proposta no prazo a que se refere o artigo anterior, ou apresentarem vários peritos, o tribunal nomeia um perito liquidatário da avaria e disso dá a conhecer aos interessados.

3- A nomeação efetuada pelo tribunal pode ser impugnada pelos interessados nos termos previstos na legislação processual civil.

4- O perito liquidatário tem direito a receber honorários, não inferior a 1% da massa ativa distribuída entre os contribuintes, e pode pedir uma provisão de fundos para as despesas, que deve ser suportada pelo solicitante.

Artigo 824.º

Prazo para a liquidação

Nomeado o perito liquidatário, o tribunal concede-lhe um prazo razoável para preparar a liquidação, que não pode exceder seis meses, podendo ser renovado por igual período, se razões ponderosas relacionadas com a liquidação ou com o liquidatário o justificarem.

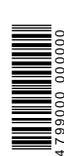
CAPÍTULO II

ATUAÇÕES POSTERIORES À PROPOSTA DE LIQUIDAÇÃO

Artigo 825.º

Proposta de liquidação

Apresentada a proposta de liquidação da avaria grossa pelo perito liquidatário, ou relatório concluindo pela improcedência da liquidação, são notificados os interessados, que os podem impugnar no prazo de trinta dias.



4 7 99000 000000

Artigo 826.º

Impugnações

Caso haja impugnações, o tribunal notifica o perito liquidatário para emitir parecer fundamentado sobre a sua procedência, ou promover às modificações que entender por convenientes na sua proposta de liquidação, no prazo de trinta dias.

Artigo 827.º

Aprovação da liquidação

Apreciadas as impugnações e o parecer ou propostas de modificação da proposta de liquidação, o tribunal produz auto de liquidação, de que cabe recurso nos termos da legislação processual civil.

Artigo 828.º

Execução

O auto de liquidação homologado por sentença constitui título bastante para a execução contra os interessados que não pagarem a contribuição fixada na sentença, no prazo de quinze dias.

TÍTULO V

PROCEDIMENTO PARA LIMITAR A RESPONSABILIDADE

CAPÍTULO I

ALEGAÇÃO DO DIREITO E DA CONSTITUIÇÃO DO FUNDO

Artigo 829.º

Invocação do direito

1- Aquele que, no decurso de um processo cível, invocar o direito de limitar a responsabilidade que lhe é exigida deve requerer a constituição do fundo ou fundos de limitação no prazo de dez dias, a contar da data em que invocou aquele direito no processo cível.

2- O requerimento de constituição do fundo ou fundos de limitação previsto no número anterior deve ser autuado por apenso aos autos de ação principal, e obedecer aos requisitos estabelecidos no presente Código.

Artigo 830.º

Invocação em processos não cíveis

1- Aquele que, no decurso de um processo não cível, invocar o direito de limitar a responsabilidade que lhe é exigida deve apresentar o requerimento para a constituição de fundo ou fundos de limitação no tribunal do lugar onde corre o processo, no prazo de dez dias, a contar da data da alegação do direito.

2- O requerente do direito de limitação deve juntar ao pedido de constituição de fundo ou fundos de limitação, as alegações de direito que ao caso couber.

3- As sentenças ou resoluções que declarem a responsabilidade civil em processos não cíveis apenas podem ser executadas contra o fundo ou fundos regularmente constituídos perante o tribunal cível.

Artigo 831.º

Conteúdo do requerimento de constituição do fundo

1- O requerimento de constituição do fundo ou fundos de limitação deve ser reduzido a escrito e conter os factos relevantes da limitação que se invoca, acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Documento comprovativo do depósito a favor do tribunal dos montantes das indemnizações calculadas nos termos previstos no Título III do Livro IX;

- b) Cópia autenticada do certificado de arqueação;
- c) Lista de tripulantes do navio no momento do acidente;
- d) Certificado de lotação máxima de passageiros que o navio está autorizado a transportar, nos casos em que a limitação se refere a reclamações por morte ou lesão de passageiros;
- e) Cópia autenticada do certificado de navegabilidade do navio;
- f) Documento em que conste o cálculo do valor da limitação;
- g) Lista de credores conhecidos e sujeitos a limitação, com indicação dos respetivos domicílios, títulos de reclamação e seu presumível valor;
- h) O nome do perito liquidatário proposto conjuntamente pelo requerente e todos os credores a que se refere a alínea anterior.

2- O depósito a que se refere a alínea a) do número anterior pode ser substituído por uma outra garantia suficiente a favor do tribunal, emitida por uma instituição de crédito autorizada a operar em Cabo Verde.

Artigo 832.º

Admissão e aperfeiçoamento

1- Apresentado o requerimento, o tribunal emite despacho de admissão ou de aperfeiçoamento no caso de faltar algum requisito, devendo a omissão ser sanada no prazo de cinco dias.

2- O tribunal emite despacho de rejeição se considerar que o montante do fundo ou fundos não obedece aos cálculos previstos no presente Código, concedendo cinco dias ao requerente para reparar o erro.

Artigo 833.º

Despachos de admissão e de rejeição

1- No despacho de admissão do requerimento a que se referem os artigos anteriores, o tribunal declara constituído o fundo ou fundos de limitação, podendo este ser impugnado.

2- A certidão do despacho a que se refere o número anterior constitui título bastante para, em qualquer outro processo judicial ou administrativo em virtude do mesmo acidente, se obter o levantamento de arrestos, garantias ou outras medidas cautelares sobre o navio ou outros bens pertencentes ao titular do direito a limitar.

3- Os processos a que se referem o número anterior, continuam os seus trâmites normais, mas na sua execução contra as pessoas beneficiadas pela limitação deve ter-se em conta a partilha do fundo ou fundos.

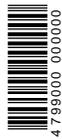
4- Do despacho de rejeição da constituição do fundo ou fundos, cabe recurso nos termos da legislação processual civil.

Artigo 834.º

Extinção do processo de limitação

1- A sentença que julgar improcedente a limitação de responsabilidade declara extinto o processo de limitação.

2- A requerimento dos credores, o tribunal pode reter o depósito ou a garantia a que se referem a alínea a) do número 1 e número 2 do artigo 831.º, como garantia das reclamações apresentadas contra o devedor, até que se conclua o processo correspondente.



CAPÍTULO II

FORMAÇÃO DAS MASSAS E DA DISTRIBUIÇÃO DO FUNDO

Artigo 835.º

Nomeação do perito liquidatário

1- Na sentença a que se refere o número 1 do artigo anterior, o tribunal nomeia um perito liquidatário, devendo ser a pessoa proposta nos termos da alínea *h*) do número 1 do artigo 831.º ou, na sua falta, outra designada pelo tribunal.

2- Sempre que o perito seja designado pelo tribunal, os interessados podem recusar a nomeação, nos termos estabelecidos na legislação processual civil.

3- O perito nomeado deve declarar, no prazo de três dias, perante o tribunal, se aceita o cargo.

4- O perito tem direito a uma retribuição igual a 1% do fundo ou fundos distribuídos entre os credores, a título de honorários, e pode pedir uma antecipação para as despesas imediatas, que deve ser autorizada pelo requerente.

Artigo 836.º

Constituição de massas e partilha provisória

1- O perito liquidatário regula as massas passivas e ativa do fundo ou fundos, assim como a proposta de partilha.

2- O perito pode apresentar uma proposta de partilha provisória ao tribunal e, se esta for aprovada, pode efetuar pagamentos adelantados, que são considerados na partilha definitiva.

Artigo 837.º

Publicidade da formação das massas

1- Constituído o fundo ou fundos, o perito notifica os credores conhecidos, para tomarem parte do processo e reclamarem os seus créditos.

2- A notificação é publicada num dos jornais mais lidos do país.

3- Aos credores, residentes no território nacional e no estrangeiro, é concedido um prazo de trinta e sessenta dias respetivamente, para apresentarem os seus títulos e justificativos no processo.

4- O perito pode exigir aos credores a documentação que considerar necessária para a sustentação dos créditos reclamados.

Artigo 838.º

Auto de formação da massa passiva

1- O devedor requerente da limitação e os credores podem impugnar os créditos ou o valor destes, bem como a inclusão dos mesmos na massa passiva, junto do perito liquidatário, no prazo de sessenta dias, a contar da data da sua notificação.

2- O perito apresenta ao tribunal um relatório com a lista dos créditos e respetivos valores admitidos na massa passiva provisória ou definitiva, bem assim as impugnações recebidas e as razões que justificam a sua decisão.

3- O tribunal decide sobre a composição da massa passiva, tendo em consideração o relatório a que se refere o número anterior.

4- Da decisão referida no número anterior, cabe recurso nos termos da legislação processual civil.

Artigo 839.º

Constituição da massa ativa

1- Para a composição da massa ativa, o perito liquidatário dá a conhecer ao requerente as impugnações dos credores sobre a procedência do direito de limitação da responsabilidade ou da quantia e forma do fundo ou fundos, para efeitos de contestação que é apresentada junto do perito liquidatário no prazo de vinte dias.

2- No prazo de trinta dias, contados do termo do prazo previsto no número anterior, haja ou não impugnações, o perito liquidatário leva ao tribunal o seu relatório sobre a procedência e valor do fundo ou fundos de limitação, bem assim a sua opinião sobre as impugnações apresentadas.

3- O tribunal decide, por sentença, sobre a constituição da massa ativa e respetivo valor, cabendo dessa decisão recurso nos termos da legislação processual civil.

Artigo 840.º

Complemento da massa ativa

1- Se a sentença a que se refere o artigo anterior estabelecer uma quantia do fundo ou fundos superiores às já depositadas ou constituídas, o requerente deve completar estas últimas no prazo de dez dias.

2- Se o requerente não cumprir o previsto no número anterior, perde o direito de limitação da sua responsabilidade, terminando o incidente com as consequências previstas no artigo 834.º.

Artigo 841.º

Auto de partilha

1- Assinados os autos que aprovam a composição das massas, passiva e ativa, o perito liquidatário elabora uma proposta de partilha de acordo com o previsto no artigo 705.º, a qual é notificada aos credores que, não concordando, podem impugná-la no prazo de vinte dias.

2- O tribunal decide por sentença a partilha, tendo em consideração o relatório definitivo do perito liquidatário, da qual cabe recurso nos termos da legislação processual civil.

LIVRO XII

INFRAÇÕES E SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS GERAIS E DAS COMPETÊNCIAS

Artigo 842.º

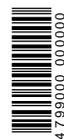
Tipicidade, culpabilidade e regime sancionatório

1- As condutas tipificadas no presente Livro constituem infrações administrativas.

2- Aplica-se subsidiariamente ao regime das infrações administrativas, das coimas e sanções acessórias previstas no presente Código, o disposto no Regime Geral das Contraordenações.

3- A negligência, a tentativa e a reincidência são puníveis.

4- Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se reincidente o infrator que tiver cometido nova infração antes de decorridos dois anos sobre a prática de infração de natureza semelhante.



Artigo 843.º

Competências de fiscalização e instrução de processos e para aplicação de coimas e sanções acessórias

1- Compete à administração marítima, aos serviços da guarda costeira e da polícia nacional, a fiscalização necessária para a prevenção das condutas previstas no presente Livro no quadro das respetivas competências.

2- Sem prejuízo do disposto no número anterior, é da competência do conselho diretivo da administração marítima a instrução dos processos, a imposição de coimas e a aplicação de sanções acessórias e medidas cautelares pelas infrações previstas no presente Livro.

3- Das decisões tomadas ao abrigo do disposto no número anterior, cabe recurso hierárquico impróprio facultativo para o membro do Governo com poderes de superintendência sobre a Administração Marítima.

4- O conselho diretivo da administração marítima pode delegar as competências previstas no presente artigo nos serviços da administração marítima, nos termos da lei, em razão do valor das coimas e da proximidade da área de ocorrência do respetivo facto ilícito ou, quando o mesmo ocorra no alto mar, do porto de registo do navio ou do primeiro porto nacional de escala.

CAPÍTULO II

NATUREZA DAS SANÇÕES

Artigo 844.º

Coimas e sanções acessórias

1- Ao infrator são aplicáveis coimas pela prática das infrações previstas no Título II do presente Livro, sem prejuízo da aplicação de medidas cautelares para garantia da sua cobrança ou cobrança de outros encargos com o processo, nos termos do previsto no artigo 846.º.

2- Consoante a gravidade da infração em que o infrator seja condenado, podem ainda ser aplicadas, além das coimas, as seguintes sanções acessórias nos termos deste Código, sem prejuízo de outras estabelecidas em legislação especial:

- a) Apreensão e perda, a favor do Estado, de navios, embarcações ou artefactos navais;
- b) Apreensão e perda, a favor do Estado, de equipamentos, objetos e instrumentos que serviram para a prática de contraordenações marítimas ou delas resultaram;
- c) Inabilitação temporária pelo prazo máximo de um ano do exercício da profissão;
- d) Interdição ou suspensão do exercício da profissão ou atividade;
- e) Obrigação de limpeza do meio marinho e de recolha de substâncias poluentes descarregadas.

3- O infrator pode, a todo o tempo, proceder ao pagamento voluntário da coima, acrescido dos custos e encargos determinados pela administração marítima.

4- O pagamento voluntário da coima equivale a condenação para efeitos de reincidência.

5- O infrator pode, a todo o tempo, prestar garantia suficiente para pagamento da coima e demais encargos, nos termos do disposto no número 6 do artigo 846.º.

Artigo 845.º

Aplicação das sanções acessórias

1- A apreensão e perda, a favor do Estado, de navios, embarcações ou artefactos navais, ou de objetos e instrumentos, conforme o disposto nas alíneas a) e b) do número 2 do artigo anterior, que serviram para a prática de contraordenações marítimas ou delas resultaram, só pode ser ordenada quando:

- a) Estando em poder do agente, representem um perigo para a comunidade ou para a prática de um crime ou de outra contraordenação;
- b) Tendo sido alienadas ou estejam na posse de terceiro, este conhecesse, ou devesse razoavelmente conhecer, que serviram para a prática da contraordenação;
- c) Tratando se de navio estrangeiro e a sua apreensão for considerada necessária pela administração marítima para garantir a cobrança de coimas ou outros encargos ou indemnizações, nos termos do disposto no presente Código e demais legislação administrativa.

2- No caso previsto na alínea c) do número anterior, o navio fica livre logo que seja constituída garantia suficiente junto das autoridades competentes, nos termos definidos em Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pelos Assuntos do Mar.

3- Quando a gravidade ou frequência da contraordenação o justifique é aplicado o disposto na alínea d) do número 2 do artigo anterior.

Artigo 846.º

Medidas cautelares e de garantia patrimonial

1- Quando se revele necessário para a instrução do processo contraordenacional, ou quando estejam em causa a saúde, a segurança das pessoas e bens e o ambiente, a administração marítima pode determinar a aplicação de uma ou mais das seguintes medidas cautelares:

- a) Apreensão temporária de navios, embarcações ou artefactos navais, de equipamentos, de objetos e instrumentos que serviram para a prática da contraordenação marítima ou dela resultaram;
- b) Sujeição a determinadas condições necessárias ao cumprimento da legislação ambiental ou outras;
- c) Obrigação de limpeza do meio marinho e de recolha de substâncias poluentes descarregadas;
- d) Recomendações técnicas a implementar obrigatoriamente quando esteja em causa a melhoria das condições ambientais ou outras;
- e) Imposição das medidas que se mostrem adequadas à prevenção de danos ambientais, à reposição da situação anterior à infração e à minimização dos efeitos decorrentes da mesma;
- f) Outras medidas previstas no presente Código ou em legislação complementar que sejam adequadas a afastar a lesão ou o perigo de lesão.

2- A determinação da aplicação de qualquer das medidas cautelares referida no número anterior vigora:

- a) Até à sua revogação pela administração marítima ou por decisão judicial;
- b) Até ao início do cumprimento de sanção acessória prevista no artigo 845.º, resultante de condenação transitada em julgado;



c) Até ao trânsito em julgado da decisão da administração marítima que não condene o infrator com a aplicação de uma sanção acessória.

3- À medida cautelar de apreensão temporária prevista na alínea a) do número 1 aplica-se ainda o condicionalismo constante do número 1 do artigo anterior.

4- Quando haja fundado receio de que falem ou diminuam substancialmente as garantias do pagamento da coima ou de outros encargos com o processo ou, ainda, dos danos sofridos pelo Estado ou por terceiros, é aplicada pela administração marítima a imposição de prestação de garantia patrimonial através de caução.

5- A caução é prestada pelo infrator em valor equivalente ao montante da coima acrescido dos custos prováveis e demais encargos, desde que objetivamente determinados.

6- A medida de garantia patrimonial prevista no número 4 é prestada nos termos previstos na Portaria referida no número 2 do artigo 845.º.

7- A imposição de prestação de garantia patrimonial pela administração marítima obedece a uma ponderação prévia dos princípios da legalidade, adequação e proporcionalidade, aplicando-se, subsidiariamente, as disposições constantes do Código de Processo Penal.

