



BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE

PARTE B

ASSEMBLEIA NACIONAL:

Relatório CPI:

Da Comissão Parlamentar de Inquérito criada pela Resolução nº 121/VIII/2015, de 4 de Março, com o objectivo de averiguar as circunstâncias do desaparecimento do Navio/Motor (N/M) Roterdão e as do afundamento do (N/M) Vicente..... 1248

PARTE B**ASSEMBLEIA NACIONAL****Relatório CPI**

Comissão Parlamentar de Inquérito, designado CPI SM, criada sob proposta o Grupo Parlamentar do MPD com o objectivo de averiguar as circunstâncias do desaparecimento do Navio/Motor (N/M) Roterdão e as do afundamento do (N/M) Vicente, com vítimas mortais e desaparecimentos, em ordem a verificar eventuais e relevantes vulnerabilidade no Sistema Nacional de Segurança Marítima – criada pela Resolução nº 121/VIII/2015, de 4 de Março.

I - INTRODUÇÃO

O Grupo Parlamentar do Movimento para a Democracia tomou a iniciativa de remeter um requerimento de constituição obrigatória de uma Comissão Parlamentar de Inquérito – Segurança Marítima, designada CPI-SM, sobre os acidentes marítimos com os n/m Rotterdam e Vicente, acompanhado do respectivo Projecto de Resolução, alegando que nos últimos sete anos, oito navios de cabotagem encalharam, afundaram ou desapareceram nos mares de Cabo Verde, com destaque para o desaparecimento do n/m Rotterdam e o afundamento do n/m Vicente.

Assim, por Resolução da Assembleia Nacional n.º 121/VIII/2015, publicada na I Série nº 17, do *Boletim Oficial*, de 4 de Março, foi criada a CPI-SM, em ordem a verificar eventuais e relevantes vulnerabilidades no Sistema Nacional de Segurança Marítima, equacionar as melhores soluções tendentes à superação das insuficiências que forem verificadas, no âmbito da referida Comissão Parlamentar de Inquérito e responsabilidades, se as houver, conclusões e recomendações baseadas, sobretudo, nos planos da legislação em vigor, na regulação e nas condições de busca e salvamento no mar.

O objecto do inquérito a realizar pela CPI-SM, é o de:

- a) Averiguar as circunstâncias em que se deu o desaparecimento do n/m Rotterdam, desde a sua preparação, carga, estiva, polícia marítima e despacho no Porto da Praia, saída, destino, rota tomada, eventuais comunicações do navio com estações de rastreio e apoio, contactos dos tripulantes com familiares e amigos, existência ou não de dispositivos de localização e comunicação, condições atmosféricas e de mar que possam auxiliar na mais exacta compreensão possível do que, efectivamente, aconteceu com o barco e a sua tripulação;
- b) Averiguar as circunstâncias em que se deu o afundamento do n/m Vicente desde a sua preparação, carga, estiva, fiscalização e despacho nos Portos da Palmeira e da Praia, condições de navegação atmosféricas e de mar em que iniciou e fez a viagem para a Ilha do Fogo e se deu a eventual entrada ou espera ao largo para entrada no Porto de Vale de Cavaleiros;
- c) Averiguar as circunstâncias em que se deu a busca e salvamento dos passageiros que iam a bordo do n/m Vicente na sequência do seu afundamento;
- d) Averiguar, se nos dois casos, foram cumpridas as determinações legais, regulamentares e do estado da arte, por parte de todos os intervenientes relevantes nos procedimentos de carga, estiva, polícia marítima, despacho, saída e entrada nos Portos, comunicações em viagem e se o seu eventual incumprimento foi relevante para a ocorrência dos acidentes; e
- e) Em função das circunstâncias apuradas, identificar eventuais vulnerabilidades e falhas do Sistema Nacional de Segurança Marítima, bem como eventuais responsabilidades individuais, corporativas ou institucionais e propor soluções com vista a melhorar a performance do referido sistema e o encaminhamento dos responsáveis às instâncias competentes.

Integram a referida Comissão, os seguintes Srs. Deputados:

1. Eunice da Silva Spencer Lopes – (MPD);
2. Euclides Eurico Nunes de Pina – (PAICV);
3. Jorge Arcanjo Livramento Nogueira – (MPD);
4. Julião Correia Varela – (PAICV);
5. Pedro Alexandre Tavares Rocha (MPD);
6. Clóvis Isildo Barbosa da Silva – (PAICV);
7. Eurico Correia Monteiro – (MPD);
8. Armindo Cipriano Maurício – (PAICV);
9. Susete Soares Moniz – (PAICV);
10. Alexandre José Duarte Fonseca Pacheco de Novais – (PAICV).

O empossamento dos membros da Comissão ocorreu a 9 de Março de 2015, pelo Presidente da Assembleia Nacional, senhor Basílio Mosso Ramos.

A CPI-SM, na sua reunião de 18 de Março de 2015, aprovou o Regulamento de Funcionamento, o Cronograma de Actividades, a Lista das Audições conforme os anexos II, IV e VI e procedeu à eleição dos seus órgãos, que ficaram assim constituídos:

1. MESA:

Presidente: Sra. Deputada Eunice Andrade da Silva Spencer Lopes (MPD);

Vice-presidente: Sr. Deputado Euclides Eurico Nunes de Pina (PAICV);

Secretária: Sra. Deputada Susete Soares Moniz (PAICV).

2. RELATORES:

Sr. Deputado, Pedro Alexandre Tavares Rocha (MPD);

Sr. Deputado, Julião Correia Varela (PAICV).

II - CONSIDERAÇÕES GERAIS**1. Mandato da Comissão Parlamentar de Inquérito**

A Resolução n.º 121/VIII/2015 de 4 de Março que determinou a constituição da CPI-SM, estipulou no seu artigo 4.º o prazo de cento e oitenta dias (180) a contar da posse desta mesma Comissão para a conclusão de todos os trabalhos e a apresentação do respectivo relatório, correspondendo, deste modo, ao prazo máximo para o efeito, previsto na Lei n.º 110/V/99, de 13 de Setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5/VI/2001, de 17 de Dezembro, que regula o Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares.

2. Questões Logísticas e Financeiras

Atendendo à necessidade de contenção de recursos financeiros, a CPI-SM, no cumprimento das suas obrigações, programou e apresentou uma Proposta de Orçamento ao Presidente da Assembleia Nacional, tendo obtido, para o efeito, o despacho favorável.

