



BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE	
ASSEMBLEIA NACIONAL	
Lei n.º 50/IX/2019:	
Concede ao Governo autorização legislativa para proceder à aprovação de um novo Código Comercial e do Código das Sociedades Comerciais.....	628
CONSELHO DE MINISTROS	
Decreto-lei n.º 13/2019:	
Revoga o Decreto-Lei n.º 46/2014, de 10 de setembro, e repristina o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 37/2010, de 27 de setembro, que regula as condições de acesso ao crédito para habitação, no regime geral, bonificado e jovem bonificado.....	631
Decreto-lei n.º 14/2019:	
Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 57/2005, de 29 de agosto, que estabelece o regime aplicável às contraordenações aeronáuticas civis.....	632
CHEFIA DO GOVERNO	
Retificação n.º 24/2019:	
Retificando a publicação feita de forma inexata no <i>Boletim Oficial</i> n.º 19, I Série, de 21 de fevereiro de 2019 o Decreto n.º 1/2019 que aprova o Acordo de Financiamento para apoiar o financiamento do Projeto de Reforço da Educação e de Desenvolvimento de Competências.....	639
MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA E MINISTÉRIO DAS FINANÇAS	
Portaria conjunta n.º 8/2019:	
Aprovação do Regulamento Tarifário da ENAPOR, S.A.....	639

ASSEMBLEIA NACIONAL

lei n.º 50/IX/2019

de 25 de março

Preâmbulo

O presente pedido de autorização legislativa de revogação do Código das Empresas Comerciais (CEC) e do Código Comercial de 1888 e concomitante aprovação de um novo Código Comercial e um Código das Sociedades Comerciais visa atualizar o regime do direito comercial, bem como criar um diploma próprio e específico de regulação dos empresários comerciais que adotem a natureza de sociedade.

O CEC, tal como aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 3/99, de 29 de março de 1999, englobava em toda a sua extensão os vários tipos de empresas comerciais, incluindo as sociedades comerciais.

No entanto, a concentração de vários tipos de empresa comercial dentro do mesmo diploma, e nos termos da redação do CEC aprovado em 1999, suscitou várias dúvidas interpretativas quanto a sua aplicação específica às sociedades comerciais. E não sobram dúvidas que o desenvolvimento da atividade comercial formal e organizada se tem galvanizado a volta das sociedades comerciais, definidas como as empresas comerciais, cujo titular da atividade económica é a própria sociedade e não os seus sócios.

Assim, a relevância e preponderância das sociedades comerciais para o nível de desenvolvimento comercial que se pretende para Cabo Verde, conforme preconizado pela linha programática do Governo, impõe que se retire a matéria específica das sociedades comerciais do CEC, e que se legisle especificamente sobre esta matéria numa compilação própria, designada Código das Sociedades Comerciais. Igualmente, volvidos que são quase vinte anos sobre a elaboração do CEC, impõe-se atualizar algumas das matérias específicas das sociedades comerciais, não só para efeitos de adaptação ao momento atual, mas também para que sejam criadas as condições que catapultem a realidade jurídica comercial cabo-verdiana para os patamares de celeridade, eficiência e segurança jurídica que as novas linhas programáticas do Governo preconizam e o empresariado exige.

Na esteira do contexto programático do Governo de desenvolvimento do setor comercial, coloca-se este mesmo setor ao serviço dos cidadãos e das empresas, do desenvolvimento económico e da promoção do investimento em Cabo Verde, propondo-se simplificar os controlos de natureza administrativa, eliminar atos e práticas registrais e notariais que não importem um valor acrescentado e dificultem a vida do cidadão e da empresa, incluindo a eliminação da obrigatoriedade de existência dos livros da escrituração mercantil nas empresas e, correspondentemente, a imposição da sua legalização nas conservatórias do registo comercial. Estima-se que, por esta via, deixem de ser obrigatórios centenas de atos por ano nas conservatórias que oneram as empresas.

Concede-se relevância aos princípios fundamentais do direito comercial e que entroncam na Constituição da República, fazendo a ligação necessária entre a atividade comercial e as normas fundamentais do exercício da atividade económica assentes na Constituição, como a liberdade da iniciativa privada (artigo 68.º), o direito à propriedade privada (artigo 69º) e os objetivos constitucionais do Estado [artigo 7.º, alínea j)]. Assim, elegem-se como princípios do direito comercial a liberdade da iniciativa empresarial, a liberdade da concorrência e a boa fé. O princípio da liberdade da iniciativa empresarial assenta na economia de mercado, no lucro e na proteção da empresa. O princípio da livre concorrência entre empresas assenta

na proibição da concorrência desleal e do parasitismo económico e na proteção da propriedade industrial. O princípio da boa fé assenta na exploração da empresa comercial com o cumprimento da lei e adotando condutas sérias, leais, conciliatórias e de colaboração.