Artigo 847.º

Destino do produto da coima

1- O produto da aplicação da coima destina-se a financiar as atividades de prevenção e fiscalização exercidas pela administração marítima.

2- Nos termos do número anterior, o produto da aplicação da coima reverte a favor das seguintes entidades:

- a) 50 % a favor da autoridade que aplica a sanção, sendo reguladora técnica ou económica;
- b) 20 % a favor do Tesouro do Estado;
- c) 20 % a favor do Fundo Autónomo de Desenvolvimento e Segurança do Transporte Marítimo Inter-ilhas.
- d) 10% a favor da polícia marítima.

CAPÍTULO III

TRAMITAÇÃO PROCESSUAL

Artigo 848.º

Notificações

1- As notificações feitas ao comandante do navio, pela prática das infrações constantes no presente Livro, têm-se por dirigidas ao armador.

2- As notificações feitas ao agente marítimo, pela prática das infrações constantes do presente Livro, têm-se por dirigidas ao comandante do navio, ao armador e ao gestor deste.

3- Sempre que sejam aplicadas medidas cautelares ou sanções acessórias nos termos do disposto nos artigos 844.º, 845.º e 846.º, em relação a um navio estrangeiro, para além do comandante do navio, a autoridade competente notifica da aplicação das medidas, imediatamente, o cônsul ou representante diplomático do Estado de bandeira, nos termos das normas de Direito Internacional aplicáveis.

4- As notificações referidas nos números anteriores devem ser realizadas pela administração marítima no prazo máximo de três dias, a contar da data da prática da infração para as situações previstas nos números 1 e 2 e, no prazo de cinco dias, para a situação prevista no número anterior.

Artigo 849.º

Tramitação do processo contraordenacional

1- O processo de contraordenação inicia-se, oficiosamente, com conhecimento do facto constitutivo da contraordenação pela administração marítima ou mediante a participação da autoridade policial ou fiscalizadora e, ainda, mediante denúncia particular.

2- A administração marítima procede à investigação dos factos constitutivos da contraordenação, concluindo a instrução do respetivo processo administrativo no prazo máximo de dez dias úteis.

3- É obrigatória a audição do arguido durante a fase de instrução do processo, podendo este apresentar ou requerer qualquer meio de prova.

4- O arguido da prática de uma contraordenação tem o direito de se fazer representar por advogado e fazer-se acompanhar por este em qualquer fase do processo.

5- Concluída a instrução, se não resultar provada a contraordenação, a administração marítima arquiva o processo.

6- Se estiverem reunidas provas de que foi cometida a contraordenação, a administração marítima aplica, fundamentando, a coima e a sanção acessória, quando aplicável, que ao caso couberem.

7- A administração marítima remete o processo para o Ministério Público sempre que considere que a infração constitua crime, nos termos do disposto no artigo 851.º.

8- A decisão administrativa que aplica a coima deve conter, sob pena de nulidade:

- a) A identificação do arguido e dos eventuais participantes;
- b) A descrição concreta e exata dos factos que se imputam ao arguido e das provas obtidas, bem como das normas aplicáveis, com a indicação expressa dos meios de defesa;
- c) A coima e a sanção acessória, quando aplicável.

9- Da decisão administrativa deve ainda constar a seguinte informação:

- a) O prazo para o pagamento voluntário da coima;
- b) O trânsito em julgado da condenação se esta não for impugnada nos termos e prazo previsto nos termos do disposto nos números seguintes e no artigo seguinte.

10- Das decisões da administração marítima que apliquem coima, sanção acessória ou medida cautelar, cabe recurso hierárquico impróprio facultativo para o membro do Governo com poderes de superintendência sobre a Administração Marítima.

11- A instauração do recurso previsto no número anterior suspende a contagem do prazo para a impugnação judicial.

12- O recurso referido no número 10 é apresentado no prazo de cinco dias a contar da notificação da decisão administrativa ao arguido, oferecendo-se, de imediato, todas as provas.

13- O recurso é decidido pelo membro do Governo responsável pela Administração Marítima no prazo de dez dias, a contar da data da respetiva receção.

14- Em tudo o que não esteja especialmente previsto, aplica-se, subsidiariamente, as disposições do Regime Geral das Contraordenações.



Artigo 850.º

Tramitação do processo judicial

1- A impugnação judicial da decisão proferida pela administração marítima ou pelo membro do Governo que se pronuncie sobre o recurso hierárquico impróprio interposto nos termos do artigo anterior é interposta junto da própria administração marítima, no prazo de oito dias, a contar da data da notificação da decisão que aplicou a coima ao arguido.

2- O recurso tem efeito meramente devolutivo, salvo se o arguido prestar caução a fixar pelo juiz, em valor proporcional à medida da coima e deve conter as alegações sumárias de facto e de direito, as respetivas conclusões, bem como a indicação e junção de todos os meios de prova.

3- Recebido o recurso, deve este ser remetido pela administração marítima, juntamente com todo o processo contraordenacional, ao tribunal competente, no prazo máximo de quarenta e oito horas.

4- Até à remessa dos autos para o tribunal competente para conhecer do recurso, pode a administração marítima revogar a decisão de aplicação da coima ou apenas a decisão de aplicação de sanção acessória.

5- O juiz rejeita, por meio de despacho fundamentado, o recurso que seja interposto fora de prazo ou sem observância dos requisitos de forma exigidos no número 2.

6- Admitido o recurso, o juiz ordena a remessa dos autos ao Ministério Público para, em oito dias, realizar as diligências requeridas pelo arguido ou, não as havendo, para se pronunciar sobre o mérito da impugnação.

7- Após o decurso do prazo previsto no número anterior, é o processo concluso ao juiz para proferir decisão no prazo máximo de oito dias.

8- O juiz deve fundamentar a sua decisão, tanto no que concerne aos factos considerados provados e não provados, como ao direito aplicado e às circunstâncias que motivaram a sanção determinada, aplicando-se o disposto no número 8 do artigo anterior.

9- Em tudo o que não esteja especialmente previsto, aplica-se, subsidiariamente, o Regime Geral das Contraordenações.

Artigo 851.º

Suspensão e extinção do processo administrativo

1- Se a administração marítima considerar que a infração praticada constitui ilícito criminal, lavra o respetivo auto de notícia e remete-o ao Ministério Público para o exercício da ação penal, suspendendo o processo administrativo.

2- A aplicação de sanção penal, consequência do exercício da ação penal, exclui a aplicação de sanção administrativa.

3- Se não houver aplicação de sanção penal, o tribunal devolve o processo à autoridade administrativa competente, no prazo de dez dias, para dar continuidade ao procedimento administrativo anteriormente suspenso.

4- Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, são cumpridas as sanções acessórias e medidas cautelares impostas nos termos do disposto nos artigos 844.º e 846.º, cuja execução não colida com a suspensão prevista no número 1.

TÍTULO II

TIPIFICAÇÃO DAS INFRAÇÕES E COIMAS APLICÁVEIS

CAPÍTULO I

INFRAÇÕES SOBRE O DOMÍNIO PÚBLICO MARÍTIMO

Artigo 852.º

Violação de normas sobre obras e construções

Constitui contraordenação:

- a) A realização de obras ou construções e a ocupação do domínio público marítimo contrárias ao previsto nas normas constantes do Título I e II do Livro II e no disposto em legislação especial;
- b) A realização de obras ou construções e a ocupação das zonas circundantes ao domínio público marítimo contrárias ao previsto nas normas constantes do Título I e II do Livro II e ao disposto em legislação especial.

Artigo 853.º

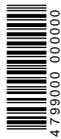
Extração ilícita de recursos inertes

1- Constitui contraordenação:

- a) A extração ou dragagem de hidrocarbonetos, minerais, areia ou quaisquer outros recursos não vivos nas zonas do domínio público marítimo;
- b) A extração de areia sem licença ou com licença caducada;
- c) A extração de areia em zonas ou locais diferentes daqueles para que sejam válidas as licenças emitidas;
- d) O incumprimento de qualquer das obrigações impostas em legislação especial aplicável sobre extração de areias e inertes;
- e) A utilização de meios de ação não autorizados;
- f) O transporte de areia desacompanhado da guia de transporte;
- g) A venda de areia e de outros materiais inertes sem licença ou com licença, cujo prazo de validade caducou;
- h) A aquisição de areia e de outros materiais inertes extraídos sem licença ou com licença cujo prazo de validade caducou;
- i) A venda de areia e de outros materiais inertes acima dos preços máximos de venda ao público permitidos e fixados;
- j) E demais situações previstas na lei.

2- As contraordenações a que se refere o número anterior estão sujeitas às sanções previstas na legislação especial aplicável que regula e disciplina a extração e a exploração comercial de areia e outros inertes nas zonas pertencentes ao domínio público marítimo.

3- Acessoriamente, podem ser apreendidos e removidos, por conta e risco do infrator, todos os equipamentos e meios de ação utilizados na extração e no transporte de areia e outros inertes, bem como a própria areia e outros inertes extraídos, em violação ao disposto nos números anteriores.



4799000 000000

Artigo 854.º

Poluição do domínio público marítimo

1- Constitui contraordenação o despejo, vertimento ou depósito de lixo ou resíduos de qualquer espécie, substâncias ou formas de energia nos bens e nas zonas do domínio público marítimo, nos termos do disposto no Título IV, do Livro II e do previsto em legislação especial.

2- O disposto no número anterior não prejudica a aplicação do disposto nos artigos 859.º e 860.º.

CAPÍTULO II

INFRAÇÕES SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA, ACHADOS E EXTRAÇÕES

Artigo 855.º

Navegação, manobra e estadia dos navios

Constitui contraordenação:

- a) A violação das normas que fixam os limites dentro dos quais podem operar os navios constantes do Título I do Livro IV;
- b) A violação das normas sobre reboques marítimos e sobre pilotagem obrigatória constantes dos Títulos IV e V do Livro VII, e previstas em legislação especial;
- c) A violação das regras legalmente fixadas ou impostas pelas administrações marítimas, sobre os locais de fundeadouro, atracação e varagem.
- d) A violação das normas relativas à entrada, permanência e saída dos navios do porto constantes do Título III do Livro III e previstas em legislação especial.

Artigo 856.º

Segurança dos navios e dos portos

Constitui contraordenação:

- a) A violação das normas internacionais ou nacionais relativas às radiocomunicações marítimas, quando afetem a segurança do navio;
- b) A violação das leis e regulamentos sanitários dos navios e embarcações;
- c) A violação das normas sobre vistoria e certificação dos navios constantes do Título III do Livro IV e em legislação especial;
- d) A violação das normas sobre a segurança e proteção portuárias constantes dos Títulos II e III do Livro III e do Título III do Livro IV;
- e) A violação de normas sobre recomendações de segurança na prevenção de incidentes e acidentes marítimos e a não prestação de informações nos termos do disposto no artigo 99.º e em legislação especial.

Artigo 857.º

Desobediência e omissão de socorro

Constitui contraordenação:

- a) A desobediência injustificada às ordens do comandante, nos termos do disposto no artigo 392.º;
- b) A omissão da prestação de auxílio nos casos e situações impostos pelas disposições do presente Código ou das convenções internacionais vigentes em Cabo Verde;

c) A desobediência, pelo comandante, aos deveres que lhe incumbem especialmente previstos no presente Código;

d) A não realização do reembolso à autoridade marítima competente dos custos originados com as peritagens técnicas conforme previsto em legislação especial e no prazo e nos termos constante do número 3 do artigo 108.º.

Artigo 858.º

Achados e extrações marítimas

Constitui contraordenação:

- a) A violação das normas relativas aos deveres de notificação e balizamento de naufrágios previstos no Título IV do Livro VIII;
- b) A falta de notificação das perdas e achados de âncoras e correntes e de outros bens no mar, nos termos do disposto no Título IV do Livro VIII;
- c) A realização de extrações em zonas de domínio público marítimo sem a autorização exigível nos termos do disposto no Título IV do Livro VIII;
- d) O não cumprimento do regime das remoções por causa do interesse público nos termos do disposto no Capítulo V do Título IV do Livro VIII.

CAPÍTULO III

INFRAÇÕES SOBRE POLUIÇÃO MARINHA

Artigo 859.º

Incumprimento dos deveres de notificação

Constitui contraordenação o incumprimento dos deveres de notificação dos atos de poluição previstos no Título IV do Livro II, bem como dos deveres de notificação de acidentes e incidentes marítimos, conforme prescrito em legislação especial e nos termos do disposto no artigo 94.º.

Artigo 860.º

Poluição marinha a partir de navios

1- Constitui contraordenação a prática de atos de poluição procedentes de navios, nos termos do disposto no Título IV do Livro II.

2- Adicionalmente à coima a aplicar, a administração marítima pode impor ao armador do navio infrator a obrigação de, no prazo de três dias, recolher as substâncias poluidoras descarregadas e de limpar o meio marinho, nos termos do disposto na alínea c) do número 1 do artigo 846.º.

3- As despesas com as operações de recolha e limpeza referidas no número anterior são por conta do armador do navio (poluidor) infrator.

4- No caso de incumprimento do disposto no número 2, a administração marítima realiza, diretamente ou por terceiros, as operações de recolha e limpeza.

5- A administração marítima pode proceder a apreensão do navio infrator ou requerer ao tribunal competente o seu arresto preventivo ou de outros navios do mesmo armador como garantia do pagamento das despesas por si incorridas nos termos do número anterior, ao abrigo do disposto no artigo 846.º e nos termos do previsto no Título II do Livro XI.



CAPÍTULO IV

INFRAÇÕES SOBRE O REGISTO E IDENTIFICAÇÃO DE NAVIOS E EMBARCAÇÕES

Artigo 861.º

Registo, nacionalidade, uso da bandeira e documentação

Constitui contraordenação:

- a) A violação das normas que regulam o registo de navios e embarcações;
- b) A falta ou irregularidade da documentação de bordo dos navios e embarcações, nos termos do disposto no Capítulo I do Título II do Livro IV;
- c) A violação das normas que regulam os usos da bandeira da nacionalidade e outras bandeiras e os distintivos ou marcas dos navios e embarcações, nos termos do disposto no artigo 34.º e no Capítulo II do Título II do Livro IV;
- d) A violação das normas que regulam o registo, a nacionalidade, documentação e arqueação, nos termos do disposto no Capítulo II do Título II do Livro IV;
- e) A violação das normas que regem as regras relativas à contratação de seguros obrigatórios de responsabilidade civil por danos causados por poluição;
- f) A violação das normas sobre a preservação dos elementos de prova resultantes de acidente ou incidente marítimo, conforme prescrito em legislação especial e nos termos do disposto no artigo 105.º.

Artigo 862.º

Registo e identificação das embarcações de recreio

Constitui contraordenação:

- a) A violação das normas que regulam o registo e identificação das embarcações de recreio e que regem as regras relativas à responsabilidade civil e aos seguros obrigatórios, conforme previsto em legislação especial.
- b) A violação das normas sobre a segurança das embarcações de recreio, previstas em legislação especial.

CAPÍTULO V

INFRAÇÕES SOBRE OS SUJEITOS DA NAVEGAÇÃO

Artigo 863.º

Exercício de atividades sem licença

Fora dos casos especificamente contemplados nos artigos seguintes do presente Capítulo, constitui contraordenação administrativa o exercício de atividades marítimas ou realização de trabalhos sobre ou no navio sem dispor da necessária licença.

Artigo 864.º

Operações portuárias

1- Constitui contraordenação:

- a) O exercício de atividades e operações portuárias sem a devida licença e a prestação não autorizada de serviços portuários náuticos, nos termos do disposto no Capítulo II do Título I do Livro III e em legislação especial;

- b) O exercício de atividades e operações portuárias sem o certificado de navegabilidade;
- c) A utilização de trabalhadores que não estejam devidamente inscritos nem legalmente habilitados para o exercício de operações portuárias ou para a prestação de atividades portuárias náuticas;
- d) A utilização de infraestruturas ou equipamentos públicos para fins distintos dos constantes das respetivas licenças, autorizações ou concessões.

2- A decisão da autoridade administrativa transitada em julgado pode impor ao infrator a interdição do exercício da atividade até ao limite máximo de um ano, nos termos do disposto no artigo 844.º.

Artigo 865.º

Indústria marítima de transporte

Constitui contraordenação:

- a) O exercício da indústria marítima de transporte com violação dos requisitos previstos no Capítulo II do Título I do Livro VI e em legislação especial;
- b) O exercício da indústria marítima de transporte em condições distintas das autorizadas e previstas no Capítulo II do Título I do Livro VI e em legislação especial.

Artigo 866.º

Fretamento de navios

Constitui contraordenação:

- a) O incumprimento do regime preferencial para o fretamento de navios de comércio nos termos do disposto no Capítulo II do Título I do Livro VI e em legislação especial aplicável;
- b) O incumprimento do regime jurídico do fretamento de navios de pesca, nos termos do previsto em legislação especial;
- c) O incumprimento pelos afretadores do dever de comunicação de seus fretamentos à administração marítima, tal como se estabelece no artigo 461.º.