Assim, na sequência do despacho do senhor Presidente da Assembleia Nacional, que disponibilizou recursos necessários à implementação dos trabalhos da CPI-SM, um grupo de Deputados e o *staff* deslocaram-se à Ilha do Fogo, nos dias 3 e 4 de Junho, do corrente ano e um outro grupo e o *staff* deslocaram-se à Ilha de São Vicente, nos dias 8, 9 e 10 de Junho, do mesmo ano.

Nas deslocações a essas ilhas foram visitados alguns serviços e entidades ligados à segurança marítima e aos sectores marítimos e portuários. Igualmente, foram auscultadas as pessoas constantes no Anexo IV, cujos depoimentos, propostas e sugestões foram obtidos ao abrigo do disposto no artigo 147.º da Constituição da República, Lei Constitucional n.º 1/VII/2010, de 3 de Maio e dos artigos 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares.

3. Metodologia de Trabalho

A CPI-SM trabalhou, com base no Regulamento Interno de Funcionamento, aprovado na sua primeira reunião deliberativa, orientando-se pelos Planos de Visitas, Audições, Reuniões e Encontros previamente programados, todos em obediência ao estipulado na Constituição da República, para o efeito, no Regime Jurídico de Inquérito Parlamentar, na Resolução de sua constituição e nos articulados respeitantes ao Regimento da Assembleia Nacional.

III - DILIGÊNCIAS EFECTUADAS

1. Informações, documentos solicitados e levantamento da legislação existente

A CPI-SM, no quadro das suas atribuições, efectuou diligências várias ao abrigo do disposto no artigo 147.º da Constituição da República e dos artigos 14.º, 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares tendo, de um modo geral, recebido a colaboração das entidades no fornecimento de informações e documentações solicitadas por esta CPI-SM, conforme o Anexo VIII.

Procedeu-se, igualmente, ao levantamento da legislação existente no domínio marítimo e portuário, constante no Anexo VII.

2. Audições

No uso da faculdade conferida pelo artigo 147.º da Constituição da República, Lei Constitucional n.º 1/VII/2010, de 3 de Maio e dos artigos 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, definido pela Lei n.º 110/V/1999, de 13 de Setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5/VI/2001, de 17 de Dezembro, a CPI-SM preparou, previamente, na sua reunião ordinária de 13 de Maio, do corrente ano, a audição de várias pessoas e entidades cujos depoimentos, propostas e sugestões se encontram reproduzidos em relatórios de audição, constantes do Anexo VI.

De realçar que foram solicitadas propostas de lista às Direcções dos Grupos Parlamentares de pessoas e entidades que deveriam ser ouvidas, no quadro deste inquérito parlamentar, pelo que foram apresentados, por essas direcções, vários nomes. Entretanto, as listas apresentadas foram submetidas à apreciação e deliberação da CPI-SM, reunida em sessões ordinárias. Foram aceites quase todos os nomes apresentados pelos Grupos Parlamentares do PAICV e do MPD para audição. Todavia, por decisão da maioria alguns dos nomes propostos não foram aceites por razões consideradas irrelevantes.

3. Visitas

A CPI-SM procedeu aos trabalhos de apuramento das causas que levaram ao desaparecimento do n/m Rotterdam em 8 de Setembro de 2013 e do afundamento do n/m Vicente em 8 de Janeiro de 2015, no Fogo, com visitas às diversas instituições e entidades ligadas à segurança marítima, aos sectores marítimos e portuários, aos tripulantes e passageiros sobreviventes do n/m Vicente e aos familiares das vítimas dos referidos navios, cujos relatórios se acham reproduzidos no Anexo VI.

IV - DOS FACTOS APURADOS E CONSTATAÇÕES

1. N/M Rotterdam

Navio de pesca, que foi transformado em navio de comércio, tipo cabotagem, com registo naval n.º 158, construído em 1985, casco de aço, com 22,7m de comprimento, 7m de boca, 3,5m pontal e uma tonelagem bruta de 120 toneladas, peso 100 toneladas, e com capacidade de carga de 100 toneladas;

Ao navio, foi atribuído um Certificado de Navegabilidade n.º 49/2013, emitido pelo Instituto Marítimo e Portuário (IMP), datado de 14 de Agosto do mesmo ano, válido por um período de 2 meses. Segundo o mesmo certificado, durante esse período deveria o Armador proceder à reparação das anomalias verificadas durante a inspecção. Conforme os documentos oficiais consultados essas anomalias não perigavam a navegabilidade da embarcação;

De Julho a Setembro de 2013, o n/m Rotterdam foi fretado à empresa CAVIBEL para o transporte de mercadorias entre as ilhas de Cabo Verde, ficando essa empresa com a responsabilidade de todo o processo de agenciamento do referido navio;

O n/m Rotterdam zarparou do Porto da Praia no dia 8 de Setembro de 2013, por volta das 23:00 horas, com seis (06) tripulantes a bordo, na sua última viagem para a Ilha da Boa Vista, com a chegada prevista para as 12:00 horas do dia seguinte, ao Porto de Sal Rei;

As condições meteorológicas na data do embarque do navio do Porto da Praia assinalavam: “*O tempo no arquipélago de Cabo Verde estará nas próximas horas sob a influência de um sistema depressivo, que se localiza a 300 milhas ESSE de CV, com tendência para se intensificar à medida que se movimenta para a direcção a SE de Cabo Verde a uma velocidade de 10MPH. Existe uma forte probabilidade de aumento da intensidade do vento e precipitações intensas em algumas ilhas nas próximas 48 horas*”;

À saída do Rotterdam, do Porto da Praia, nenhum elemento da Polícia Marítima se achava no cais de cabotagem. Havia apenas um Agente de serviço que se achava no cais dos navios de longo curso, por ser Domingo, dia em que segundo a autoridade marítima, normalmente, os navios de cabotagem não trabalham;