Por outro lado, pretende-se abordar a matéria da dissolução das entidades comerciais, sua liquidação e extinção.

Igualmente, propõe-se modificar o regime da fusão e cisão de sociedades, tornando-o mais simples.

Mais se propõe atuar no domínio da autenticação e do reconhecimento presencial de assinaturas em documentos, bem como a admissibilidade de documento estrangeiro emitido na forma aceite no país de origem. Pretende-se facilitar aos cidadãos e às empresas a prática destes atos junto de entidades que se encontram especialmente aptas para os fazer, tanto por serem entidades de natureza pública ou com especiais deveres de prossecução de fins de utilidade pública, ou especiais deveres deontológicos.

Pretende-se, ainda, adotar formas de representação e mandato comercial mais flexíveis e eficientes tendo em conta a nossa realidade insular, sem, no entanto, comprometer a segurança jurídica dos atos.

Relativamente ao montante mínimo exigível para o capital social das empresas limitadas, pretende-se flexibilizar tal critério por forma a o adaptar às melhores práticas internacionais, visando eliminar barreiras no que toca ao seu estabelecimento, em conformidade com as recomendações do *Doing Business* e das oportunidades de mercado.

Por outro lado, propõe-se aprovar um novo Código Comercial, que reúna as mais diversas matérias do Direito Comercial, ainda que por remissão para a legislação especial, eliminando a coexistência do Código Comercial de 1888 e do CEC.

Com a aprovação do novo Código Comercial pretende-se eliminar, ainda, na prática comercial outros atos e práticas que não acrescentem valor, reformulando procedimentos e criando condições para a plena utilização e aplicação de sistemas informáticos, sempre com garantia da segurança jurídica e da legalidade. Procura-se, assim, consagrar um ambiente mais favorável ao investimento no país, sempre com garantia da segurança jurídica e salvaguarda da legalidade das medidas adotadas.

Propõe-se, igualmente, desenvolver o regime aplicável aos Consórcios e Agrupamentos Complementares de Empresa como contratos de cooperação de empresas.

Pretende-se regular e desenvolver o regime dos contratos comerciais, não só regulando os contratos que constam do Código Comercial de 1888, em vigor, como regular os contratos que a prática e os usos do comércio vêm adotando nas relações e operações comerciais, prevendo-os como contratos nominados e estabelecer o essencial do seu regime jurídico.

Integra-se, ainda, no direito comercial, e ainda que seja para remissão para a legislação especial, a matéria da concorrência e da propriedade industrial, do contrato de transporte aéreo e marítimo, do contrato publicitário, do contrato bancário, do contrato financeiro, do contrato de seguro, do título de crédito, da Bolsa e suas operações, por último o regime geral dos cartões de crédito.

Adita-se, à matéria tradicionalmente regulada num Código Comercial, o tema da responsabilidade do produtor pela introdução e venda de produtos no mercado e estabelecer o regime geral desse tipo particular de responsabilidade civil.

No que à redação e à sistematização dos artigos dizem respeito, mister se faz proceder à sua harmonização. Do mesmo passo, pretende-se harmonizar o conteúdo do código com o restante sistema jurídico, incluindo disposições do Código Civil pertinentes, bem como com algumas leis pertinentes aprovadas posteriormente ao CEC, tal como o Código da Recuperação e da Insolvência de Empresas (CRIE).

Propõe-se modernizar as referências contabilísticas e as práticas de prestação de contas, em consonância com as novas normas contabilísticas do país, e obedecendo ao princípio de maior prudência na administração das empresas.

Ainda, ao abrigo do pedido de autorização legislativa que ora se submete, pretende-se igualmente modernizar as regras aplicáveis aos diferentes tipos de sociedade, inclusive reforçando a responsabilização da administração nos atos que lhe competem, incluindo no processo de prestação de contas, e flexibilizando as práticas que constituem um custo significativo e, em muitos casos, incompatível para alguns tipos de sociedades. Nesta esteira, também, e por forma a salvaguardar as sociedades comerciais perante eventuais variações negativas da atividade social, pretende-se restringir a distribuição antecipada do montante total distribuível do lucro já realizado no exercício em curso, assim permitindo que o juízo sobre a existência de lucros distribuíveis tenha por base a atividade desenvolvida pela sociedade ao longo de um determinado período.