Artigo 867.º

Agentes marítimos

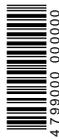
Constituem contraordenações administrativas, as infrações ao disposto na Secção II do Capítulo II do Título II do Livro V.

Artigo 868.º

Transitários

Constitui contraordenação:

- a) O exercício da atividade do transitário por entidade não licenciada;
- b) O desempenho do cargo de administrador, diretor ou gerente de sociedade transitária por pessoa legalmente proibida para o exercício do comércio ou declarada insolvente;
- c) A omissão do dever de comunicar à administração marítima, no prazo de sessenta dias, quaisquer alterações aos requisitos exigidos pela licença que afetem as sociedades transitárias, os seus administradores, gerentes, ou diretor técnico;
- d) As infrações ao disposto na Secção II do Capítulo III do Título II do Livro V, não especificamente previstas nas alíneas anteriores.



Artigo 869.º

Marítimos e tripulantes

1- Constitui contraordenação:

- a) Ter o marítimo mais de uma inscrição;
- b) O exercício da profissão de marítimo por quem não esteja inscrito como marítimo ou por marítimo que não tenha a inscrição ou cédula marítima regularizadas;
- c) O exercício de funções sem as qualificações profissionais exigidas;
- d) O exercício por um tripulante de funções de categoria ou departamento não registados na cédula ou para as quais não esteja habilitado, salvo quando autorizado;
- e) A falta de tripulação mínima exigível, de acordo com a classe e características dos navios, ou a sua irregularidade, nos termos do disposto na secção III do Título III do Livro V, ou a falta de licença de embarque quando exigível;
- f) O incumprimento dos deveres assinalados nas alíneas b) e d) do artigo 436.º;
- g) A falta da lista de tripulação ou a sua irregularidade por não cumprimento dos requisitos exigidos aos tripulantes, nomeadamente a sua formação ou certificação;
- h) O embarque e o exercício de funções a bordo sem a posse ou a existência a bordo ou a validade dos documentos a que se refere o artigo 376.º;
- i) O incumprimento da tripulação mínima de segurança ou a falta ou caducidade do certificado correspondente;
- j) O embarque de tripulantes ou outros marítimos ou pessoas para além dos limites máximos dos meios de salvação existentes a bordo;
- k) A falta ou caducidade do documento de lotação.

2- Salvo o disposto nos números seguintes, pela prática das contraordenações previstas no número anterior, são punidos, além do autor material, o armador e o comandante do navio.

3- Pela prática da contraordenação prevista na alínea a) do número 1, é exclusivamente punido o autor material, salvo se se verificarem os pressupostos da comparticipação nos termos da lei penal.

4- Pela prática da contraordenação prevista na alínea b) do número 1, apenas são punidos o armador e o comandante do navio, relativamente à falta de inscrição marítima ou à irregularidade da cédula, salvo se devessem conhecer também das irregularidades de inscrição não reveladas pela cédula.

5- Pela prática das contraordenações previstas nas restantes alíneas do número 1, apenas é punido o comandante do navio se forem imputáveis, ainda que apenas funcionalmente, ao exercício do cargo, ou forem consequência de ordens suas.

Artigo 870.º

Montantes das coimas aplicáveis

1- As contraordenações constantes dos artigos 853.º, 854.º, segunda parte do 859.º, 862.º e 865.º a 869.º, bem como as constantes das alíneas e) do artigo 856.º, d) do artigo 857.º e f) do artigo 861.º, são punidas de acordo com o previsto em legislação especial.

2- Sem prejuízo da aplicação de uma pena ou outras sanções que couberem por força de disposição legal, os montantes das coimas referentes às contraordenações mencionadas no presente Livro são os seguintes:

- a) De 10.000\$00 a 200.000\$00, por violação do disposto no artigo 861.º;
- b) De 5.000\$00 a 100.000\$00, por violação do disposto no artigo 859.º;
- c) De 50.000\$00 a 1.500.000\$00, por violação do disposto no artigo 860.º;
- d) De 30.000\$00 a 300.000\$00, por violação do disposto no número 1 do artigo 854.º e nas alíneas a) dos artigos 855.º e 858.º;
- e) De 50.000\$00 a 1.000.000\$00, por violação do disposto na alínea b) do artigo 855.º;
- f) De 50.000\$00 a 1.000.000\$00, por violação do disposto na alínea c) do artigo 855.º e a) do artigo 856.º;
- g) De 50.000\$00 a 1.000.000\$00, por violação do disposto no artigo 863.º;
- h) De 50.000\$00 a 1.500.000\$00, por violação do disposto na alínea d) do artigo 855.º, na alínea b) do artigo 856.º, na alínea a) do artigo 857.º e no artigo 864.º;
- i) De 10.000\$00 a 1.500.000\$00, por violação do disposto nas alíneas b), c) e d) do artigo 858.º;
- j) De 50.000\$00 a 1.500.000\$00, por violação do disposto nas alíneas c) e d) do artigo 856.º; e
- k) De 100.000\$00 a 1.500.000\$00, por violação do disposto nas alíneas do artigo 852.º, e alíneas b) e c) do artigo 857.º.

3- A determinação da medida concreta da coima faz-se em função da gravidade da ilicitude, da culpa e da situação económica do agente.

Artigo 871.º

Responsabilidade das pessoas singulares, coletivas ou equiparadas

1- As coimas previstas no artigo seguinte podem aplicar-se às pessoas singulares, coletivas ou equiparadas.

2- As pessoas singulares, coletivas ou equiparadas são responsáveis pelas contraordenações praticadas pelos seus órgãos ou representantes no exercício das suas funções.

Artigo 872.º

Regime subsidiário

Às infrações às normas constantes do presente Código que imponham deveres administrativos e cuja consequência sancionatória não esteja especialmente regulada no presente Livro é aplicável o disposto em legislação especial e, supletivamente, em tudo o que não estiver previsto, o Regime Jurídico das Contraordenações.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Austelino Tavares Correia*.



Lei n.º 25/X/2023

de 5 de maio

Preâmbulo

O setor florestal constitui uma componente essencial da política ambiental de Cabo Verde e da luta contra a pobreza no meio rural.

A política ambiental do país assenta em três eixos fundamentais: (i) a luta contra a desertificação e efeitos da seca; (ii) o combate aos impactos das mudanças climáticas; e (iii) a proteção da diversidade biológica.

As políticas públicas para a área ambiental têm sido implementadas desde a independência do país. Desde então os vários instrumentos de planificação estratégica do país, a médio e longo prazo, elegeram a valorização dos recursos naturais e a luta contra a desertificação como prioritários.

Nesse âmbito, foram realizados vários programas de florestação e de instalação de infraestruturas de conservação do solo e água, os quais têm contribuído significativamente para a mudança da paisagem cabo-verdiana. Estes programas têm melhorado as condições de vida no meio rural, propiciando melhores condições para a prática da pecuária, a disponibilidade de lenha e a oportunidades de emprego.

As florestas em Cabo Verde desempenham um papel fundamental na luta contra a desertificação e a degradação dos solos, na conservação da biodiversidade, na satisfação das necessidades energéticas e forrageiras e no desenvolvimento da produção agro-silvo-pastoril. Contribuem ainda para a regularização do ciclo hidrológico, o sequestro do carbono e valorização estética da paisagem cabo-verdiana, entre outros benefícios. As principais utilizações das zonas florestais em Cabo Verde são: silvopastoril, produção de produtos lenhosos, produtos agroflorestais, produtos não-lenhosos e atenuação dos efeitos das mudanças climáticas. Nos últimos anos as florestas têm assumido também um papel importante no âmbito do desenvolvimento do turismo propiciando oportunidades económicas ainda não plenamente aproveitadas.

A lei atualmente vigente em matéria florestal é a Lei n.º 48/V/98, de 6 de abril, portanto, aprovada há mais de vinte anos, tendo-se largamente alterado, os pressupostos que presidiram à sua respetiva criação. Entretanto, tanto a nível internacional, como nacional, novos desafios, ligados à necessidade de conservação, gestão, valorização e uso sustentáveis dos recursos florestais, bem como em termos de equidade de género, se impõem ao setor, tal como a adaptação às alterações climáticas e mitigação dos seus efeitos. Havendo, assim, necessidade da sua alteração ou substituição por uma nova, adaptando-a a esses novos desafios, propiciando às entidades intervenientes no setor, tanto o Estado, Municípios e privados, os instrumentos necessários para a clarificação e cabal desempenho das tarefas que incumbem a cada um.

O propósito inicial era a alteração da mencionada Lei, através da sua revisão e atualização. Contudo, atendendo ao atrás expandido, nomeadamente os novos desafios que se colocam, a sua evolução constante e dos modos de os enfrentar, bem como, a envergadura das alterações que teriam de ser efetuadas, entendeu-se que a melhor metodologia seria a feitura de uma nova lei, totalmente reformulada que substituisse aquela.

A presente lei resultou de um processo amplamente participativo, tanto na fase prévia à sua elaboração, como, na socialização do respetivo anteprojeto, tendo sido ouvidas, nomeadamente, a Direção Geral da Agricultura e Pecuária, as Delegações do Ministério da Agricultura e Ambiente, a Direção-Geral do Ambiente, as Câmaras

Municipais, o Instituto Nacional da Gestão do Território, a Associação Nacional dos Municípios, organizações não governamentais com atuação no domínio ambiental e várias associações de desenvolvimento comunitárias, com atividade no setor florestal e um vasto leque de entidades.

Assim, com esta nova lei pretende-se dotar o país de um conjunto de normas de definição dos objetivos da política florestal, de determinação das incidências do regime florestal, de proteção e conservação do património florestal, de valorização dos recursos florestais, de definição dos diferentes atores e intervenientes nas áreas florestal, silvícola e demais formas de vegetação e de estabelecimento e o regime das sanções resultantes da sua violação e que seja conforme às leis mais recentes vigentes em matéria do ambiente, ordenamento do território, uso dos solos e adaptada à realidade que lhe está subjacente.

Assim,

Por mandato do Povo, a Assembleia Nacional decreta nos termos da alínea b) do artigo 175.º da Constituição, o seguinte:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

A presente Lei aprova o Regime Geral da Política Florestal, abrangendo as normas referentes ao planeamento, ao ordenamento e gestão florestais, às atribuições do Estado e de outras entidades públicas e privadas no setor, determinando as incidências do regime florestal, a proteção e a conservação do património florestal, a valorização dos recursos florestais e o regime aplicável às contraordenações florestais.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

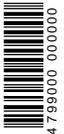
A presente Lei aplica-se, aos espaços florestais, ao exercício da atividade florestal e aos terrenos submetidos ao regime florestal ou suscetíveis de serem arborizados ou florestados em Cabo Verde e desde que não sejam destinadas a atividades predominantemente agrícolas e ainda ao arvoredo de interesse público.

Artigo 3.º

Definições

Para os efeitos da presente Lei e dos respetivos diplomas de desenvolvimento, entende-se por:

- a) «Ações silvícolas», cortes, plantações, desbastes, podas, recolha de pasto, intervenções sanitárias e todas as demais atividades que tenham como fim a conservação, o cultivo, a prevenção dos incêndios, o tratamento e a utilização das florestas e dos produtos florestais;
- b) «Ações de estabilização de emergência e de reabilitação», o conjunto de atividades de curto e médio prazos, necessárias para reparar danos ou perturbações, causados por incêndios florestais ou atividades de supressão de incêndios, eliminar riscos para a segurança de pessoas e bens e restaurar a capacidade biofísica dos ecossistemas para as condições pré-existentes ou desejadas;
- c) «Agentes abióticos», os elementos físicos como o vento, o fogo e outros, que condicionam o desenvolvimento das formações vegetais e que podem constituir fatores limitativos aos objetivos de gestão florestal;



- d) «Agentes bióticos», os elementos vivos que compõem e interagem nos ecossistemas, que podem assumir comportamento epidémico, constituindo pragas, doenças, infestações e invasões, e que podem limitar o desenvolvimento das formações vegetais e constituir nalguns casos fatores limitativos dos objetivos de gestão florestal;
- e) «Agricultura», atividade que abrange os terrenos e outros espaços dedicados à produção agrícola, de sequeiro ou de regadio e incluem-se as terras aráveis com culturas hortícolas e arvenses, pomares de fruto, prados ou pastagens artificiais, cultivos em estufas, cultivos hidropónicos, de entre outros;
- f) «Alto Fuste», tipo de regime de produção florestal em que a perpetuação dos povoamentos se faz, direta ou indiretamente, por via seminal;
- g) «Arboricultura de lenho», cultivo de um conjunto de árvores florestais, constituindo um sistema artificial temporário ou transitório, a fim de obter, num tempo mais ou menos breve, produtos lenhosos, sendo que a arboricultura de lenho é equiparada a uma atividade agrícola;
- h) «Áreas classificadas», as áreas do território nacional definidas e delimitadas cartograficamente que, em função da sua relevância para a conservação da natureza e da biodiversidade, são objeto de regulamentação específica;
- i) «Áreas florestais sensíveis», as áreas que, do ponto de vista do risco de incêndio, da exposição a pragas e doenças, da sensibilidade à erosão e da importância ecológica, social e cultural, impõem normas e medidas especiais de planeamento e intervenção, podendo assumir designações diversas consoante a natureza da situação a que se referem;
- j) «Áreas protegidas», as áreas classificadas em função da sua relevância para a conservação da natureza e da biodiversidade, em qualquer uma das tipologias referidas no regime jurídico da conservação da natureza;
- k) «Arborização», a florestação ou plantação com espécies silvícolas;
- l) «Árvore», planta perene lenhosa com um tronco principal, ou em caso de talhadia com diversas varas, com uma copa sensivelmente definida, incluindo, para efeitos da presente Lei, os arbustos e as palmeiras;
- m) «Arvoredo de interesse público», os povoamentos florestais, bosques ou bosquetes e jardins de interesse botânico, histórico, paisagístico ou artístico, bem como, os exemplares isolados de espécies vegetais que pela sua representatividade, raridade, porte, idade, historial ou significado cultural possam ser considerados de relevante interesse público, e se recomende a cuidadosa manutenção, gestão e conservação;
- n) «Arroteamento», a destruição do coberto vegetal de uma floresta com vista à sua afetação a um outro uso do solo;
- o) «Cogestão», gestão conjunta por mais do que uma entidade, pública ou privada, singular ou coletiva;
- p) «Consociação», coexistência num mesmo terreno de duas ou mais espécies vegetais diferentes, favorecendo o desenvolvimento de sinergias, o aumento da produtividade e aproveitamento do solo, o combate de pragas e a proteção da biodiversidade no ecossistema;
- q) «Conservação», proteção e gestão racional dos recursos florestais, garantindo sua sustentabilidade e existência;
- r) «Cortes ordinários», os cortes previstos em instrumentos de gestão florestal, ou que se enquadrem nos ciclos normais do povoamento florestal;
- s) «Cortes extraordinários», quaisquer cortes que sejam executados fora do planeamento previsto para o ciclo do povoamento florestal por motivos fitossanitários, de má adaptação, de recuperação de áreas ardidadas ou degradadas, ou por outras razões não planeadas;
- t) «Corte sanitário ou de saneamento», o corte de árvores mortas ou doentes existentes dentro do povoamento, com o objetivo principal de evitar a propagação de pragas ou doenças;
- u) «Desbaste», a redução do número de árvores que crescem num determinado povoamento, de modo a condicionar a competição e dar às árvores restantes mais espaço, luz e nutrientes para o seu bom desenvolvimento em função do regime de cultura e dos objetivos de gestão;
- v) «Desramação», a operação de corte de ramos vivos ou mortos, com o objetivo de valorização da qualidade da madeira, de fomento da descontinuidade de combustível ou da salvaguarda das condições de segurança de infraestruturas de transporte, incluindo cabos elétricos ou de comunicações;
- w) «Espaços florestais»:
- i. Os terrenos ocupados com floresta;
 - ii. Os terrenos que sofreram um corte ou um incêndio ou evento catastrófico, que tenha originado a destruição do coberto vegetal, durante um período de vinte anos a contar da data em que tenha ocorrido a destruição;
 - iii. Os matos e as terras em pousio destinadas a ser reflorestadas;
 - iv. Os terrenos passíveis de serem arborizados para finalidades de defesa hidrogeológica do território, melhoria da qualidade do ar, conservação da biodiversidade, luta contra a desertificação, proteção da paisagem e do ambiente em geral, com prévio acordo entre os titulares do direito.
- x) «Espécies florestais autóctones ou nativas», qualquer espécie da flora originária do território nacional e que aí ocorra naturalmente;
- y) «Espécie invasora», a espécie suscetível de, por si própria, ocupar o território de uma forma excessiva, em área ou em número de indivíduos, assumindo o caráter de praga ou provocando uma modificação significativa nos ecossistemas;
- z) «Espécie lenhosa exótica», toda a espécie vegetal de características lenhosas, que se encontra fora da sua área de distribuição natural, isto é, que não é originária de um determinado local;
- aa) «Estação», conjunto dos fatores inorgânicos do ecossistema;
- bb) «Floresta»:
- i. Terreno com área igual ou superior a 0,5 hectare, onde se verifica a presença de árvores florestais com altura mínima de cinco metros ou com capacidade para atingir essa altura e grau de coberto maior ou igual a 10%;