O desembarço tinha sido entregue no dia anterior, directamente ao Comandante do navio, por ordem do Capitão dos Portos de Sotavento (CPS), segundo a nota enviada à Comissão Parlamentar de Inquérito pelo Comandante da Polícia Marítima, abaixo transcrita: “*Numa das intervenções da Polícia Marítima em 2010/2011, durante a operação de carga do navio 13 de Janeiro, da Companhia LP LDA, foi interdito a saída do referido navio, por excesso de carga, (cerca de 3 a 5 toneladas), adornado e embicado no cais n.º 1 do Porto da Praia onde retiraram o excesso e corrigido o sistema de carregamento. Na sequência a Capitania dos Portos de Sotavento, deu instruções a sua Secretaria para a partir daquela data, para entregar o desembarço, directamente aos comandantes de navios de cabotagem por intermédio das agências de navegação marítima, obstruindo o poder de controlo, vigilância e fiscalização da Polícia Marítima respeitante a sua intervenção no despacho de largada do navio. A partir dessa decisão os navios de cabotagem (inter-ilhas) têm saído sistematicamente sem a devida comunicação ao comando da Polícia Marítima*”;

Segundo declaração do Armador, não tendo chegado o referido navio ao Porto de Sal Rei, na hora prevista, não tendo sido ainda possível entrar em contacto com os tripulantes, o mesmo, duas horas depois de ter tentado contactar o IMP, mas sem sucessos, deu o alerta do desaparecimento do n/m Rotterdam, por volta das 17:00 horas, do mesmo dia (9 de Setembro de 2013) à CPS;

Segundo declarações do Armador, perante a emergência da situação, tentou mobilizar, por meios e iniciativa próprios, alguns Armadores de embarcação de pesca, para a acção de buscas e salvamento, mas sem sucesso, porque havia instruções das autoridades competentes de que as embarcações de boca aberta não deviam fazer-se ao mar por causa do mau tempo;

As autoridades marítimas e portuárias lançaram o alarme a todos os navios que, nessa altura, navegavam nos mares de Cabo Verde;

No dia 10 de Setembro de 2013, pelas 11:00 horas, as autoridades iniciaram as operações de buscas e salvamento com os navios e aeronaves que navegavam na zona, designadamente os navios Guardião e Rei, envolvendo alguns mergulhadores, e a aeronave da Cabo Verde Express (CVE);

Foram emitidos avisos a *Maritime, Rescue and Coordination Center* (MRCC) e a outros países da vizinhança;

Da operação que durou vários dias não foi encontrado nenhum vestígio, até à presente data, que indicasse o afundamento do navio, designadamente manchas de óleo, bóias e coletes, ficando assim por esclarecer as circunstâncias do desaparecimento do navio Rotterdam;

Vide audições:

- Sr. Pedro Santana (Segundo Comandante da Guarda Costeira);
- Sr. José Fortes (Ex. Presidente da IMP);
- Sr. Vlademiro Pires (Inspector da AMP);
- Sr. Carlos Alberto (Inspector da AMP);
- Sr. Arlindo Lima (Comandante Nacional da Protecção Civil);
- Sr. Isaac Mascarenhas (Armador do n/m Rotterdam).

O CPS, na sua primeira audição afirmou, peremptoriamente: “*Rotterdam é uma falsa questão*”. E prosseguiu, citamos: “*Nós provamos enquanto autoridade marítima que não houve acidente do Rotterdam. Rotterdam estava em outros negócios que não são da nossa alçada e entregamos as autoridades competentes todas as informações para investigarem e punirem os infractores*”, fim de citação;

O n/m Rotterdam tinha um seguro de casco e pertences na companhia seguradora Garantia, com um apólice de dezoito milhões de escudos (18.000.000\$00) e um seguro de maquinaria, com uma apólice de dez milhões de escudos (10.000.000\$00), com a validade de um ano, ou seja, de 28/08/2013 a 27/08/2014.

Vide anexo VIII.

2. N/M Vicente

O n/m Vicente é de bandeira cabo-verdiana, registado no Porto de São Vicente, de tipo misto (passageiro/carga), com lotação máxima autorizada de 250 passageiros e com capacidade de carga de 203 toneladas, Ro-Ro, de 57,0 m de comprimento (fora a fora), construído na Alemanha, no ano de 1965, no estaleiro de *Flenburger-Schiffbau*, monocasco, de material aço, pertencente à companhia Tuninha Transporte Marítimo, S.A. e que vinha operando, nos mares de Cabo Verde, para o transporte de cargas entre as ilhas deste arquipélago, desde há cinco anos, contados à data do acidente;

Segundo o Armador, Sr. Gerard Ascher, cidadão de nacionalidade francesa, então empresário do ramo da indústria de inertes em Cabo Verde, Ilha de São Nicolau, o n/m Vicente foi adquirido em leilão, pelo valor de um milhão e seiscentos mil euros (1.600.000 euros), na Croácia. Uma equipa de marinheiros cabo-verdianos tinha deslocado à Croácia com o objectivo de ir buscar o navio, tendo lá ficado, para além do tempo programado, para proceder a trabalhos de adaptações e reparações do navio;

Igualmente, deslocaram-se à Croácia dois inspectores do então IMP para inspecção e avaliação do navio, antes da sua partida para Cabo Verde e pré-registo junto do Consulado de Cabo Verde, nesse país, para a obtenção do Certificado Provisório de Navegabilidade;

As despesas de deslocação e estadia, na Croácia, dos inspectores da AMP foram suportadas, integralmente, pelo Armador;

Chegando o barco a Cabo Verde, a 11 de Dezembro de 2011, com um Certificado de Classificação (já caducado), pois tinha uma validade de apenas um mês. O mesmo é inspecionado em São Vicente, também pelos Inspectores da AMP, a fim de poder receber o Certificado de Navegabilidade;

Em Cabo Verde, é-lhe atribuído o Certificado de Navegabilidade n.º 59/2014, emitido pelo então IMP, datado de 13 de Agosto de 2014, com a validade de um ano. Começou a navegar nas águas de Cabo Verde, inicialmente entre as ilhas de São Vicente e Santo Antão, por um período de um ano e meio, após o qual ficou atracado no Porto Grande. Viria a retomar as viagens, desta feita na linha norte/sul, em 2014, após passagem por Docca, onde foi submetido a reparações;

O n/m Vicente, zarpu do Porto Grande de São Vicente, pelas 21:00 horas do dia 5 de Janeiro de 2015, com 168 passageiros a bordo e cerca de 153.000kg de carga, com destino ao Porto de Vale dos Cavaleiros, na Ilha do Fogo, com escala efectuada no Porto de Palmeira, Ilha do Sal, onde o navio foi coimado pelo facto de não ter comunicado à autoridade marítima local que zarpara do Porto de partida com avaria na máquina estibordo. Largou esse Porto por volta das 23:00 horas do dia 6 de Janeiro, para a Praia, na Ilha de Santiago, com 149 passageiros a bordo e cerca de 193.000kg de carga;

No percurso entre o Porto de Palmeira, na Ilha do Sal e o Porto da Praia, na Ilha de Santiago, aconteceu uma avaria no navio, causada pela paragem da máquina principal de bombordo, que só foi restabelecida por volta das 03:05 horas do dia 07 de Janeiro. E, por volta das 07:30 horas, do mesmo dia, uma nova avaria causou corte geral de energia, de cerca de 10 minutos, o que provocou a paralisação das máquinas principais e a deriva do navio;

Vide audições:

- Sr. João Domingos Tavares - 2.º Oficial de Máquinas do navio Vicente;
- Sr. Manuel Augusto Fortes - 3.º Motorista do navio Vicente.