- ii. As formações vegetais espontâneas de espécies arbóreas e arbustivas em qualquer estágio de desenvolvimento e consociação, que cumpram os critérios de uma floresta;
- iii. Agro-florestas: as formações vegetais espontâneas ou cultivadas de espécies florestais ou frutíferas, arbustivas ou arbóreas, incluindo as palmeiras, combinadas com espécies agrícolas e que cumpram os critérios que integram a definição de floresta constante na subalínea i.;
- iv. Não são consideradas florestas os jardins e os espaços verdes urbanos, bem como as novas implantações de arboricultura de lenho cultivadas para fins produtivos com espécie de ciclo curto;
- cc) «Gestão florestal sustentável», o conjunto das ações silvícolas direcionadas para a valorização das múltiplas funções da floresta e garantia de uma produção durável dos bens e dos serviços ambientais das florestas e dos espaços florestais. A taxa de utilização deve permitir a manutenção ou o incremento da biodiversidade, da produtividade e da renovação, assim como, a promoção das funções ecológicas, económicas e sociais das florestas;
- dd) «Grau de coberto», razão entre a área da projeção horizontal das copas das árvores e a respetiva área de terreno, expresso em percentagem;
- ee) «Incêndio florestal», qualquer incêndio que decorra em espaços florestais, não planeado e não controlado e que, independentemente da fonte de ignição, requer ações de supressão;
- ff) «Inventário florestal», operação para o levantamento qualitativo e quantitativo dos recursos florestais num determinado espaço-tempo e estatisticamente representativo;
- gg) «Marcação», operação através da qual são selecionadas e assinaladas as árvores a abater na exploração florestal;
- hh) «Material lenhoso», os produtos vegetais lenhosos obtidos de árvores e arbustos, incluindo lenha, rolaria, toros, postes e estacas, raízes, sobras de exploração, carvão vegetal e ramos e outros materiais de entrançar;
- ii) «Material não lenhoso», os produtos vegetais obtidos em espaços florestais, substratos, pastos, frutos e sementes, resinas, plantas aromáticas, medicinais e condimentares, produtos micológicos e produtos melíferos e apícolas;
- jj) «Matos», extensão de terreno com área igual ou superior a cinco mil metros quadrados e largura igual ou superior a vinte metros, com cobertura de espécies lenhosas de porte arbustivo, ou de herbáceas de origem natural, onde não se verifique atividade agrícola, que podem resultar de um pousio agrícola, constituir uma pastagem espontânea ou terreno abandonado;
- kk) «Parcela», parte de um espaço florestal que constitui a unidade mínima de planificação e seguimento da gestão, devendo ser o mais homogénea possível, particularmente no que respeita às características do povoamento/formações vegetais e às condições da estação;
- ll) «Pecuária», atividade de produção animal em regime livre ou confinado;
- mm) «Povoamento florestal», porção duma floresta que possui uma estrutura e composição uniforme e é suficientemente limitada em extensão de modo a poder ser submetida a tratamento independente;
- nn) «Proprietários e outros produtores florestais», os proprietários, usufrutuários, superficiários, arrendatários, ou quem, a título legítimo, seja possuidor ou detenha a administração dos terrenos que integram os espaços florestais, independentemente da sua natureza jurídica;
- oo) «Recursos florestais», os bens e serviços provenientes dos espaços florestais, incluindo os elementos bióticos e abióticos, bem como os componentes genéticos, organismos ou suas partes, populações e os benefícios derivados do ecossistema, além de produtos lenhosos e não lenhosos, os cinegéticos os serviços estéticos, os recreativos e de proteção;
- pp) «Rearborização ou reflorestação», a regeneração do coberto florestal por via quer de regeneração natural, com recurso a reprodução vegetativa ou seminal, quer por via de regeneração artificial, com recurso a plantação ou sementeira artificial, numa área onde já foi explorada ou a floresta deixou de existir por qualquer razão;
- qq) «Regime de produção florestal», é o tipo de condução de um povoamento florestal, visando uma determinada forma de regeneração do coberto florestal de forma que se obtenha a sua continuidade, sendo que existem dois tipos principais de regime, o alto fuste e talhadia;
- rr) «Serviços ecossistémicos», bens e/ou serviços que são produzidos pelo ecossistema florestal, que podem ser de regulação (ciclo hidrológico, sequestro e armazenamento de carbono), de suporte (fertilidade do solo e ciclo de nutrientes), culturais (de recreio) ou de aprovisionamento (a produção de alimento, fibra e madeira);
- ss) «Silvicultura», ciência que estuda a cultura, ordenamento e conservação da floresta, tendo em vista o aproveitamento contínuo e sustentável dos seus bens e recursos;
- tt) «Silvopastorícia», a atividade de pastoreio e de produção de pasto, exercida nos espaços florestais;
- uu) «Talhadia», tipo de regime de produção florestal em que a perpetuação dos povoamentos é garantida através da obtenção e do aproveitamento de rebentos de origem caulinar ou radicular; e
- vv) «Unidades de gestão», parcelas da zona florestal delimitadas em função do fim específico que lhes estiver destinado no respetivo plano específico de gestão florestal.

CAPÍTULO II

POLÍTICA FLORESTAL

Artigo 4.º

Política florestal nacional

1- A política florestal nacional visa a conservação, a proteção, a resiliência e o desenvolvimento sustentável das florestas, a sua adaptação às alterações climáticas, a sua valorização produtiva, a beneficiação dos sistemas naturais associados, a definição de estratégias, planos e programas de gestão associados, a satisfação das necessidades das comunidades num quadro de ordenamento do território, de redução da pobreza e da promoção da igualdade de género, bem como o fortalecimento das instituições do setor.



2- A política florestal nacional desenvolve-se nos quadros estratégicos estabelecidos, designadamente, no Plano Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas, no Plano Estratégico Nacional Florestal, no Plano de Ação Florestal, harmonizados com os acordos ou convenções internacionais de que o país seja parte ou com as orientações internacionalmente aceites e ainda com os instrumentos de ordenamento e gestão territorial, de política ambiental, de conservação da natureza e da biodiversidade.

Artigo 5.º

Princípios gerais

1- A política florestal nacional obedece aos seguintes princípios gerais:

- a) A floresta, pela diversidade e natureza dos bens e serviços que proporciona, é reconhecida como um recurso natural renovável, essencial à manutenção de todas as formas de vida, cabendo a todos os cidadãos a responsabilidade de a conservar e proteger;
- b) A promoção e o reforço pelo Estado, através de uma gestão florestal sustentável, das funções das florestas, enquanto fomentadoras da biodiversidade e do equilíbrio hidrológico, promotoras da adaptação e mitigação das alterações climáticas, sumidouros de carbono e propiciadoras de outros serviços ecossistémicos;
- c) Os recursos da floresta e dos sistemas naturais associados devem ser geridos de modo sustentável para responder às necessidades das gerações presentes e futuras, num quadro de desenvolvimento rural, urbano e periurbano integrados;
- d) Da igualdade de género: na concretização e definição da política florestal deve ser garantida a igualdade e equidade de género na tomada de decisões a todos os níveis da gestão dos recursos florestais, o respetivo acesso às informações, à formação, à assistência técnica e aos investimentos e serem observados procedimentos equitativos, em termos de género, na concessão ou cedência de exploração de terrenos do Estado;
- e) O uso e a gestão da floresta devem ser levados a cabo de acordo com políticas e prioridades de desenvolvimento nacionais, harmonizadas com as orientações internacionalmente aceites e articuladas com as políticas setoriais de âmbito agrícola, industrial, ambiental, fiscal e de ordenamento do território; e
- f) Os detentores de áreas florestais são responsáveis pela execução de práticas de silvicultura e gestão, de acordo com normas reguladoras da fruição dos recursos da floresta.

2- A conservação, proteção, exploração, reconversão e expansão da floresta são de interesse público, sem prejuízo do regime jurídico da propriedade.

3- Cabe ao Estado definir normas reguladoras da fruição dos recursos florestais, em harmonia e com a participação ativa de todas as entidades produtoras e utilizadoras dos bens e serviços da floresta e dos sistemas naturais associados.

Artigo 6.º

Princípios orientadores

Os princípios gerais constantes do artigo anterior implicam a observância dos seguintes princípios orientadores:

- a) Da conservação: as intervenções silvícolas devem respeitar a manutenção da floresta enquanto

recurso indissociável de outros recursos naturais como a água, o solo, o ar, a fauna e a flora, tendo em vista a sua contribuição para a estabilização da fixação do dióxido de carbono e como repositório de diversidade biológica e genética e os serviços de ecossistema que prestam;

- b) Da produção: as políticas tendentes ao aumento da produção, para além da expansão da área florestal, devem contemplar o aumento da produtividade, da estabilidade, da resiliência e da biodiversidade dos espaços florestais, na ótica do uso múltiplo dos recursos e da sua sustentabilidade;
- c) Da concertação estratégica: a participação dos diferentes grupos sociais, profissionais e socioeconómicos na definição e concretização da política florestal deve ser promovida e dinamizada pelos órgãos competentes da administração central, regional e local;
- d) Da responsabilização social: os cidadãos devem participar no estabelecimento dos objetivos da política de desenvolvimento florestal, no respeito pelos valores económicos, sociais, ambientais e culturais da floresta e sistemas naturais associados;
- e) Da intervenção e mediação: a entidade responsável pela execução da política florestal deve normalizar, fiscalizar e informar a atividade dos agentes intervenientes, bem como compatibilizar os diversos interesses em presença e arbitrar os conflitos resultantes da sua aplicação;
- f) Da criação do conhecimento: o conhecimento gerado pela intervenção científica constitui um elemento estratégico para a tomada de decisões sobre o planeamento da atividade florestal; e
- g) Da cooperação internacional: a gestão, conservação e desenvolvimento sustentável dos recursos da floresta exigem a procura de soluções concertadas com outros países e organizações internacionais, no respeito pelo direito soberano de cada Estado em explorar os próprios recursos de acordo com as suas políticas de desenvolvimento e de ambiente.

Artigo 7.º

Objetivos da política florestal

O Estado, na definição da sua política florestal, prossegue os seguintes objetivos:

- a) Garantir o desenvolvimento sustentável dos espaços florestais e do conjunto das atividades da fileira florestal, promovendo produtos e métodos de gestão certificados;
- b) Responsabilizar todos os cidadãos pela conservação e proteção dos espaços florestais, enquanto recurso natural renovável, fundamental à preservação da biodiversidade;
- c) Assegurar a utilização e a gestão dos espaços florestais de acordo com políticas e prioridades de desenvolvimento, harmonizadas com as orientações internacionalmente aceites e articuladas com as políticas setoriais de âmbito agrícola, ambiental, de ordenamento do território e industrial;
- d) Garantir a gestão sustentável dos espaços florestais e recursos associados como os recursos hídricos, o solo, o ar, a fauna e a flora, promovendo a harmonização das múltiplas funções que eles desempenham e salvaguardando os seus aspetos paisagísticos, recreativos, científicos e culturais, num quadro de desenvolvimento territorial e socioeconómico integrado, de forma a responder às necessidades das gerações presentes e futuras;



- e) Promover e incentivar a agroflorestação, como um sistema de uso do solo que proporciona o equilíbrio entre os interesses comerciais e a sustentabilidade das produções, contribui para a recuperação de áreas degradadas, a conservação da biodiversidade e a redução de fenómenos como a desertificação;
- f) Melhorar o rendimento das explorações florestais e agroflorestais, otimizando a utilização do seu potencial produtivo, bem como, através da promoção de ações conducentes à valorização e monetização dos serviços ecossistémicos, nomeadamente, a mitigação de emissões, a regularização do sistema hidrológico e a valorização paisagística;
- g) Promover a gestão profissional do património florestal nacional, nomeadamente através do ordenamento das explorações florestais e da dinamização da criação de unidades de gestão com escala, e do apoio ao associativismo florestal;
- h) Assegurar a contribuição dos espaços florestais na manutenção da biodiversidade, na proteção e valorização dos recursos hídricos, na conservação do solo, na melhoria da qualidade do ar, no combate à desertificação e na maior resiliência e mitigação das alterações climáticas;
- i) Garantir a proteção das formações florestais de especial importância ecológica e fragilidade;
- j) Assegurar a proteção da floresta contra agentes bióticos e abióticos, em particular contra os incêndios florestais, as pragas e doenças e as espécies invasoras; e
- k) Promover a investigação científica e o desenvolvimento tecnológico aplicado ao domínio florestal.

Artigo 8.º

Alterações climáticas

O Estado, na definição e execução da política florestal deve prever, promover e desenvolver programas, projetos e atividades de adaptação às alterações climáticas e mitigação dos seus efeitos, que visem:

- a) O conhecimento das principais causas das alterações climáticas;
- b) A redução das emissões resultantes da degradação florestal;
- c) Conservar e aumentar os níveis de sequestro e armazenamento de carbono nos espaços florestais;
- d) Sensibilizar as comunidades e a sociedade civil sobre o impacto das alterações climáticas e sobre as atividades de mitigação e adaptação no setor florestal;
- e) Valorizar e monetizar os serviços prestados pelos ecossistemas florestais; e
- f) Garantir a justa distribuição de benefícios provenientes das florestas pelos atores responsáveis pela sua conservação, expansão e resiliência.

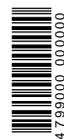
Artigo 9.º

Serviço Florestal

1- O Serviço Florestal é a entidade ou serviço responsável pelo setor florestal e pela execução da política florestal nacional.

2- Incumbe ao Serviço Florestal colaborar na definição das medidas de política florestal, assegurar a sua execução, normalizar, fiscalizar e informar a atividade dos diversos agentes intervenientes, bem como compatibilizar os diversos interesses em presença, competindo-lhe designadamente:

- a) Elaborar, atualizar e coordenar a execução dos instrumentos de planificação do setor florestal, nomeadamente o plano estratégico nacional florestal, o plano de ação florestal e os planos específicos de gestão florestal;
- b) Desenvolver programas de florestação, reabilitação e restauração de espaços florestais, através de criação de novas áreas florestais, construção de obras de conservação de solo e água, conservação e reabilitação das existentes;
- c) Promover e desenvolver zonas de pastagens através de programas de plantações de espécies herbáceas, arbóreas e arbustivas forrageiras;
- d) Delimitar, gerir e fiscalizar os terrenos submetidos ao regime florestal;
- e) Promover o uso sustentável dos recursos florestais lenhosos e não lenhosos, incluindo os recursos paisagísticos;
- f) Preservar a biodiversidade e os ecossistemas florestais em articulação com as entidades responsáveis pelas áreas da biodiversidade e do ambiente;
- g) Gerir os espaços florestais integrados nas áreas protegidas em estreita articulação com o serviço responsável pela área do Ambiente;
- h) Assegurar o controlo e a limitação das emissões de gases de efeito estufa provenientes do desmatamento e da degradação florestal e reportar o balanço de Carbono do setor Uso da Terra e Mudança do Uso da Terra (LULUCF sigla inglesa de Land use, land-use change, and forestry);
- i) Velar pelo cumprimento das leis e regulamentos florestais, bem como dos acordos e normas internacionais relacionadas com o setor florestal;
- j) Fiscalizar e controlar a execução dos planos específicos de gestão florestal a cargo de terceiros;
- k) Fiscalizar o cumprimento pelas entidades delegadas e concessionárias das disposições legais, regulamentares e contratuais aplicáveis;
- l) Prevenir e punir as infrações às leis e regulamentos que regulam a atividade florestal.
- m) Participar em ações que visem o controlo da entrada no país de produtos florestais, nomeadamente madeira, plantas e sementes florestais para prevenir a difusão de agentes patogénicos e/ou material biológico não apto para os ecossistemas locais ou geneticamente inadequado;
- n) Conceber medidas de prevenção de incêndios florestais em articulação com as demais instituições competentes;
- o) Realizar e atualizar os inventários florestais;
- p) Propor ao membro do Governo responsável pela área Florestal, regulamentos de fixação de taxas pela emissão de licenças e autorizações, bem como, pela prestação de demais serviços previstos na presente Lei;



- q) Propor ao membro do Governo regulamentos de criação de mecanismos financeiros para a valorização da gestão integrada que preserve os ecossistemas e os serviços que presta;
- r) Assegurar missões de assistência técnica de vulgarização dos métodos silvícolas junto das populações rurais e associações ou organismos que tenham por objeto atividades ligadas à proteção da natureza;
- s) Promover a investigação, a inovação e a realização de estudos sobre matérias das suas competências, contribuindo para a melhoria da capacitação técnica do seu pessoal e dos proprietários e usuários da floresta; e
- t) Exercer as demais competências que lhe forem cometidas/atribuídas por lei, nomeadamente, as constantes da orgânica do departamento governamental responsável pelo setor Florestal.