O n/m Vicente atracou no cais n.º 5 do Porto da Praia, pelas 11:40 horas do dia 7 de Janeiro de 2015, com previsão de saída para o Porto de Vale dos Cavaleiros, na Ilha do Fogo, para esse mesmo dia;

O n/m Vicente só saiu, no dia seguinte, isto é, no dia 8 de Janeiro de 2015, para a Ilha do Fogo, devido aos trabalhos de reparação das

avarias verificadas no trajecto Sal/Santiago, com oito (08) passageiros a bordo, sendo: um (01) passageiro com um (01) filho pequeno, que nunca constou de qualquer lista de passageiros, dois (02) tractoristas e um (01) agente do Armador todos embarcados no Porto Grande, um (01) passageiro embarcado no Sal, duas (02) passageiras embarcadas na Praia. O navio tinha 250.000kg de cargas, embarcadas na Praia que se acresce aos 40.000kg de carga que trazia em trânsito para o Fogo;

Segundo dados obtidos junto do Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica (INMG), as condições meteorológicas previstas para o dia 8 de Janeiro de 2015 eram as seguintes: “*Céu muito nublado, na sua maioria por nuvens médias e altas, por vezes nublado, visibilidade moderada (6,8km), principalmente durante a noite, passando a boa (superior a 10km) em Sotavento. Vento NE/ENE, fresco, (29-38km hora), a muito fresco ou forte (39-61km hora), com rajadas durante o dia, principalmente em Sotavento oriental e nas regiões de Barlavento ocidente. As ondas do mar eram de NE/NW, com 1.5-3.5 metros, passando a 3.0-4.0 metros a norte/oeste das ilhas de barlavento. As temperaturas previstas eram de máxima 23/25º centígrados e mínima 18/20º centígrado*”;

Por volta das 12:30 horas do dia 8 de Janeiro, o n/m Vicente partiu do Porto da Praia, com a previsão de chegada à Ilha do Fogo, para as 19:00 horas, do mesmo dia, com um adorno de mais ou menos cinco graus, os embornais de saída de água do navio e as marcas de bordo livre submersos, e 280 toneladas de carga, contra os 203 toneladas fixados pela *Dadweight*, como limite máximo. Por esta razão, gerou-se uma discussão, a bordo, envolvendo, o Comandante, o Imediato e os demais tripulantes, à saída do cais da Praia;

Diante dessa discussão, o Agente a bordo, contactou o Armador pondo-o ao corrente do facto, tendo este respondido que nada podia fazer porque a responsabilidade era do Comandante;

O adorno do navio foi comunicado minutos depois da saída do mesmo aos responsáveis da AMP, através de um *email* enviado pelo Inspector, João Emanuel Brazão Barbosa, com o seguinte conteúdo: “*Desde manhã estive acompanhando a estiva do Ro-Ro Vicente no Porto da Praia. O navio zarpu do Porto da Praia pelas 12:25 horas, do dia 08/01/2015, destino para Fogo, com um adorno de mais ou menos 5.º para estibordo, sem a possibilidade de o endireitar pois, os tanques de lastro não o permitia. É de realçar que a partir de agora fiscalizações permanentes devem ser efectuadas a fim de evitar acidentes marítimos*”;

Vide audições:

- De todos os tripulantes sobreviventes;
- Sr. Vlademiro Pires (Inspector da AMP)
- Sr. Carlos Alberto (Inspector da AMP);
- Sr. Zeferino Fortes (Ex. Presidente do Instituto Marítimo e Portuário);
- Sr. João de Deus (Capitão dos Portos de Sotavento);
- Sr. João Emanuel Brazão (Inspector da AMP);
- Sra. Dirce Helena (Tripulante sobrevivente do n/m Vicente);
- Sr. Arykson Fonseca (Tripulante sobrevivente do n/m Vicente);
- Sr. João Domingos Tavares (Segundo Oficial piloto)
- Sr. Daniel Francisca Gomes (Primeiro marinheiro);

Vide os artigos 50.º, 51.º, 114.º, 115.º, 289.º, 364.º, 376.º e 411.º, do Código Marítimo de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-legislativo n.º 14/2010, de 1 de Novembro.

Não obstante, o navio navegou, sem perturbação, rumo ao Porto de Vale dos Cavaleiros, onde deveria chegar por volta das 19:30 horas;

Às 19:00 horas o Segundo Oficial voltou a entrar em contacto com o Agente do navio, no Fogo, a fim de reconfirmar a previsão de chegada para as 19:30 horas, tendo o mesmo informado que o navio *Ostrea* encontrava-se no cais a executar serviço de peação e que ia sair de imediato;

Na sequência, o Comandante do navio ordenou ao Segundo Oficial de máquinas para reduzir a marcha para cerca de três nós/hora, navegando com a proa N, esperando a saída do Navio *OSTREA*;

Por volta das 20:35 horas, estando o navio a cerca de 1.2 milhas a SW, afastado da ponta da entrada do Porto de Vale dos Cavaleiros,

iniciou a operação que conduziria ao afundamento do navio, ordenando o Comandante ao Segundo Oficial a manobrar para bombordo. Este, por sua vez, alertou ao Comandante que não seria aconselhável manobrar para bombordo, mas sim para estibordo devido ao estado de vento e do mar que se fazia sentir e com o ângulo de adornamento que o navio tinha;

O Imediato confirmou ao Comandante que para estibordo seria aconselhável, como havia sugerido o Segundo Oficial, mas o Comandante não aceitou as sugestões dos outros oficiais de bordo, em como a manobra deveria ser no sentido contrário à que estava a executar;

Vide audição do Sr. João Domingos Tavares (Segundo Oficial do navio Vicente).

O Comandante reafirmou ao Segundo Oficial para manobrar o navio a todo bombordo como uma ordem “*mi ki ta manda*” e este, disse que, enquanto subordinado, teve que acatar as ordens;

Após a guinada para bombordo e face à força do vento que se fazia com uma velocidade entre 50 a 60 km/horas, uma ondulação de 4 a 5 metros de altura, aproximadamente, o navio virou-se de imediato;

Passado cerca de 2 a 3 minutos o Segundo Oficial saiu do ponto de comando e encontrou um dos marinheiros, que viria a desaparecer e entregou-lhe um colete. De seguida, dirigiu-se para a popa da embarcação, através do costado, a fim de verificar se todos os tripulantes e passageiros estavam com os respectivos coletes salva-vidas, tendo verificado que os mesmos se encontravam vestidos;

Estando reunidos, à deriva, todos os tripulantes, à excepção do Comandante e Imediato, após o afastamento de cerca de 15 metros, o navio afundou-se rapidamente;

Passados cerca de 30 minutos na água, o Primeiro Marinheiro sugeriu ao Segundo Oficial que podiam esforçar-se, a nado, e chegar ao navio Ostrea para pedirem socorro;

O Segundo Oficial informou os restantes tripulantes e passageiros de que ele e o Primeiro Marinheiro iriam separar-se deles para pedir socorro no referido navio e salvar os que estavam à deriva. Ao mesmo tempo pediu-lhes que se mantivessem unidos até ao resgate;

Após afastamento de cerca de vinte metros, o Segundo Oficial alertou a todos que encontrou uma balsa;

De imediato, fez entrar para a balsa o Primeiro Marinheiro que estava junto. Embarcou de seguida e naquele momento, apareceu a Sra. Tujinha, passageira, pedindo afritivamente que a salvasse, o que aconteceu, imediatamente, fazendo-a subir para a balsa;

Os outros tripulantes e passageiros ficaram cada vez mais afastados, por motivo do vento e da corrente que se fazia sentir;

Vide os artigos 218.º, 219.º e 220.º, 225.º, 412.º e 825.º do Código Marítimo de Cabo Verde.

O navio Ostrea que por razões de mau estado do tempo teve que desviar a sua rota para a Ilha do Fogo, quando o seu destino era a Brava, encontrava-se atracado no cais de Vale dos Cavaleiros desde às 14:30 horas do dia 8. Prevendo-se algum atraso na libertação do cais e estando marcada a chegada do n/m Vicente para às 19:30 horas, do mesmo dia, duas ordens foram emitidas para a descarga do Ostrea:

- A primeira do Agente de Exploração Portuária de serviço que ordenou ao capitão do navio Ostrea que deixasse o cais antes da hora marcada para a chegada do n/m Vicente ao Porto de Vale dos Cavaleiros;
- E a segunda, do Chefe de Operações Portuárias, autorizando o navio Ostrea a prosseguir com as operações de carga até as concluir, enquanto o n/m Vicente aguardaria no alto mar para a desocupação do cais;

Vide audições:

- Sr. Deodato de Pina Pires – (Chefe de Operações Portuárias-ENAPOR-Fogo);
- Sr. Daniel Dinis (Agente de exploração-ENAPOR-Fogo);
- Sr. Daniel Fernandes Semedo Varela (Conferente da ENAPOR-Fogo);
- Sr. António Tavares (Conferente ENAPOR-Fogo).

Vide os artigos 107.º, 108.º e 115.º, 120.º e 376.º do Código Marítimo de Cabo Verde.

O navio era comandado desde Dezembro de 2014 pelo Sr. Claudio Ferrer Gonzalez, de 66 anos de idade, de nacionalidade cubana. Dos documentos de contratação, facultados pela AMP, não constavam nem a Cédula Marítima e nem o Certificado de Aptidão Física exigidos por lei. Entretanto, o Comandante estava inscrito na instituição marítima cubana, país de Lista Branca da International Maritime Organization (IMO), que o habilitava a exercer a profissão e já tinha capitaneado o navio Pentalina;

Vide audições:

- Sr. Raul Soulé (Inspector da AMP);
- Sr. Zeferino Fortes (Ex-Presidente do IMP);

Vide os artigos 199.º, 206.º, 346.º, 349.º, 404.º, 407.º, 408.º, 831.º e 839.º do Código Marítimo de Cabo Verde.

Vide as regras 1.2 e 1.3. da Resolução n.º 93/VIII/2013, de 31 de Dezembro que aprova para Rectificação a Convenção do Trabalho Marítimo – Maritime Labour Conventio – MLC 2006;

Vide os documentos da AMP do processo de contratação dos tripulantes estrangeiros.

Ausência de controlo dos passageiros por parte das entidades competentes nesse navio, designadamente da Polícia Marítima, alegando esta de que não foi informada;

Vide a audição:

- Comandante da Polícia Marítima;

Vide os artigos 81.º e 358.º do Código Marítimo de Cabo Verde.

De acordo com os náufragos, o n/m Kriola, chamado a prestar socorro, pelo Delegado Marítimo da Ilha do Fogo, passou bem perto dos mesmos, sem os poder visualizar, devido ao facto de os holofotes não estarem operacionais, tendo suspenso as buscas por volta da meia-noite;

Vide as audições:

- Sr. Carlos Martinho Ramos Rocha - Delegado Marítimo da Ilha do Fogo e dos náufragos.

A operação de buscas e salvamento foi coordenada pelo Capitão dos Portos de Barlavento com recurso a meios privados, uma vez que os meios da Guarda Costeira estavam em manutenção;

Vide audições:

- Sr. Pedro Santana (Segundo comandante da Guarda Costeira);
- Sr. António Duarte Monteiro (Capitão dos Portos de Barlavento);
- Sr. Fernando Lorena (Capitão do Navio Ostrea).

Vide o relatório da visita às intuições da Guarda Costeira em São Vicente;

Vide os artigos 73.º, 74.º, 122.º e 377.º do Código Marítimo de Cabo Verde.