3- A nível local as funções do Serviço Florestal são desempenhadas pelas Delegações do departamento governamental responsável pelo setor Florestal.

4- O Estado pode delegar, no todo ou em parte, nos Municípios ou em outras entidades públicas, as competências previstas nas alíneas b), c), d), j), k), r) e s) do n.º 2, sempre que razões de descentralização ou desconcentração, de eficácia, de eficiência ou de participação o justifiquem.

5- A delegação de competências prevista no número anterior é feita mediante acordo, a celebrar entre o Estado e os Municípios ou a outras entidades públicas, que contém nomeadamente o alcance, conteúdo, condições e duração dessa delegação.

6- O Estado pode, mediante a celebração de contratos de concessão, transferir temporária e parcialmente o exercício das competências referidas nas alíneas b), c), d), j), k) o), r) e s) do n.º 2, para entidades privadas, devendo desse contrato constar nomeadamente o alcance, conteúdo, condições e duração da concessão.

Artigo 10.º

Atribuições dos municípios no domínio florestal

São atribuições dos municípios no domínio florestal:

- a) O estabelecimento de regras a observar na plantação e no corte de árvores, em espaços florestais não submetidos ao regime florestal, situados no respetivo território, salvaguardando as restrições previstas no artigo 61.º;
- b) Autorização da criação de florestas em espaços não submetidos ao regime florestal;
- c) Autorização do exercício da atividade comercial de venda de produtos florestais no respetivo território; e
- d) Aplicação de coimas pela prática de contraordenações previstas e punidas nos seus regulamentos sobre árvores e florestas.

Artigo 11.º

Apoio do Estado e de entidades públicas e privadas

1- O Estado apoia técnica e financeiramente os Municípios e as entidades públicas e privadas no exercício das competências próprias ou das que lhes forem transferidas ou concedidas.

2- Os Municípios, as demais entidades públicas e privadas prestam a colaboração e o apoio necessários ao exercício das atribuições do Estado, nomeadamente nas atividades técnicas, de polícia, de fiscalização e de verificação e punição de infrações à lei e aos regulamentos.

CAPÍTULO III

INSTRUMENTOS DE EXECUÇÃO DA POLÍTICA FLORESTAL

Artigo 12.º

Instrumentos de execução da política florestal

1- A política florestal nacional compreende um conjunto de instrumentos programáticos de planeamento, de gestão dos espaços florestais, de definição das incidências do regime florestal no território, de proteção do património silvícola, de valorização dos recursos silvestres, de fomento, de regulação da atividade florestal e de gestão de informação dos recursos florestais.

2- Para a execução da política florestal nacional são definidos e implementados os seguintes tipos de instrumentos:

- a) O Plano Estratégico Nacional Florestal;
- b) O Plano de Ação Florestal; e
- c) O Plano Específico de Gestão Florestal.

Artigo 13.º

Definição do Plano Estratégico Nacional Florestal

1- O Plano Estratégico Nacional Florestal (PENF), constitui o documento de referência estratégica do setor, de orientação para o Plano de Ação Florestal e para os Planos Específicos de Gestão Florestal.

2- O PENF define as orientações estratégicas e operacionais do setor florestal para o horizonte do planeamento, devendo ser identificadas as respetivas potencialidades e constrangimentos, bem como conter uma análise prospetiva, normas e modelos gerais de silvicultura e de gestão e a devida articulação com os instrumentos de gestão territorial relevantes para os espaços florestais.

Artigo 14.º

Plano de Ação Florestal

O Plano de Ação Florestal (PAF), é um instrumento de organização dos espaços florestais a nível de uma ou várias ilhas que, de acordo com as orientações definidas no PENF, é elaborado atendendo às particularidades e necessidades próprias de cada ilha e de forma articulada com os instrumentos regionais e locais de ordenamento do território.

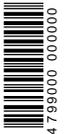
Artigo 15.º

Plano Específico de Gestão Florestal

1- O Plano Específico de Gestão Florestal (PEGF), é um instrumento de administração das unidades de gestão dos espaços florestais que, de acordo com as orientações definidas no PAF, determina, no espaço e no tempo, as intervenções de natureza cultural e de exploração dos recursos, visando a produção sustentável dos bens e serviços por eles proporcionados e tendo em conta as atividades e os usos dos espaços envolventes.

2- Os PEGF devem ainda, garantir a manutenção da utilização florestal do solo e a conservação de níveis adequados de coberto florestal, de acordo com os objetivos estabelecidos no PENF e no PAF.

3- As normas técnicas de elaboração dos PEGF são definidas por regulamento do Serviço Florestal e publicitadas no seu sítio na *Internet*.



47 99000 000000

Artigo 16.º

Participação dos municípios e demais entidades públicas e privadas na elaboração dos instrumentos de política florestal

1- Os Municípios são obrigatoriamente ouvidos no processo de elaboração do PENF e do PAF.

2- No processo de elaboração do PENF e do PAF o Estado, igualmente, fomenta e apoia a participação das demais entidades públicas e privadas ligadas ao setor florestal, da população em geral, das comunidades locais, nomeadamente as associações de proteção da natureza, as associações de desenvolvimento comunitário, as associações representativas de proprietários rurais, de rendeiros e camponeses, com equilíbrio e equidade de género.

3- O Estado fomenta ainda a participação das entidades referidas no n.º 2 na direção e execução de programas ou projetos de divulgação das medidas de política florestal ou de informação, sensibilização e formação das populações, comunidades e cidadãos sobre a necessidade de proteção e valorização da árvore e das florestas.

Artigo 17.º

Regime jurídico do PENF, do PAF e do PEGF

Os regimes jurídicos do PENF, do PAF e do PEGF constam de diploma próprio.

CAPÍTULO IV

REGIME FLORESTAL

Artigo 18.º

Conceito do regime florestal

O regime florestal é o conjunto de incidências e de regras especiais de gestão, aplicado aos espaços florestais, com o objetivo de salvaguardar os recursos presentes, ou enquadrar intervenções territoriais, garantindo a defesa do interesse público.

Artigo 19.º

Objetivos do regime florestal

O regime florestal visa, para os terrenos onde é aplicado:

- a) A manutenção obrigatória das florestas assegurando a sua estabilidade e permanência a longo prazo;
- b) A ampliação, gestão e defesa dos espaços florestais, no quadro das suas diversas funcionalidades e serviços;
- c) Garantir obrigatoriamente a manutenção e o incremento da biodiversidade, da produtividade, da renovação, assim como, as funções ecológicas, económicas e sociais das florestas;
- d) A valorização dos recursos lenhosos, pastoris e demais recursos silvestres, salvaguardando o interesse público no seu aproveitamento e comercialização;
- e) A aplicação prioritária de medidas de levantamento e identificação predial e de vigilância e fiscalização; e
- f) Garantir o acesso prioritário aos apoios públicos.

Artigo 20.º

Categorias funcionais de regime florestal

1- O regime florestal é atribuído com base na categoria funcional prevalecte, definida no PAF, nomeadamente:

- a) Classe de produção, entendida como a contribuição dos espaços florestais para o bem-estar material da sociedade e que engloba a produção lenhosa, de biomassa para energia, carvão, forragem, frutos e sementes e outros materiais não lenhosos;

b) Classe de proteção, entendida como a contribuição dos espaços florestais para a manutenção das geocenoses e das infraestruturas antrópicas, que engloba as subfunções de proteção da rede hidrográfica, de proteção contra a erosão, de proteção contra cheias, de proteção microclimática e de fixação do carbono;

c) Classe de conservação de *habitats*, de espécies da fauna e da flora protegidas, entendida como a contribuição dos espaços florestais para a manutenção da biodiversidade e dos recursos genéticos;

d) Classe de silvopastorícia e agro-silvopastoril, entendida como a contribuição complementar da floresta para a pecuária, a agricultura e pastagens; e

e) Classe de recreio e valorização da paisagem, entendida como a contribuição dos espaços florestais para o bem-estar físico, psíquico, espiritual e social dos cidadãos, que engloba como subfunções principais o turismo de natureza, de usos especiais, o recreio e a conservação de paisagens notáveis.

2- No regime florestal de produção está necessariamente incluída a autorização concedida à entidade gestora do espaço florestal para proceder às ações silvícolas previstas nos PEGF, sendo proibido o abate de árvores sem autorização prévia.

Artigo 21.º

Crítérios de submissão ao regime florestal

1- São obrigatoriamente submetidos ao regime florestal os seguintes espaços florestais:

- a) Os que, pela sua localização, sejam essenciais à proteção das áreas habitacionais, bem como, das respetivas infraestruturas e que assegurem nomeadamente, a respetiva proteção contra as inundações;
- b) Os que sejam essenciais para a regularização dos caudais hídricos e que contribuam para a recarga dos lençóis freáticos;
- c) Os que contribuem para a restauração e para a conservação dos solos contra a erosão e a degradação ambiental; e
- d) Os que contribuem para o restabelecimento e a manutenção dos ecossistemas e para a preservação da biodiversidade.

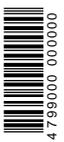
2- Sem prejuízo do disposto no n.º 1, devem ainda ser submetidos ao regime florestal os espaços florestais que sejam essenciais para a manutenção dos serviços ecossistémicos, sejam eles de regulação, provisão, de suporte ou culturais.

Artigo 22.º

Espaços florestais das entidades públicas

1- Todos os espaços florestais pertencentes ao Estado, aos Municípios e a outras entidades públicas, que preenham os critérios previstos no artigo 21.º são submetidos ao regime florestal, através de Despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas Florestal, do Ambiente e do Ordenamento do Território e da Administração Local, no caso dos terrenos pertencentes aos municípios.

2- As condições gerais de florestação a observar e o tipo de utilização permitida nos espaços florestais referidos no n.º 1 são determinadas no PAF e PEGF.



4 7 9 9 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

Artigo 23.º

Espaços florestais das entidades privadas

1- Os espaços florestais pertencentes a entidades privadas, que obedeçam aos critérios previstos no artigo 21.º, são submetidos ao regime florestal através de acordo a celebrar com o Estado ou, na falta deste, por Despacho do membro do Governo responsável pelo setor florestal.

2- No acordo ou no Despacho referidos no n.º 1 são estabelecidas as restrições gerais e especiais ao direito de propriedade e as obrigações a que fica sujeito o proprietário e o tipo de utilização permitida.

3- As entidades privadas podem propor ao Estado a alienação ou a expropriação do terreno submetido ao regime florestal.

Artigo 24.º

Proibição de arroteamento

É proibido o arroteamento de terrenos submetidos ao regime florestal, ressalvadas as exceções previstas na presente Lei.

Artigo 25.º

Práticas de silvicultura e gestão florestal

1- Os proprietários e gestores florestais devem observar as práticas de silvicultura e gestão florestal sustentável na exploração e utilização dos espaços florestais.

2- É elaborado pelo Serviço Florestal um manual de práticas de silvicultura e gestão florestal.

Artigo 26.º

Instrumentos de intervenção nos espaços florestais

São considerados instrumentos de intervenção nos espaços florestais:

- a) Os modelos de exploração previstos no PAF e nos PEGF;
- b) As medidas de ordenamento dos espaços florestais afetados por incêndios; e
- c) As regras de arborização e rearborização dos espaços florestais.

Artigo 27.º

Direitos dos proprietários

Os proprietários, os titulares de direitos reais de gozo e os possuidores de terrenos submetidos ao regime florestal têm o direito de acesso aos mesmos, no caso de terem transferido a sua gestão para outra entidade, bem como aos produtos florestais resultantes da sua exploração, após a dedução dos custos incorridos nessa exploração.

Artigo 28.º

Inscrição no cadastro e no registo predial

1- O ato de submissão de um terreno ao regime florestal está sujeito a inscrição na matriz predial ou no cadastro, nas zonas cadastradas, assim como, no registo predial na Conservatória dos Registos do lugar da localização do terreno.

2- O Estado, através do Serviço Florestal, comunica aos Municípios, ao serviço central responsável pelo cadastro e a todas as Conservatórias competentes os atos de submissão ao regime florestal de terrenos privados, com vista à sua inscrição oficiosa na matriz predial e/ou cadastro e registo predial.

3- O Estado, através do Serviço Florestal, deve remeter cópias do PAF e dos PEGF, com a identificação dos terrenos submetidos ao regime florestal para o averbamento oficioso à descrição dos terrenos e prédios.

Artigo 29.º

Terrenos florestais vagos e sem dono conhecido

1- Os terrenos florestais vagos e sem dono conhecido que, comprovadamente, não tenham entrado na posse reconhecível de outras entidades públicas ou privadas, devem ser inscritos no cadastro e registo predial em nome do Estado, nos termos da Lei de Solos, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 2/2007, de 19 de julho e submetidos ao regime florestal de acordo com a presente Lei.

2- Para efeitos da presente Lei, entende-se por terreno vago e sem dono conhecido os lotes ou áreas de terrenos sem qualquer ocupação ou aproveitamento e relativamente ao qual não existe ou não são conhecidos os respetivos titulares do direito inscrito nem no registo predial nem na matriz predial, nos termos da lei.

Artigo 30.º

Mapeamento de espaços submetidos ao regime florestal

Para efeitos de aplicação dos critérios estabelecidos no artigo 21.º, o Estado, através do Serviço Florestal, deve proceder ao mapeamento dos espaços florestais públicos e privados submetidos ao regime florestal, num prazo máximo de um ano, a contar da publicação da presente Lei.

Artigo 31.º

Circulação nos terrenos submetidos ao regime florestal

A entrada e a circulação de pessoas, gado e veículos nas florestas situadas em terrenos submetidos ao regime florestal são efetuadas pelos sítios indicados pelos agentes florestais ou pelas entidades responsáveis pela sua gestão, de acordo com as orientações fornecidas pelo Serviço Florestal, conforme o disposto no PAF.

Artigo 32.º

Aplicação e fiscalização do regime florestal

No âmbito da aplicação do regime florestal cabe:

- a) Ao Serviço Florestal, garantir a aplicação dos procedimentos de submissão, gestão e desafetação do regime florestal;
- b) Aos proprietários de espaços submetidos ao regime florestal, garantir a sua administração e vigilância;
- c) À Polícia Nacional e às restantes forças de segurança, garantir a fiscalização e o policiamento dos terrenos submetidos ao regime florestal; e
- d) Aos guardas-florestais, nas áreas sujeitas ao regime florestal sob gestão do Estado, auxiliar as forças de segurança nas ações de fiscalização previstas na alínea anterior.

Artigo 33.º

Inventário florestal

1- O Serviço Florestal é responsável pela manutenção de um inventário florestal atualizado que permita o conhecimento detalhado dos recursos florestais nacionais.

2- Os termos de elaboração do Inventário Florestal Nacional e da sua disponibilização pública são determinados por Portaria do membro do Governo responsável pela área das Florestas.



CAPÍTULO V

DESAFETAÇÃO DE TERRENOS SUBMETIDOS AO REGIME FLORESTAL

Artigo 34.º

Pedido ou proposta de desafetação de terrenos submetidos ao regime florestal

1- A iniciativa do processo de desafetação ao regime florestal cabe a qualquer pessoa com interesse direto nisso ou ao Serviço Florestal.

2- O pedido do interessado ou a proposta do Serviço Florestal para a desafetação devem ser fundamentados e acompanhados de um estudo de impacto ambiental e social, no caso de áreas iguais ou superiores a 0.5 hectares, sem prejuízo do disposto na lei que regula as avaliações de impacto ambiental.

3- A desafetação de espaços ao regime florestal tem carácter excepcional, somente podendo ser concedida quando esteja em causa a prossecução de um interesse público superior e está sujeita a um processo de consulta pública transparente, com a audição das demais entidades interessadas e da sociedade civil.

4- Em caso de desafetação e arroteamento, deve ser identificada, em sua substituição, um espaço florestal de superfície equivalente que será submetido ao regime florestal.

Artigo 35.º

Decisão de desafetação ao regime florestal

1- A decisão de desafetação de terrenos ao regime florestal é da competência do membro do Governo responsável pela área Florestal, mediante parecer do Serviço Florestal e do Serviço responsável pelo Ordenamento do Território, após o processo de consulta pública.

2- A decisão prevista no n.º 1 não deve ser emitida enquanto não forem concluídas as operações de plantação no novo espaço a submeter ao regime florestal e/ou cumpridas quaisquer outras obrigações que impendem sobre o interessado no processo de desafetação.

Artigo 36.º

Arroteamento de terrenos anteriormente submetidos a regime florestal

1- A desafetação de terrenos ao regime florestal não implica necessariamente o respetivo arroteamento.