A suspensão das operações de buscas e salvamento pelo navio Ostrea, por volta das 02:22 horas, alegando o risco para o navio que transportava carga perigosa, para além do mesmo não possuir condições técnicas e operacionais para esse tipo de acções e retoma no dia seguinte do navio Kriola, pelas 7:00 horas, quando ainda haviam náufragos vivos no mar;

Vide audições:

- Sr. Fernando Lorena (Capitão do Navio Ostrea);
- Sr. António Duarte (Capitão dos Portos de Barlavento);
- Sr. Vicente Jorgensen.

Vide os artigos 114.º, 122.º, 376.º e 377.º do Código Marítimo de Cabo Verde;

As buscas aéreas foram suspensas no dia 09 de Janeiro, pouco depois das 14:00 horas;

No Fogo, não se observou a prioridade de acostamento ao navio Ro-Ro Vicente, atendendo à ordem da sua chegada, conforme previsto no artigo 26.º do Regulamento de Exploração dos Portos de Cabo Verde,

aprovado pelo Decreto-Lei n.º 60/93, de 2 de Novembro. Entretanto, não tinha havido qualquer comunicação da existência de passageiros no Porto da Praia, apesar de no Registo de Entrada nesse porto constar dois passageiros com destino ao Fogo;

Vide o artigo 122.º do Código Marítimo Portuário de Cabo Verde.

Segundo as declarações do CPS, nos registos dos diários de navegação e de máquinas não constavam avarias ocorridas durante a viagem Sal/Praia.

V - BUSCAS E SALVAMENTO

1. Do n/m Rotterdam

As operações de buscas e salvamento do navio Rotterdam tiveram início às 11:00 horas do dia 10 de Setembro, com a entrada em acção do n/p Guardiã, de nacionalidade cabo-verdiana, pertencente ao Estado de Cabo Verde, que durante vários dias, percorreu uma área de busca de 900MI2;

O n/p Rei, da Guarda Costeira, também entrou em acção de busca no dia 12, tendo percorrido uma área de cerca de 50MI2;

Os meios aéreos entraram em acção de buscas e salvamento a partir do dia 13 de Setembro de 2013, após as autoridades terem lançado o alarme sobre o desaparecimento do n/m Rotterdam, com a aeronave da CVE, de nacionalidade cabo-verdiana, pertencente ao privado, cobrindo uma área de busca de 1.600MI2. Nessa data entraram, igualmente, em acção de buscas e salvamento duas (02) aeronaves portuguesas, que cobriram uma área de 29.000MI2;

Após os meios navais e aéreos envolvidos nas operações de buscas e salvamento terem coberto uma área total de 34.200MI2, as autoridades fizeram a avaliação da situação e decidiram pela suspensão das operações de buscas e salvamento, o que aconteceu a 25 de Setembro;

Outros meios foram empregues nas operações de buscas e salvamento, nomeadamente as de busca em terra nas ilhas da Boa Vista e Santiago e o uso de mergulhadores nas proximidades do Porto da Praia e da costa leste da Ilha de Santiago, com meios de observação visual de superfície e de profundidade através das aeronaves, com recurso ao *scanning* para verificar a eventualidade de afundamento do referido navio;

Todas essas diligências resultaram infrutíferas e até este momento não se sabe do paradeiro do navio.

2. Do n/m Vicente

As operações de buscas e salvamento tiveram início imediatamente após o afundamento do n/m Vicente, no dia 08 de Janeiro, com a entrada em acção do n/m Ostrea, depois do seu Comandante ter constatado um *black out* geral nesse navio e ter avistado reflectores de bóias a flutuar;

Por volta das 22:10 horas, o navio Ostrea resgatou os primeiros náufragos que se encontravam na balsa. De seguida prosseguiu as operações, até às 02:30 horas, altura em que suspendeu as buscas devido ao estado do tempo que piorou, com ventos de 60km/h e vagas de quatro a cinco metros de altura, que punham em perigo a vida dos tripulantes e dos náufragos resgatados que se encontravam a bordo e cargas perigosas (contentores de gás), sem peação;

O navio Kriola, que se encontrava atracado no cais da Furna, a pedido do Delegado Marítimo do Fogo, saiu às 21:40 horas em direcção ao local do naufrágio para também participar no processo de buscas, tendo-o suspenso à meia-noite, alegando não possuir condições para a intervenção exigida, para além das más condições meteorológicas e marítimas. Efectivamente, para além de ser um barco inapropriado para esse tipo de intervenção, o navio Kriola tinha os holofotes inoperacionais, facto que condicionava a sua acção de buscas;

Os três náufragos, socorridos pelo navio Ostrea, viriam a desembarcar no Porto de Vale dos Cavaleiros no dia 9 de Janeiro, pelas 8:55 horas, onde os aguardavam o serviço de Protecção Civil, uma ambulância e o medico local;

A retoma das buscas pelo navio Ostrea só viria, efectivamente, a acontecer no dia 9, depois das 9:00 horas. Outras tentativas foram empreendidas, designadamente com barcos/botes de pesca privados que não conseguiram ir para além do cruzamento do cais devido ao mau tempo que se fazia sentir;

Igualmente, no dia 9, por volta das 7:10 horas, entrou em operações de buscas e salvamento, meios aéreos, com a participação da aeronave CVE. Um helicóptero e um avião das Canárias, que se encontravam em São Vicente, em missão de socorro a um doente a bordo de um cruzeiro que passava pelos mares de Cabo Verde, foram chamados pelas autoridades cabo-verdianas a prestarem ajuda nas operações de buscas e salvamento, tendo entrado em acção às 9:41 horas do dia 9 de Janeiro;

Outros meios foram colocados em operações de buscas e salvamento, nomeadamente o rebocador Damão e o n/m Bartolomeu Dias, da marinha portuguesa, que fizeram buscas intensivas entre Fogo e Brava, tendo varrido uma vasta área marítima;

De acordo com dados da Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA), os voos foram efectuados a partir dos aeroportos da Praia, Nelson Mandela, de São Vicente, Cesária Évora, e do Sal, e Amílcar Cabral;

No dia 9 de Janeiro de 2015:

- a) A partir do aeroporto da Praia, operações com aeronaves da CV Express, voos CVE2411 e CVE2413, com partida e chegada 10H21/11H20 e 17H03/18H08, respectivamente, além dos voos Rescue 1, da aeronave da Força Aérea Espanhola, com partida e chegada 15H39/17H42;
- b) A partir do aeroporto Internacional Cesária Évora, duas operações de busca e salvamento foram efectuadas com aeronaves distintas da Força Aérea Espanhola: Aeronave matricula T19B08, voo Rescue 44, com partida e chegada 09H41/12H26; aeronave matricula HD2104, voo Rescue 1, com partida e chegada 16H05/19H42.