2- Caso a desafetação implique o arroteamento dos terrenos, este está sujeito à autorização do membro do Governo responsável pela área Florestal, mediante parecer do Serviço Florestal.

3- O arroteamento deve ser recusado quando a conservação dos cobertos florestais for reconhecida como necessária nomeadamente à defesa do solo contra a erosão, ao equilíbrio dos sistemas hídricos, à proteção das dunas e das zonas costeiras, ao equilíbrio ambiental e ecológico, ao bem-estar da população e à satisfação das necessidades em material lenhoso, produtos derivados, pastagens e forragens.

4- A autorização de arroteamento está sujeita ao pagamento de uma taxa de reflorestação, de montante a fixar por Portaria do membro do Governo responsável pela área Florestal.

5- Caso a desafetação implique o arroteamento do terreno aplica-se o disposto no n.º 4 do artigo 34.º.

CAPÍTULO VI

EXPLORAÇÃO E CIRCULAÇÃO DE PRODUTOS FLORESTAIS

Artigo 37.º

Exploração de material lenhoso

1- A exploração do material lenhoso nos terrenos submetidos ao regime florestal realiza-se de acordo com as ações aprovadas no âmbito dos PEGF ou conforme as orientações definidas pelo Serviço Florestal, nos casos em que ainda não exista PEGF.

2- A exploração do material lenhoso permite a realização de cortes ordinários e cortes extraordinários, que se distinguem em função da sua previsão ou não previsão nos PEGF.

3- A exploração de material lenhoso nos territórios submetidos ao regime florestal compreende o seguinte conjunto de procedimentos:

- a) De avaliação do material a explorar;
- b) De marcação do material ou de delimitação das áreas a submeter a corte;
- c) De extração e transporte;
- d) De verificação das operações de corte, em harmonia com a marcação efetuada; e
- e) De sua comercialização.

Artigo 38.º

Produção de carvão vegetal

1- A atividade de produção de carvão vegetal está sujeita a autorização do Serviço Florestal ou das Delegações locais do departamento governamental responsável pela área Florestal, devendo o pedido ser acompanhado de uma proposta de realização da atividade enquadrada no respetivo PEGF da qual deve constar:

- a) Experiência ou capacidade técnica, demonstrada através do respetivo pessoal técnico, para a realização da atividade;
- b) A identificação e delimitação das áreas a submeter a poda e/ou a corte; e
- c) Previsão do volume de material lenhoso a explorar.

2- Da autorização referida no n.º 1 deve constar:

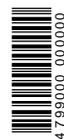
- a) A identificação do produtor;
- b) A data de emissão e o período de validade;
- c) A identificação e delimitação da área autorizada para poda e/ou a corte; e
- d) Identificação, função e assinatura do funcionário que emite a autorização

3- Enquanto não existir PEGF para os espaços florestais em causa, o pedido deve ser acompanhado dos elementos previstos nas alíneas a) a c) do n.º 1.

Artigo 39.º

Circulação de produtos florestais

1- A circulação de produtos florestais lenhosos deverá ser acompanhada por uma autorização emitida pelo Serviço Florestal ou pelas Delegações locais do Departamento Governamental responsável pela área Florestal, que deve ser apresentada pelo transportador sempre que solicitado pelos agentes competentes.



2- Da autorização referida no n.º 1 deve constar:

- a) A identificação e endereço do transportador;
- b) O número de registo do veículo, se aplicável;
- c) A identificação e o endereço do operador;
- d) A origem dos produtos;
- e) O destino e a rota dos produtos;
- f) O contrato de concessão, se existir;
- g) A quantidade de produtos autorizados a circular;
- h) A data de emissão e o período de validade; e
- i) Identificação, função e assinatura do funcionário que emite a autorização.

3- Somente é permitida a circulação de carvão vegetal se for acompanhado de uma autorização de circulação emitida pelo Serviço Florestal ou pelas Delegações locais do departamento governamental responsável pela área Florestal, mediante a apresentação da licença de produção.

4- Tratando-se de produtos florestais importados, a autorização de circulação é emitida com base nos documentos de importação pertinentes, em conformidade com acordos e convenções internacionais ratificados por Cabo Verde.

5- Os proprietários ou gestores de áreas submetidas ao regime florestal que pretendam obter uma autorização de circulação para os produtos lenhosos obtidos nas respetivas propriedades devem solicitá-la ao Serviço Florestal ou às Delegações locais do departamento governamental responsável pela área Florestal.

CAPÍTULO VII

DELIMITAÇÃO DE ZONAS FLORESTAIS SUJEITAS A RISCO DE INCÊNDIO E MEDIDAS DE PROTEÇÃO

Artigo 40.º

Delimitação de zonas de risco

1- O Serviço Florestal procede à delimitação de espaços florestais sujeitas a alto risco de incêndio.

2- As zonas referidas no n.º 1 devem ser devidamente sinalizadas pelo Serviço Florestal.

Artigo 41.º

Medidas de proteção contra incêndio

1- Nas zonas referidas no artigo 40.º é expressamente proibido o uso do fogo, seja como prática agrícola, seja para efeitos recreativos ou outros, nomeadamente, para

2- É expressamente proibido o uso do fogo para qualquer atividade, nos terrenos adjacentes aos espaços florestais, numa distância inferior a 50m.

3- Excetuam-se do disposto nos n.ºs 1 e 2, as atividades realizadas, com as devidas precauções, nas áreas residenciais inseridas nos espaços florestais.

Artigo 42.º

Espacos florestais afetados por incêndios

O ordenamento e a recuperação dos espaços florestais afetados por incêndios implicam a execução das seguintes ações:

- a) Ações de estabilização de emergência e de reabilitação, de curto e médio prazos; e
- b) Ações de rearboreção dos espaços afetados por incêndios.

Artigo 43.º

Estabilização de emergência e de reabilitação

1- As ações de estabilização de emergência e de reabilitação são da responsabilidade da entidade gestora do espaço florestal.

2- Excecionam-se do n.º 1 as ações de estabilização de emergência e de reabilitação que, pela existência de recursos naturais e infraestruturas de particular relevância ou valor estratégico, impliquem a intervenção dos serviços públicos competentes.

3- No caso de os proprietários e produtores florestais não executarem as ações de emergência e de reabilitação da sua responsabilidade estas são executadas pelo Serviço Florestal, nas áreas submetidas a regime florestal, a expensas daqueles.

4- As ações referidas nos números anteriores devem respeitar o manual de boas práticas na recuperação de áreas ardidas, a elaborar pelo Serviço Florestal.

Artigo 44.º

Uso do solo afetado por incêndios

1- Durante o período de quinze anos a contar da data de ocorrência do incêndio, não podem, nos espaços florestais afetados por incêndios, em solo rural, ser alteradas, revistas ou suspensas as disposições dos planos diretores municipais ou elaborar-se novos instrumentos de gestão territorial que conduzam ao aumento da superfície urbanizável ou da edificação nesses espaços relativamente ao disposto nos instrumentos em vigor à data do incêndio.

2- A proibição referida no número anterior somente pode ser levantada por Despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Florestas, do Ambiente e do Ordenamento do Território e da Administração Local, mediante requerimento fundamentado da respetiva Câmara Municipal, apresentado no prazo de um ano após a data da ocorrência do incêndio ou a todo o tempo, no caso de ações de interesse geral.

3- O procedimento previsto no número anterior não pode ser desencadeado sem que se demonstrem estarem finalizados todos os procedimentos de investigação sobre os motivos e causas de incêndios a desenvolver pelas forças e serviços de segurança.

4- É proibida a prática da pastorícia nos espaços florestais arborizados afetados por incêndios ou nos espaços florestais integrados em áreas classificadas cuja recuperação seja negativamente afetada por esta atividade, pelo período de cinco anos a contar da data da ocorrência.

5- O requerimento referido no n.º 2 é dirigido ao membro do Governo responsável pela área do Ordenamento do Território, devendo ser instruído com planta de localização à escala de 1:25 000, com a área ardida devidamente demarcada e com relatório da Polícia Nacional sobre os motivos e causas do incêndio.

6- Os planos diretores municipais devem obrigatoriamente identificar as áreas de povoamentos florestais.

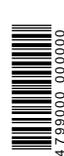
Artigo 45.º

Rearboreção de espaços florestais afetados por incêndios

1- As ações de rearboreção de espaços florestais afetados por incêndios devem, independentemente das áreas em causa, ser precedidas de:

- a) Autorização do Serviço Florestal, quando se trate de alterar a composição dos povoamentos preexistentes; e
- b) Comunicação ao Serviço Florestal, quando se trate de repor a composição dos povoamentos preexistentes ou quando a alteração da composição estiver prevista em PEGF aprovado.

2- Não é permitida a alteração da composição em povoamentos ardidos dominados por espécies nativas.



CAPÍTULO VIII

GESTÃO DOS TERRENOS FLORESTAIS DO ESTADO E DE OUTRAS ENTIDADES PÚBLICAS

Artigo 46.º

Terrenos do Estado

1- A gestão dos terrenos florestais submetidos a regime florestal pertencentes ao Estado e a outras entidades públicas, com exceção dos pertencentes aos municípios, é assegurada pelo Serviço Florestal.

2- O Serviço Florestal, pode, através da celebração de contratos de concessão sujeitos a concurso público ou de protocolos de gestão ou de cogestão, atribuir a qualquer entidade pública ou privada a gestão total ou parcial dos terrenos florestais pertencentes ao Estado e a outras entidades públicas.

Artigo 47.º

Conteúdo da concessão

Do contrato de concessão deverão constar, nomeadamente:

- a) O objeto da concessão;
- b) O prazo;
- c) Os direitos e obrigações especiais recíprocos das partes;
- d) Os casos que justificam a resolução do contrato e os respetivos termos, forma e consequências;
- e) As condições em que pode ocorrer o resgate da concessão e suas consequências;
- f) Os casos e as consequências da caducidade da concessão;
- g) As condições especiais a que fica subordinado, designadamente em matérias sociais e de género, bem como de conservação de espécies florestais, e proteção do ambiente; e
- h) Outras condições previstas na lei.

Artigo 48.º

Resolução e resgate da concessão

1- O Serviço Florestal pode rescindir o contrato de concessão, em casos de violação grave, não sanada ou não sanável das obrigações do concessionário, nomeadamente por verificação dos seguintes factos:

- a) Desvio do objeto da concessão;
- b) Violação da legislação aplicável ao objeto da concessão ou de qualquer das cláusulas do contrato de concessão;
- c) Dissolução do concessionário; ou
- d) Oposição sem qualquer fundamento válido e reiterada ao exercício das competências do Serviço Florestal e desobediências injustificadas e constantes às suas determinações ou decisões.

2- O Serviço Florestal pode resgatar a concessão desde que motivos de interesse público o justifiquem, mediante notificação à concessionária com a antecedência mínima de doze meses, decorrido que seja, pelo menos, um terço da duração do contrato.

3- Em tudo quanto não estiver previsto no presente artigo ou no contrato de concessão, aplica-se o disposto no Regime Jurídico dos Contratos Administrativos, aprovado pelo Decreto-lei n.º 50/2015, de 23 de setembro, com as devidas adaptações.

Artigo 49.º

Protocolos de gestão ou de cogestão

O disposto nos artigos 47.º e 48.º aplica-se, com as necessárias adaptações, aos casos em que sejam celebrados protocolos de gestão ou de cogestão.

Artigo 50.º

Gestão comunitária e associativa

O Serviço Florestal pode atribuir, designadamente às associações comunitárias, a organizações não governamentais locais ou a grupos organizados de cidadãos, que desenvolvam atividades nas áreas florestal e/ou ambiental, o encargo de gerir espaços florestais pertencentes ao Estado na respetiva localidade, através do estabelecimento de protocolos de gestão.

Artigo 51.º

Terrenos dos municípios

A gestão dos terrenos florestais dos municípios é assegurada pelos mesmos, podendo, mediante contrato de concessão ou de protocolos de gestão, ser conferida a sua gestão ao Serviço Florestal ou a qualquer outra entidade pública ou privada.

Artigo 52.º

Agricultura e pecuária em terrenos submetidos ao regime florestal

1- Nos terrenos do Estado submetidos ao regime florestal pode ser autorizada a utilização de parcelas para a agricultura ou pecuária com confinamento dos animais, desde que essas atividades não prejudiquem as finalidades de submissão ao regime florestal.

2- A utilização prevista no número anterior está sujeita ao pagamento de uma taxa, de montante a fixar por Portaria do membro do Governo responsável pela área Florestal.

3- Sem prejuízo do disposto nos instrumentos de gestão do território, a utilização agrícola e silvopastoril dos espaços florestais compatibiliza-se com a manutenção do arvoredo, com as funções de proteção do solo e dos recursos hídricos e com a conservação de espécies e *habitats* protegidos, sendo enquadrada no âmbito dos PEGF.

4- O Serviço Florestal estabelece as demais condições e restrições a que fica subordinada a utilização agrícola e silvopastoril dos espaços florestais, devendo fiscalizar o exercício dessas atividades.

Artigo 53.º

Autorização de corte

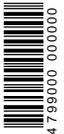
1- Nos terrenos submetidos ao regime florestal pertencentes ao Estado e a outras entidades públicas, pode ser concedida pelo Serviço Florestal ou às Delegações locais do departamento governamental responsável pela área Florestal, a pedido dos interessados, a autorização a particulares para o corte, a desramação e a poda de arvóres.

2- Nos terrenos não geridos pelo Serviço Florestal, o corte, a desramação e a poda de árvores está sujeito à fiscalização daquele serviço ou pela sua representação local, os quais devem ser previamente informados da data da respetiva ocorrência.

Artigo 54.º

Atividade cinegética em espaços florestais

1- A atividade cinegética ou de caça nos espaços florestais pode ser permitida sempre que não represente um risco para o ecossistema e as espécies protegidas ou sensíveis, nos termos a definir por lei.



2- As atividades cinegéticas estão sujeitas à autorização da entidade responsável pela área do ambiente e a sua fiscalização compete à Polícia Nacional e aos Guardas-Florestais.

3- A caça é proibida nos espaços florestais das áreas protegidas, nas áreas sensíveis e nas áreas de proteção, considerando como tais as áreas onde o exercício da caça pode causar perigo para a vida, saúde ou tranquilidade das pessoas ou constitui risco de danos para os bens.

4- São consideradas áreas de proteção as praias de banho, as faixas de terreno de duzentos e cinquenta metros em torno de povoados e estradas, as faixas de terreno adjacentes a quinhentos metros dos estabelecimentos de ensino, hospitalares, prisionais, tutelares de menores, científicos, lares de idosos, instalações militares ou de forças de segurança, estabelecimentos de proteção à infância, estações radioelétricas, faróis, portos marítimos, aeroportos, instalações turísticas, parques de campismo e desportivos, instalações industriais e de criação animal, locais com linhas de alta e média tensão de transporte de energia, bem como quaisquer terrenos que os circundem.

CAPÍTULO IX

GESTÃO DOS TERRENOS PRIVADOS

Artigo 55.º

Regime de gestão

A gestão dos terrenos privados submetidos ao regime florestal é feita pelos respetivos proprietários.

Artigo 56.º

Transferência de gestão

1- O proprietário pode, mediante contrato, encarregar o Serviço Florestal ou qualquer entidade pública ou privada, da gestão dos seus terrenos submetidos ao regime florestal.

2- A remuneração do Serviço Florestal pela gestão dos terrenos referidos no n.º 1 é fixada, por Despacho do membro do Governo responsável pela área das Florestas, atendendo ao rendimento anual total proveniente da exploração dos terrenos, podendo o proprietário dispor livremente dos produtos da exploração.

3- A remuneração prevista no n.º 2 pode ser dispensada ou reduzida pelo membro do Governo responsável pela área das Florestas por razões justificadas da ausência ou diminuição dos rendimentos previstos.

Artigo 57.º

Gestão em casos especiais

1- O Serviço Florestal assume a gestão de terrenos privados submetidos ao regime florestal quando o proprietário seja desconhecido, esteja ausente ou não tenha representante legal ou voluntário conhecido e haja necessidade de assegurar a aplicação do regime florestal, podendo, para esse efeito, agir em nome do proprietário.

2- O Serviço Florestal assume ainda a gestão de terrenos privados submetidos ao regime florestal quando o proprietário deixe de cumprir as obrigações impostas pelo regime florestal e haja necessidade de sua aplicação.

Artigo 58.º

Expropriação

1- O Estado pode expropriar os terrenos privados submetidos ao regime florestal ou ao programa de florestação sempre que o proprietário se recuse a cumprir as obrigações impostas pelo regime florestal ou pelo programa de reflorestação e haja indubitável interesse público na realização da florestação.

2- O processo de expropriação rege-se pelo disposto na lei sobre as expropriações por utilidade pública.