No dia 14 de Janeiro de 2015:

- a) A partir do aeroporto internacional Amílcar Cabral, duas operações da Força Aérea Portuguesa, voos AFP50, com partida e chegada (Praia) 12H08/13H27.
- b) Nos dias 22, 23, 25, 26 e 27 de Janeiro de 2015, foram efectuadas dez operações de patrulhamento pela Força Aérea Americana (de acordo com informações da ASA, não se conseguiu apurar se agregaram também operações de buscas e salvamento), com operador US NAVY, matrículas 157331 e 161407, voos VVYD331 e VVDY4071, com partidas às 10H14, 19H18, 13H19, 15H27, 14H19, com chegadas às 18H28, 18H52, 19H20, 18H22, 19H20, respectivamente às datas mencionadas.

VI - SITUAÇÃO DOS NÁUFRAGOS E SEUS FAMILIARES

1. Do n/m Rotterdam

Até o presente momento, nenhuma informação objectiva e fidedigna foi conseguida sobre o destino e paradeiro do n/m Rotterdam e dos seus seis tripulantes que iam a bordo. Todas as operações de buscas e salvamento efectuadas resultaram infrutíferas;

De acordo com os documentos apresentados pelo Armador o navio dispunha de um seguro de responsabilidade civil que até agora, apesar de diligências feitas pelo mesmo junto da companhia de seguros, o processo de indemnização ainda se encontra inconclusivo;

Os familiares dos desaparecidos aguardam pelo desfecho de todo este processo.

2. Do n/m Vicente

Segundo dados, oficiais, no n/m Vicente viajavam 26 pessoas, sendo 18 tripulantes e 8 passageiros. Destes 11 pessoas foram resgatadas, 1 cadáver recuperado, 2 cadáveres foram avistados e não recuperados e 12 pessoas desapareceram;

Segundo declarações do Armador, este está a aguardar o desenrolar do processo junto da seguradora IMPAR, para poder assumir com as responsabilidades junto dos familiares das vítimas que se encontram em situação precária no que se refere a rendimentos para arcar com as despesas antes suportadas pelo rendimento dos seus ente-queridos desaparecidos;

Igualmente, alguns dos sobreviventes ficaram desempregados com problemas de saúde e sem rendimento. Junto dos serviços sociais da Câmara Municipal de São Vicente apurou-se que nove famílias, cobrindo um total de 41 membros, vêm sendo contempladas com cestas básicas.

VII-COBERTURA SOCIAL/SEGURANÇA SOCIAL**1. Do n/m Rotterdam**

O Armador não tinha qualquer vínculo com o INPS que cobrisse as prestações sociais aos trabalhadores e nem um seguro de acidente de trabalho. Tinha, no entanto, um seguro de casco válido por dois meses, atribuído, segundo a seguradora, com base no Certificado de Navegabilidade, válido também por dois meses, passado pela AMP;

Volvidos quase dois anos sobre a data do desaparecimento do n/m Rotterdam consta que o Armador tem encontrado dificuldades de ordem jurídica em provar, junto da companhia seguradora, óbitos dos tripulantes, como condição para a obtenção de direitos legalmente previstos e, em face dessa situação, está em curso um processo de negociação entre o Armador e a companhia seguradora no sentido de se encontrar uma via de entendimento, evitando deste modo, um contencioso judicial que poderá arrastar-se por largos anos;

Os tripulantes não estavam inscritos no INPS e nem tinham o seguro obrigatório de acidentes de trabalho, situação essa que transfere para o Armador a responsabilidade civil nos termos da lei.

2. Do n/m Vicente

Despedimento dos tripulantes por parte do Armador;

Vide a carta do despedimento.

Não pagamento de salários desde Marco de 2015;

Sete trabalhadores sem inscrição no INPS;

Inexistência de um Seguro Obrigatório de Acidentes de trabalho;

Relativamente à cobertura social e eventuais indemnizações por parte das seguradoras, informações recolhidas junto do INPS dizem que a Companhia Tuninha, na data do acidente do n/m Vicente, se encontrava em situação de total incumprimento perante essa instituição, ou seja, desde Dezembro de 2013 e, conseqüentemente, sem acesso à cobertura;

Vide documento do INPS.

Igualmente, contactada a companhia de seguros IMPAR, esta confirmou a existência de um contrato de seguro, apólice n.º 700200238, com início em 29 de Janeiro de 2014, prevendo as seguintes coberturas: responsabilidade civil legal do segurado, com um limite de capital de seguro por sinistro no valor de cinco milhões de escudos (5.000.000\$00) e responsabilidade civil da embarcação Vicente, com um limite capital anual estipulado em vinte milhões de escudos (20.000.000\$00);

Vide documento do INPS

No entanto, segundo o Armador o processo de negociação para a indemnização com a seguradora encontra-se em andamento;

Os familiares dos tripulantes mortos e desaparecidos encontram-se, até este momento, sem qualquer reconhecimento dos seus direitos, tanto por parte do INPS, como das seguradoras e do Armador. Igualmente, encontram-se na mesma situação os familiares dos passageiros mortos ou desaparecidos.

VIII – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES**Conclusões**

A CPI-SM, após análise minuciosa dos dossiers e das audições efectuadas aos membros do Governo ligados aos sectores dos transportes marítimos, de Polícia Marítima e da Defesa Nacional, aos diferentes agentes ligados ao sector marítimo e portuário de Cabo Verde, às tripulações e Armadores dos n/m Rotterdam e Vicente e às visitas efectuadas às diferentes instituições e serviços marítimos, bem como aos familiares das vítimas e dos desaparecidos nos dois acidentes, conclui que:

1. Do n/m Rotterdam

De todo o processo de buscas e salvamento, com utilização de meios aéreos, navais e mergulhadores não há evidências de acidente;

Não existe um seguro P&I que asseguraria a cobertura das mercadorias, dos tripulantes e dos passageiros;

Não havia o Seguro Obrigatório de Acidente de Trabalho (SOAT) para os tripulantes e nem havia a inscrição dos mesmos no INPS.

2. Do n/m Vicente

Manobra perigosa do Comandante;

Mau estado do tempo;

Sobre carregamento do navio e desapeação da carga;

Emergência do estado do tempo que levou o navio Ostrea a acupar o cais naquela hora;

Deficiência na gestão do tráfego dentro do Porto de Vale dos Cavaleiros, no dia do acidente;

Avárias no navio no percurso São Vicente/Sal/Praia;

Mobilização de vários meios de busca e salvamento, seja no mar, terra e ar. Não envolvimento dos meios da Guarda Costeira por estarem em manutenção.

Recomendações

Perante as conclusões deste relatório a CPI-SM, recomenda:

Continuar a incrementar a formação contínua e actualização dos inspectores marítimos e agentes da autoridade marítima;

Melhorar os serviços de monitorização de catástrofes naturais, de sinistralidade no mar, no ar e em terra;

Reforçar o sistema operativo de busca e salvamento e a capacidade institucional da AMP, adaptados à realidade arquipelágica do País;

Prestar maior atenção e vigilância das autoridades marítimas e portuárias no sentido de assegurar o cumprimento das normas de segurança;

Responsabilizar aqueles que, com os seus actos ou omissões, contribuíram para o acidente do navio Vicente;

Maior rigor no cumprimento das obrigações por todos os intervenientes do processo de navegação marítima;

Maior exigência das autoridades em relação aos subordinados no exercício das suas funções;

Prosseguir as investigações em torno do desaparecimento do n/m Rotterdam;

Reforçar o sistema de protecção civil, em caso de emergência, em particular da Guarda Costeira;

Ação de qualificação do staff disponível da Direcção de Marinha Mercante e Portos e aumento de pessoal técnico efectivo, como forma de dar respostas às demandas do serviço;

Regulamentar o Código Marítimo Portuário, nomeadamente a questão do seguro marítimo;

Rever o artigo do Código Marítimo Portuário que proíbe a contratação de comandantes de nacionalidade estrangeira para barcos nacionais;

Ratificar as Convenções Internacionais em falta, de modo a facilitar a implementação de políticas para o sector marítimo e portuário;

Imprimir maior rigor e formalidade no desembarço e atracagem de navios;

Maior rigor e controlo nas vistorias aos navios;

Necessidade do envolvimento das autoridades, visando satisfazer os direitos dos naufragos, familiares e tripulação desses navios nos termos da lei;

Evitar a prática de deslocações de inspectores da AMP ao estrangeiro para avaliar navios a serem adquiridos no exterior;

Velar pelo cumprimento obrigatório de manter, na capitania dos Portos e nas delegações marítimas, cópias dos documentos de bordo apresentados a chegada dos navios nos Portos;

Munir os polícias marítimos de meios de comunicação adequados para o exercício da função.

IX – DECLARAÇÃO DE VOTO DO MPD**Senhores Deputados,**

Chegado ao fim dos nossos trabalhos, o Grupo Parlamentar do MPD queria deixar, para que conste do Relatório Final da CPI, a seguinte declaração de voto.

Entre ter o Relatório Final aprovado e não ter o relatório, optamos por ter o Relatório, objecto do mandato que recebemos da Plenária da Assembleia Nacional, considerando o papel dos Deputados na fiscalização da governação e a grande expectativa da sociedade civil, particularmente dos tripulantes e seus familiares, no que se refere aos sucessivos acidentes marítimos ocorridos em Cabo Verde nos últimos anos.

Assim, entre acertos, desacertos e cedências, conseguimos aprovar o Relatório possível, onde podemos relatar o essencial dos factos. No entanto, não podemos deixar de realçar os três pontos, sobre os quais não conseguimos chegar a consenso, tendo sido votados, acabando o PAICV, com a sua **Maioria**, por determinar os respectivos textos que viriam a constar do Relatório.

Referimo-nos:

1. Aos meios públicos de busca e salvamento, que todo o mundo sabe não estavam operacionais. Para além do avião Dornier e do navio Guardião da Guarda Costeira, existem mais dois barcos, novos e apropriados para esse tipo de intervenção, designadamente o *Ponta Nho Martinho* e o *Ilhéu dos Pássaros*, que estiveram cerca de quatro anos, inactivos, atracados no Porto Grande, sob a alçada do Ex-Instituto Marítimo Portuário, quando deveriam estar, de prontidão, junto da instituição responsável pela parte operativa que é a Guarda Costeira. Este assunto, em particular, ficou fora do Relatório, por isso o MPD votou contra.

2. À deficiência no controlo e fiscalização dos navios. Constatamos ao longo dos trabalhos da CPI-SM que há um grande défice de controlo e fiscalização, traduzidos em facilitismo e ligeireza

na actuação das autoridades. Sobre este particular, o MPD apresentou uma proposta de texto - *Défice de controlo e fiscalização dos navios à entrada e saída dos Portos* - que não foi aceite pelo PAICV. Assim sendo, o MPD votou contra, e este assunto ficou tratado no Relatório Final, segundo a perspectiva do PAICV.

3. À situação das vítimas e seus familiares. O MPD propôs que se retirasse do relatório o texto que transferia para o Armador a responsabilidade de assumir todos os encargos para com as vítimas e seus familiares, ciente de que isso não irá acontecer e que as pessoas continuarão desamparadas. Para o MPD o sistema falhou no seu todo e, por isso, o Governo tem a obrigação de arcar com esse falhanço, tomando a rédea do processo para que as vítimas sejam ressarcidas nos seus direitos. O seguro de Responsabilidade Civil é irrisório e não cobre nem de perto nem de longe as indemnizações devidas, pelo que o Governo tem a responsabilidade, ainda que solidária, de apoiar as vítimas e os seus familiares à luz da Convenção do Trabalho Marítimo – Maritime Labour Convention – MLC 2006, aprovada pela Resolução n.º 93/VIII/2013, de 31 de Dezembro. Por isso, o MPD votou contra o texto proposto pelo PAICV.

X – ANEXOS

1. Resolução que cria a CPI
2. Regulamento Interno
3. Memorando das Reuniões da CPI
4. Programa/Cronograma de actividades
5. Lista de presenças/Quadro de observações
6. Relatórios das Audições
7. Análise Legislativa
8. Documentos recebidos.

A Presidente, *Eunice Andrade da Silva Spencer Lopes*.



II SÉRIE
**BOLETIM
OFICIAL**

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

Endereço Electronico: www.incv.cv



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