CAPÍTULO X

ARVOREDO DE INTERESSE PÚBLICO E ÁREAS DE PROTEÇÃO ESPECIAL

Artigo 59.º

Âmbito

1- O presente capítulo aplica-se aos povoamentos florestais, bosques ou bosquetes, arboretos, alamedas e jardins de interesse botânico, histórico, paisagístico ou artístico, bem como aos exemplares isolados de espécies lenhosas e não lenhosas que, pela sua representatividade, raridade, porte, idade, historial, significado cultural ou enquadramento paisagístico, possam ser considerados de relevante interesse público e se recomende a sua cuidadosa conservação.

2- O disposto no presente capítulo não colide com os demais instrumentos legais de proteção dos espaços florestais, previstos nesta e em outras leis, assim como, de áreas protegidas e classificadas e, ainda, com todos os regimes jurídicos que lhes são aplicáveis.

Artigo 60.º

Classificação do arvoredo de interesse público

1- O processo de inventariação e a classificação do arvoredo de interesse público são da responsabilidade do Serviço Florestal e do Serviço responsável pela investigação agrária nacional.

2- A classificação de arvoredo de interesse público pode ser proposta:

- a) Pelos proprietários do arvoredo;
- b) Pelos municípios;
- c) Por entidades gestoras de espaços florestais;
- d) Por organizações não-governamentais do ambiente;
- e) Por cidadão e movimentos de cidadãos.

3- Para os efeitos do disposto no número anterior, o Serviço Florestal deve manter disponível no seu sítio da *Internet* ou disponibilizar em formato de papel um formulário apto a acolher as propostas de classificação.

4- A classificação de arvoredo de interesse público é realizada por despacho do dirigente máximo do Serviço Florestal, o qual identifica e localiza o arvoredo e fundamenta a sua classificação.

5- O despacho referido no número anterior produz os seus efeitos após publicação no *Boletim Oficial*.

6- Os critérios de classificação de arvoredo de interesse público e os procedimentos de instrução e comunicação são determinados por Portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Florestas, do Ambiente e da Cultura.

7- Sempre que a proposta de classificação seja apresentada pelas entidades referidas nas alíneas b), c), d) e e) do n.º 2, os proprietários do arvoredo são obrigatoriamente ouvidos durante o processo de instrução.

8- O arvoredo de interesse público, classificado como tal nos termos da presente Lei, ou em vias de classificação como tal, beneficia automaticamente de uma zona geral de proteção de cinquenta metros de raio a contar da sua base.

9- Nos casos em que a classificação incida sobre um grupo de árvores, a zona de proteção considera-se a partir da intersecção das zonas de proteção de cinquenta metros de raio a contar da base de cada um dos exemplares.



4 7 99000 000000

10- Atendendo à localização em concreto, ao enquadramento paisagístico, à especificidade e às características das espécies alvo de classificação, a entidade responsável pela respetiva classificação pode, fundamentadamente e a título excecional, reduzir ou majorar os limites fixados no n.º 9 para a zona geral de proteção.

11- A zona geral de proteção a que se refere o n.º 8 fica registada no processo que acompanha a classificação do arvoredo.

12- Para efeitos do disposto no número anterior, são ouvidas as respetivas autarquias locais.

13- Sem prejuízo do disposto no n.º 1, os municípios podem, em articulação com o Serviço Florestal, aprovar regimes próprios de classificação de arvoredo de interesse municipal, concretizados em regulamento municipal, aplicando-se, com as devidas adaptações, o disposto na presente lei.

14- Compete ao Serviço Florestal desclassificar arvoredo de interesse público, quando devidamente justificado, e efetuar a competente atualização do registo, nos termos do artigo 62.º.

Artigo 61.º

Intervenções em arvoredo de interesse público

1- Atendendo à especificidade e às características das espécies alvo de classificação, no despacho de classificação do arvoredo de interesse público são definidas as intervenções proibidas e todas aquelas que carecem de autorização prévia do Serviço Florestal.

2- Sem prejuízo do disposto no número anterior, são proibidas quaisquer intervenções que possam destruir ou danificar o arvoredo de interesse público, designadamente:

- a) O corte do tronco, ramos ou raízes;
- b) A remoção de terras ou outro tipo de escavação, na zona de proteção;
- c) O depósito de materiais, seja qual for a sua natureza, e a queima de detritos ou outros produtos combustíveis, bem como a utilização de produtos fitotóxicos na zona de proteção; e
- d) Qualquer operação que possa causar dano, mutile, deteriore ou prejudique o estado vegetativo dos exemplares classificados.

3- O disposto no número anterior aplica-se ao arvoredo que se encontre em processo de classificação, nos termos do artigo 60.º.

4- A manutenção e conservação do arvoredo de interesse público são da responsabilidade dos seus proprietários, podendo estes solicitar o apoio técnico e material do Serviço Florestal.

5- Todas as operações de beneficiação do arvoredo de interesse público, incluindo o corte, desrama, poda de formação ou sanitária, ou qualquer outro tipo de benfeitorias ao arvoredo, carecem de autorização do Serviço Florestal.

6- O Serviço Florestal pode ordenar, nos termos legais, o embargo de quaisquer ações em curso que estejam a ser efetuadas com inobservância de determinações expressas na presente Lei.

Artigo 62.º

Registo do arvoredo de interesse público

1- O Registo Nacional do Arvoredo de Interesse Público é constituído por todos os exemplares classificados ou em processo de classificação pelo Serviço Florestal.

2- O Serviço Florestal mantém disponível ao público e atualizado o Registo Nacional do Arvoredo de Interesse Público, bem como o conjunto dos exemplares que, tendo integrado tal registo, vierem a ser desclassificados, juntamente com os motivos que levem à perda de tal estatuto de proteção.

Artigo 63.º

Espaços florestais submetidos ao regime florestal que sejam áreas protegidas

Os espaços florestais que sejam parte integrante de áreas protegidas são geridos conjuntamente, e em estreita articulação, pelo Serviço Florestal e pelo serviço responsável pela área do ambiente.

Artigo 64.º

Intervenções em espaços florestais não submetidos ao regime florestal

1- A plantação de espécies florestais em espaços não submetidos ao regime florestal é livre, observadas as regras estabelecidas pelos municípios e serviços florestais neste domínio.

2- O corte e/ou abate de arvore em terrenos não submetidos ao regime florestal devem ser autorizados pelo Serviço Florestal ou pelas Delegações do departamento governamental responsável pelo setor florestal.

CAPÍTULO XI

OPERAÇÕES DE PLANTAÇÃO E FLORESTAÇÃO

Artigo 65.º

Programa de plantação e florestação

1- O Serviço Florestal, elabora, tendo em conta o PAF, um programa de operações de plantação de árvores e florestação, que abrange os terrenos públicos e privados ainda não submetidos ao regime florestal.

2- O programa de plantação de árvores e de florestação determina os perímetros de arborização ou de florestação, a vocação da plantação projetada, as espécies e os tratamentos a realizar.

3- O programa de plantação de árvores e de florestação é aprovado por Despacho do membro do Governo responsável pela área das Florestas, cabendo a sua execução a entidades públicas e privadas, mediante contrato a celebrar com o Estado.

Artigo 66.º

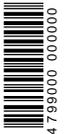
Florestação em terrenos dos municípios e de entidades privadas

As operações de plantação e florestação em terrenos dos municípios ou de entidades privadas depende do acordo dos proprietários, sem prejuízo da obrigatoriedade da realização de uma arborização ou florestação mínima estabelecida pelo Serviço Florestal.

Artigo 67.º

Plantação ou florestação de terrenos descobertos com aptidão florestal

Os terrenos descobertos que não contenham culturas e nem vestígios de plantação podem ser incluídos num perímetro de arborização ou florestação.



CAPÍTULO XII

DEFESA DA FLORESTA CONTRA AGENTES BIÓTICOS E ABIÓTICOS

Artigo 68.º

Proteção contra agentes bióticos

1- Sem prejuízo do regime jurídico aplicável à proteção fitossanitária, a salvaguarda do património florestal contra agentes bióticos é da responsabilidade de todos os proprietários e gestores florestais, sendo estes obrigados a executar e facilitar a execução das ações de controlo e erradicação de organismos prejudiciais.

2- A proteção das florestas contra agentes bióticos prejudiciais reveste-se de carácter preventivo, mediante técnicas silvícolas adequadas, utilização de agentes biológicos que impeçam ou atenuem a dispersão das populações de organismos prejudiciais e a aplicação de métodos de proteção integrada.

3- O Estado, juntamente com as organizações não governamentais ligadas ao setor florestal e a Administração Local, adota as medidas necessárias de vigilância, localização e controlo ou erradicação de focos emergentes de agentes bióticos prejudiciais.

4- Os proprietários e produtores florestais estão obrigados a comunicar às entidades competentes a incidência de focos anormais de pragas, doenças e plantas invasoras ou o surgimento de organismos classificados de quarentena de acordo com a legislação especial aplicável.

5- A introdução pelos proprietários e produtores florestais, públicos e privados, de novas espécies lenhosas exóticas deve obedecer à realização de ensaios experimentais de introdução de espécies, que permitam certificar a inexistência de impactos negativos para os ecossistemas, nomeadamente, eventuais comportamentos invasores, que coloquem em risco a flora nacional, em especial, a nativa e a endémica.

6- A proteção fitossanitária e a defesa contra agentes bióticos prejudiciais são objeto de legislação específica.

Artigo 69.º

Defesa da floresta contra agentes abióticos

Compete ao Estado estruturar um sistema de defesa contra agentes abióticos que englobe um conjunto de medidas e ações de articulação institucional, de planeamento e de intervenção relativas à prevenção e proteção das florestas contra os mesmos.

Artigo 70.º

Realização de outras atividades em espaço florestal

1- Sem prejuízo do disposto em planos especiais de ordenamento do território ou em legislação especial, designadamente sobre áreas protegidas, todas as atividades de recreio e lazer desenvolvidas em espaço florestal devem observar as disposições de condicionamento de acesso e permanência relativas à defesa da floresta contra incêndios, bem como as normas de salvaguarda dos recursos florestais.

2- As funções de conhecimento, conservação e valorização dos recursos geológicos são compatíveis com o uso florestal.

3- As ações que passem pela utilização de recursos geológicos que se integrem no domínio privado ficam sujeitas a autorização do Serviço Florestal, depois de parecer prévio do departamento governamental responsável pela área de Geologia.

4- As ações respeitantes a recursos geológicos do domínio público seguem o regime constante da legislação específica, sem prejuízo da emissão do parecer do Serviço Florestal.

CAPÍTULO XIII

TAXAS, INCENTIVOS E BENEFÍCIOS FISCAIS

Artigo 71.º

Taxas

1- Os procedimentos administrativos previstos na presente Lei, bem como os demais tendentes à sua boa execução, estão sujeitos ao pagamento de taxas destinadas a cobrir os encargos relacionados com a prossecução da política florestal, bem como com fiscalização do seu cumprimento.

2- As taxas constituem receita do departamento governamental responsável pela área das Florestas, devendo ser afetas ao Serviço Florestal e constam de regulamento próprio, a aprovar por Decreto-lei.

3- As taxas afetas ao Serviço Florestal nos termos do número anterior integram o Fundo do Ambiente e destinam-se a financiar atividades, nos termos a regulamentar por Portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Florestas e das Finanças.

Artigo 72.º

Incentivos e apoios

Os incentivos e apoios ao setor florestal podem consistir em:

- a) Concessão de crédito com juros bonificados, para plantação de árvores, arborização ou florestação ou obras de proteção das florestas;
- b) Financiamento, total ou parcial a programas e projetos relacionados com a atividade florestal;
- c) Prestação de assistência técnica pelo Serviço Florestal ou pelas Delegações do Departamento Governamental responsável pela área Florestal ou ainda pelas entidades privadas contratadas para o efeito, por este; e
- d) Fornecimento de bens e serviços para a execução de trabalhos, projetos e programas florestais.

Artigo 73.º

Benefícios fiscais

Os benefícios fiscais ao setor florestal têm em consideração a natureza dos bens e serviços prestados pelas explorações florestais e o longo período de retorno dos investimentos e podem consistir em:

- a) Isenção de impostos sobre os rendimentos pelo período de tempo que durar a submissão ao regime florestal;
- b) Isenção de impostos sobre os rendimentos obtidos pela exploração de florestas; e
- c) Isenção de direitos aduaneiros na importação de bens destinados a operações de plantação de árvores, florestação ou exploração de florestas.

Artigo 74.º

Transferência de fundos e cedência de bens

O Estado pode conceder apoios financeiros e transferir, nos termos da lei, bens para os municípios, bem como, para organizações da sociedade civil dotados da devida competência técnica, que desenvolvam programas específicos de plantação de árvores e florestação e/ou tenham assumido a gestão do regime florestal dos respetivos terrenos.



CAPÍTULO XIV
FISCALIZAÇÃO

Secção I

Disposições gerais

Artigo 75.º

Finalidades da fiscalização florestal

A fiscalização florestal tem por finalidades:

- a) Assegurar o cumprimento da legislação florestal;
- b) Proteger os ecossistemas e espécies da flora e da fauna selvagem;
- c) Contribuir para a gestão sustentável dos recursos florestais e faunísticos;
- d) Contribuir para a prevenção, deteção e combate a queimadas e incêndios florestais, bem como na investigação das suas causas;
- e) Proteger a saúde e qualidade de vida dos cidadãos;
- f) Contribuir para a educação e informação dos cidadãos sobre as normas previstas na presente Lei, bem como sobre as atividades de fiscalização;
- g) Assegurar a informação das comunidades locais e rurais sobre os seus direitos e obrigações previstos na presente Lei, bem como na legislação ambiental aplicável; e
- h) Assegurar a informação às comunidades locais e rurais sobre a importância da preservação e proteção dos seus conhecimentos tradicionais.

Artigo 76.º

Fiscalização das florestas

A fiscalização do cumprimento das normas que constam da presente Lei compete ao Serviço Florestal, às Delegações do departamento governamental responsável pelo setor, aos guardas-florestais e aos serviços municipais competentes, todos doravante designados agentes de fiscalização.

Artigo 77.º

Dever de colaboração

1- Os proprietários e concessionários de terrenos submetidos ao regime florestal devem prestar aos agentes de fiscalização, a colaboração e o auxílio necessários ao eficaz desempenho das suas funções.

2- Têm o dever de especial colaboração com os agentes de fiscalização as seguintes autoridades:

- a) A Polícia Nacional;
- b) As autoridades administrativas e autárquicas;
- c) As forças de defesa e segurança;
- d) As Delegações Aduaneiras; e
- e) As Capitánias dos Portos.

3- Em caso de urgência, os agentes de fiscalização devem requisitar o auxílio da autoridade administrativa e policial mais próxima da localidade em que se encontrem.

4- As associações de defesa do ambiente e os cidadãos que constatarem infrações à presente Lei ou ainda que presumam as mesmas estejam na iminência de ocorrer, devem dos factos dar conhecimento às autoridades competentes.

Secção II

Guardas-florestais

Artigo 78.º

Natureza

Os guardas-florestais constituem um corpo de funcionários destinado a auxiliar o Serviço Florestal e os demais agentes de fiscalização, na fiscalização e aplicação do disposto na presente Lei e respetiva regulamentação.

Artigo 79.º

Competência

No exercício das suas funções, competem aos guardas-florestais, nomeadamente:

- a) Fiscalizar o cumprimento da legislação florestal, da caça e do regime agro-silvopastoril;
- b) Levantar autos de notícia pelas infrações de que tiver conhecimento e adotar as medidas cautelares e de polícia necessárias e urgentes para assegurar os meios de prova;
- c) Acompanhar os trabalhos de campo do setor florestal, sempre que solicitado nesse sentido;
- d) Participar na fiscalização da comercialização dos produtos florestais;
- e) Exercer funções de vigilância nas áreas florestais a seu cargo;
- f) Participar na prevenção e deteção de incêndios florestais e colaborar no seu combate;
- g) Apoiar as ações de extensão florestal no domínio da propriedade privada;
- h) Participar e colaborar na investigação das causas dos fogos florestais;
- i) Colaborar em ações de sensibilização e de formação das populações empreendidas pelo Serviço Florestal e Delegações do Departamento Governamental responsável pela área das Florestas; e
- j) Contribuir para a conservação de caminhos florestais e outras infraestruturas.

Artigo 80.º

Desempenho das funções

O desempenho das funções de guarda-florestal é assegurado em regime de emprego, nos termos do previsto no Decreto-lei n.º 9/2013, de 26 de fevereiro, que aprova o Plano de Cargos, Carreiras e Salários para a Administração Pública.

Artigo 81.º

Estatuto dos guardas-florestais

O estatuto dos guardas-florestais é aprovado por Decreto-lei.

CAPÍTULO XV
CONTRAORDENAÇÕES FLORESTAIS
E RESPETIVO PROCESSO

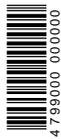
Secção I

Contraordenações florestais

Artigo 82.º

Âmbito

1- Constitui contraordenação florestal todo o facto ilícito e censurável que preencha um tipo legal correspondente à violação de disposições legais e regulamentares relativas à exploração, conservação e valorização dos espaços florestais e dos seus recursos que consagrem direitos ou imponham deveres, para o qual se comine uma coima.



2- Para efeitos do número anterior, considera-se como legislação e regulamento a presente Lei e toda a legislação enquadradora da exploração, conservação, gestão e defesa dos espaços florestais e dos seus recursos.

Artigo 83.º

Regime

As contraordenações florestais são reguladas pelo disposto na presente Lei e, subsidiariamente, pelo Regime Jurídico das Contraordenações, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 9/95, de 27 de outubro.

Artigo 84.º

Tipologias das contraordenações

Para determinação da coima aplicável e tendo em conta a relevância dos direitos e interesses violados, as contraordenações classificam-se em leves, graves e muito graves.

Artigo 85.º

Contraordenações

1- Constituem contraordenações leves:

- a) A não realização pelos proprietários dos terrenos submetidos ao regime florestal das intervenções de natureza cultural e de exploração dos recursos previstas nos PEGF, em infração ao disposto no artigo n.º 1 do artigo 15.º;
- b) A circulação de pessoas, gado e veículos, em florestas ou terrenos submetidos ao regime florestal, sem licença ou autorização, em infração ao disposto no artigo 31.º;
- c) A entrada de gado e veículos, em florestas ou terrenos submetidos ao regime florestal fora dos sítios indicados pelos guardas-florestais ou pelas entidades responsáveis pela sua gestão, em infração ao disposto no artigo 31.º;
- d) A circulação de produtos florestais sem autorização das autoridades competentes, em infração ao disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 39.º;
- e) A circulação de carvão vegetal sem autorização das autoridades competentes, em infração ao disposto no n.º 3 do artigo 39.º;
- f) A circulação de produtos florestais importados sem autorização do Serviço Florestal, em infração ao disposto no n.º 4 do artigo 39.º;
- g) A falta de comunicação, às entidades competentes, da incidência de focos anormais de pragas, doenças e invasoras lenhosas, em infração ao disposto no n.º 4 do artigo 68.º; e
- h) A falta de autorização do Estado para a prática da agricultura ou pecuária nos seus terrenos submetidos ao regime florestal, em infração ao disposto no n.º 1 do artigo 52.º;

2- Constituem contraordenações graves:

- a) A utilização dos espaços florestais submetidos ao regime florestal para fins diversos dos enunciados no artigo 19.º;
- b) O arroteamento, sem autorização do Serviço Florestal, de terrenos que deixem de ser submetidos ao regime florestal, em infração ao disposto no n.º 2 do artigo 36.º;
- c) A exploração de material lenhoso e produtos florestais em infração ao disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 37.º;

- d) O uso do fogo nas áreas florestais sujeitas a alto risco de incêndio, em infração ao disposto no artigo 41.º;
- e) A produção de carvão vegetal sem autorização do Serviço Florestal e demais autoridades competentes, em infração ao disposto no artigo 38.º;
- f) A prática da pastorícia nos espaços florestais arborizados afetados por incêndios ou nos espaços florestais integrados em áreas classificadas cuja recuperação seja negativamente afetada por esta atividade, pelo período de cinco anos a contar da data da ocorrência, em infração ao disposto no n.º 4 do artigo 44.º;
- g) As ações de rearboreização de espaços florestais afetados por incêndios, em infração ao disposto nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 45.º;
- h) A alteração da composição em povoamentos arditos dominados por espécies nativas, em infração ao disposto no n.º 2 do artigo 45.º;
- i) A falta de autorização do Serviço Florestal, nos terrenos submetidos ao regime florestal pertencentes ao Estado e a outras entidades públicas, a particulares para o corte, a desramação e a poda de árvores, em infração ao disposto no n.º 1 do artigo 53.º;
- j) A falta de comunicação ao Serviço Florestal, nos terrenos submetidos ao regime florestal e não geridos por aquele serviço, da data da ocorrência do corte, da desramação e da poda de árvores, em infração ao disposto no n.º 2 do artigo 53.º;
- k) A falta de autorização do Serviço Florestal para as operações de beneficiação do arvoredo, incluindo o corte, desramação, poda de formação ou sanitária, ou qualquer outro tipo de intervenção em arvoredo, em infração ao disposto no artigo 61.º; e
- l) Não executar ou facilitar a execução das ações de controlo e erradicação de organismos prejudiciais, em infração ao disposto no n.º 1 do artigo 68.º;

3- Constituem contraordenações muito graves:

- a) A utilização dos espaços florestais submetidos ao regime florestal de produção para fins diversos dos enunciados na alínea a) do n.º 1 do artigo 20.º;
- b) O arroteamento de terrenos submetidos ao regime florestal, em infração ao disposto no artigo 24.º; e
- c) A não observância das proibições previstas no n.º 2 do artigo 61.º.

Artigo 86.º

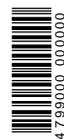
Auto de notícia

1- Quando, no exercício de funções inspetivas se verificar ou comprovar, pessoal e diretamente, qualquer infração à presente Lei punível com coima, é levantado o auto de notícia.

2- O auto de notícia deve mencionar os factos que constituem infração, o dia, a hora, o local e as circunstâncias em que foi cometida, a identificação dos agentes que a presenciaram e tudo o que puderem averiguar acerca da identificação dos agentes da infração e, quando possível, a indicação de, pelo menos, uma testemunha que possa depor sobre os factos.

3- O auto de notícia é assinado pelos agentes que o levantaram e pelas testemunhas, quando for possível.

4- A autoridade ou agente de autoridade que tiver notícia, no exercício das suas funções, de infração à presente Lei levanta o correspondente auto, aplicando-se o disposto nos n.ºs 1 e 2, com as necessárias adaptações.



Artigo 87.º

Participação e denúncia

1- Se qualquer funcionário sem competência para levantar auto de notícia tiver conhecimento, no exercício ou por causa do exercício das suas funções, de qualquer infração à presente Lei que seja punível com coima, participá-la-á, por escrito ou verbalmente, aos serviços competentes para o seu processamento.

2- Qualquer pessoa pode denunciar infrações à presente Lei junto do Serviço Florestal, Delegações locais do departamento governamental responsável pela área da Agricultura, assim como da Polícia Nacional.

3- A participação e denúncia devem conter, sempre que possível, os elementos exigidos para o auto de notícia.

4- O disposto neste artigo é também aplicável quando se trate de funcionário competente para levantar auto de notícia, quando não tenha verificado pessoalmente a infração.

Secção II

Responsabilidade e direito de acesso

Artigo 88.º

Responsabilidade por atuação em nome de outrem

1- Quem agir voluntariamente como órgão, membro ou representante de uma pessoa coletiva, sociedade, ainda que irregularmente constituída, ou de mera associação de facto, ou ainda em representação legal ou voluntária de outrem, é punido, mesmo quando o tipo legal de contraordenação exija:

- a) Determinados elementos pessoais e estes só se verifiquem na pessoa do representado; e
- b) Que o infrator pratique o facto no seu próprio interesse e o representante atue no interesse do representado.

2- O disposto no número anterior é aplicável ainda que seja ineficaz o ato jurídico de atribuição dos poderes de atuação.

3- As pessoas coletivas, sociedades e outras entidades referidas no n.º 1 respondem solidariamente, nos termos da lei civil, pelo pagamento das coimas em que sejam condenados os agentes das infrações previstas na presente Lei, nos termos dos números anteriores.

Artigo 89.º

Responsabilidade das pessoas coletivas e equiparadas

1- As pessoas coletivas, sociedades e meras associações de facto são responsáveis pelas infrações quando cometidas pelos seus órgãos ou representantes em seu nome ou no interesse coletivo.

2- A responsabilidade das entidades referidas no número anterior é excluída quando o infrator tiver atuado contra ordens ou instruções expressas de quem de direito.

3- Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo anterior, a responsabilidade das entidades referidas no n.º 1 não exclui a responsabilidade individual dos respetivos infratores.

Artigo 90.º

Direito de acesso de autoridades administrativas

1- Às autoridades administrativas no exercício das funções inspetivas, de fiscalização ou vigilância é facultada a entrada livre nos estabelecimentos e locais onde se exerçam as atividades a inspecionar.

2- Os responsáveis pelos espaços referidos no número anterior são obrigados a facultar a entrada e a permanência às autoridades de inspeção, fiscalização e vigilância no exercício das suas atividades e a apresentar-lhes a documentação, livros, registos e quaisquer outros elementos que lhes sejam exigidos, bem como a prestar-lhes as informações que sejam solicitadas.

3- Em caso de recusa de acesso ou obstrução à ação inspetiva, de fiscalização ou vigilância, pode ser solicitada a colaboração das forças de segurança para remover tal obstrução e garantir a realização e segurança dos atos inspetivos.

CAPÍTULO XVI

COIMAS E SANÇÕES ACESSÓRIAS

Artigo 91.º

Montantes das coimas

1- A cada escalão classificativo de gravidade das contraordenações florestais corresponde uma coima variável, consoante seja aplicada a uma pessoa singular ou coletiva, e em função do grau de culpa do infrator.

2- Às contraordenações leves correspondem as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoas singulares, de 5.000\$00 (cinco mil escudos) a 50.000\$00 (cinquenta mil escudos); e
- b) Se praticadas por pessoas coletivas, de 50.000\$00 (cinquenta mil escudos) a 300.000\$00 (trezentos mil escudos).

3- Às contraordenações graves correspondem as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoas singulares, de 50.000\$00 (cinquenta mil escudos) a 200.000\$00 (duzentos mil escudos); e
- b) Se praticadas por pessoas coletivas, de 300.000\$00 (trezentos mil escudos) a 1.500.000\$00 (um milhão e quinhentos mil escudos).

4- Às contraordenações muito graves correspondem as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoas singulares, de 200.000\$00 (duzentos mil escudos) a 300.000\$00 (trezentos mil escudos); e
- b) Se praticadas por pessoas coletivas, de 1.500.000\$00 (um milhão e quinhentos mil escudos) a 3.000.000\$00 (três milhões de escudos).

5- A prática das contraordenações previstas no artigo 85.º, sob a forma de tentativa ou de modo negligente, é punível, sendo os limites referidos nos números anteriores reduzidos para metade.

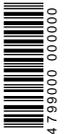
6- Em caso de reincidência, os limites mínimo e máximo da coima são elevados em um terço do respetivo valor.

Artigo 92.º

Concurso de infrações

1- Se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contraordenação, o arguido é punido sempre a título de crime, sem prejuízo da aplicação da sanção acessória prevista para a contraordenação.

2- A aplicação da sanção acessória, nos termos do número anterior, cabe ao tribunal competente para o julgamento do crime.



4 7 99000 000000

Artigo 93.º

Sanções acessórias

1- Em simultâneo com a coima podem ser aplicadas uma ou mais das sanções acessórias a seguir enumeradas, em função da gravidade da infração e da culpa do infrator:

- a) Perda a favor do Estado dos instrumentos, designadamente maquinaria, veículos ou quaisquer outros objetos que serviram ou estavam destinados a servir para a prática da contraordenação;
- b) Perda a favor do Estado dos bens ou produto resultantes da atividade contraordenacional, salvo quando os proprietários em nada tenham contribuído para a prática da contraordenação;
- c) Interdição de exercer a profissão ou atividades relacionadas com a contraordenação;
- d) Privação da atribuição de subsídios ou outros benefícios outorgados ou a outorgar por entidades ou serviços públicos, no âmbito da atividade florestal;
- e) Suspensão de licença; ou
- f) Privação da atribuição da licença.

2- As sanções referidas nas alíneas c) e e) do número anterior têm a duração mínima de quinze dias e a duração máxima de um ano, no caso da alínea c), e de dois anos, no da alínea e).

3- A sanção prevista na alínea d) do n.º 1 tem a duração mínima de um ano e a máxima de três anos, e na alínea f) do n.º 1 tem a duração mínima de noventa dias e a máxima de dois anos.

Artigo 94.º

Medidas cautelares

1- Quando se revele necessário para a instrução do processo, o Serviço Florestal pode determinar uma ou mais das seguintes medidas:

- a) Apreensão dos instrumentos, designadamente maquinaria, veículos ou quaisquer outros objetos que serviram ou estavam destinadas a servir para a prática da contraordenação;
- b) Apreensão dos bens ou produto resultantes da atividade contraordenacional, salvo quando os proprietários em nada tenham contribuído para a prática da contraordenação;
- c) Suspensão de licença;
- d) Suspensão da laboração ou o encerramento preventivo do estabelecimento;
- e) Suspensão de alguma ou algumas atividades ou funções exercidas pelo arguido; ou
- f) Selagem de equipamento por tempo determinado.

2- Enquanto os bens se mantiverem apreendidos, é permitido ao seu proprietário beneficiá-los ou conservá-los sob vigilância da autoridade à ordem da qual estiverem apreendidos, sendo, todavia, esta responsável pelos prejuízos que possam resultar da falta de conveniente beneficiação ou conservação.

3- São ineficazes os negócios jurídicos que tenham por objeto bens apreendidos.

4- É permitida a venda antecipada de bens cautelarmente apreendidos, quando haja risco de deterioração ou tal seja requerido pelo respetivo proprietário ou detentor.

5- Os bens apreendidos ou vendidos aos infratores constituem garantias de pagamento das coimas.

Artigo 95.º

Advertência

1- Quando a contraordenação consistir em irregularidade sanável da qual não tenham resultado prejuízos para terceiros, o Serviço Florestal pode advertir o infrator, notificando-o para sanar a irregularidade.

2- Da notificação deve constar a identificação da infração, as medidas necessárias para a sua regularização, o prazo para o cumprimento das mesmas e a advertência de que o seu não cumprimento dá lugar à instauração de processo de contraordenação.

3- Se o infrator não sanar a irregularidade no prazo fixado, o processo de contraordenação é instaurado.

Artigo 96.º

Determinação da sanção aplicável

A determinação da coima, das sanções acessórias e das medidas cautelares faz-se em função da gravidade da contraordenação, da ilicitude concreta do facto, da culpa do infrator e dos benefícios obtidos e tem em conta a sua situação económica e anterior conduta.

Artigo 97.º

Competência para instrução dos processos de contraordenação e aplicação de sanções e medidas cautelares

1- A instrução do processo de contraordenação é da competência do Serviço Florestal e das Delegações locais do departamento governamental responsável pela área Florestal.

2- Compete ao dirigente máximo do Serviço Florestal a aplicação das coimas e das sanções acessórias.

3- Compete ao dirigente máximo do Serviço Florestal a aplicação das medidas cautelares previstas no n.º 1 do artigo 94.º.

4- Sem prejuízo do número anterior, o Serviço Florestal pode confiar a execução da medida cautelar prevista na alínea b) do n.º 1 do artigo 94.º às autoridades policiais.

Artigo 98.º

Cobrança coerciva de coimas e publicidade das sanções e medidas cautelares

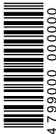
1- As coimas aplicadas em processo de contraordenação, quando não pagas, são cobradas coercivamente.

2- As decisões definitivas de aplicação de coimas pela prática de contraordenações previstas no artigo 85.º, de aplicação de sanções acessórias previstas no artigo 92.º e da aplicação de medidas cautelares previstas no artigo 94.º são publicitadas nas instalações do Serviço Florestal, assim como no seu sítio na *Internet*.

Artigo 99.º

Produto das coimas

O produto das coimas recebidas por infração ao disposto na presente Lei reverte em 60% para os cofres do Estado e em 40% para o Departamento Governamental responsável pela área Florestal, devendo ser afeto ao Serviço Florestal, para o desenvolvimento de atividades no domínio florestal, nos termos a regulamentar por Portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da Floresta e das Finanças.



CAPÍTULO XVII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 100.º

Terrenos submetidos ao regime florestal

Os terrenos submetidos ao regime florestal ao abrigo da Lei n.º 48/V/98, de 6 de abril e de legislação anterior mantêm esse regime sem necessidade de uma nova submissão, enquanto não for realizado o mapeamento previsto no artigo 30.º e a respetiva inscrição na matriz e no cadastro predial.

Artigo 101.º

Desenvolvimento e regulamentação

1- O Governo aprova os Decretos-lei, necessários ao desenvolvimento do Regime Geral, contido na presente Lei.

2- O Governo aprova, igualmente, os regulamentos necessários à boa execução da presente Lei.

Artigo 102.º

Revogação

É revogada a Lei n.º 48/V/98, de 6 de abril.

Artigo 103.º

Entrada em vigor

A presente Lei entra em vigor no prazo de sessenta dias a contar da sua publicação.

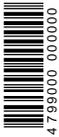
Aprovada em 28 de fevereiro de 2023.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Austelino Tavares Correia*.

Promulgada em 28 de abril de 2023.

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES.



I SÉRIE
**BOLETIM
OFICIAL**

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

Endereço Electronico: www.incv.cv



IMPRESA NACIONAL DE CABO VERDE

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 / 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.