Do elenco dos tipos sociais, propõe-se eliminar as figuras de sociedades em nome coletivo e de sociedades em comandita, deixando assim de haver a possibilidade de entradas em indústria, bem como a previsão de um regime obrigatório de responsabilidade ilimitada de certos sócios.

Também, é intenção do Governo proceder à introdução de alguns novos conceitos, nomeadamente a introdução das obrigações com direito de subscrição de ações, também designadas obrigações com *warrants*, que têm um direito inerente à subscrição de ações, em princípio destacável, cujo exercício não determina a extinção das obrigações. Esta é uma outra modalidade de financiamento das sociedades que se propõe no contexto do reforço da autonomia privada e do incremento da atratividade das sociedades cabo-verdianas ao investimento.

Propõe-se rever o regime de exceção do Estado enquanto acionista, neste caso específico, eliminando a exclusão da aplicabilidade da limitação de votos ao Estado. Com efeito, o Direito das Sociedades é um ramo do Direito Privado, que se assume, como tal, através do princípio de igualdade dos intervenientes. Há que distinguir o acionista Estado dos outros acionistas de direito comum quando haja razões substanciais para tanto, quando os interesses e valores subjacentes o justifiquem. Portanto, a manutenção das discriminações positivas do Estado somente se deve manter quando se divisem tais fundamentos materiais.

Propõe-se, igualmente, regular a matéria dos conflitos de interesses societários, cada vez mais, um dos aspetos mais importantes na prática empresarial, com reflexos na jurisprudência, no tratamento doutrinário a nível internacional e na intervenção legal.

Intenta-se também proceder à regulação do voto por correspondência, que constitui um importante incentivo à participação dos acionistas na vida da sociedade.

Particularmente, no que concerne às sociedades anónimas, propõe-se alterar algumas normas, por forma a clarificar ou permitir maior eficiência e segurança comercial. Igualmente, se propõe a introdução de uma nova regra destinada a flexibilizar a deliberação em segunda convocação, de forma a que a sociedade não fique refém dos acionistas ausentes.

A presente autorização visa também atualizar a legislação societária nacional aos desenvolvimentos ocorridos na temática do governo das sociedades nos últimos anos, de forma a adaptar os modelos societários previstos no atual Código das Empresas Comerciais e a estabelecer uma diferenciação de regimes entre sociedades anónimas de pequena e grande dimensão.

Igualmente se propõe dar atenção à necessidade de aproveitamento das novas tecnologias da sociedade da informação em benefício do funcionamento dos órgãos sociais e dos mecanismos de comunicação entre os sócios e as sociedades. A tecnologia representa um instrumento fundamental do governo das sociedades atuais. Novos modos de transmitir informação e de realizar reuniões de órgãos sociais devem ser objeto de normas menos rígidas, salvaguardada a segurança dos novos meios técnicos utilizados.

Pretende-se estender a aplicação do regime das sociedades cooperativas e da parte geral das sociedades comerciais às régies cooperativas, sociedades cooperativas de interesse público, normalmente constituídas ou participadas pelo Estado, que se afiguram um importante instrumento de dinamização económica e de prossecução do interesse público. A sua previsão era omissa no Código das Empresas Comerciais, pelo que importa consagrá-las expressamente no Código das Sociedades Comerciais, sem prejuízo de regulamentação especial.

Se propõe, ainda, fortalecer a proteção de sócios minoritários, com destaque para os seguintes aspetos: a maior responsabilização dos administradores e membros dos corpos gerentes em prejuízo dos sócios minoritários, maior divulgação de informação relevante aos sócios minoritários, de modo a criar transparência e proteção às partes relacionadas, o aumento da obrigatoriedade de divulgação de informações nos relatórios anuais e de realização de auditoria externa.

Por fim, impõe-se sublinhar que esta Casa Parlamentar, ciente da magnitude estratégica deste processo, havia concedido ao Governo, nos termos da Lei n.º 36/IX/2018, de 6 de julho, uma autorização legislativa nos moldes semelhantes a este que ora se propõe. Infortunadamente, atendendo a estrutura colossal dos Códigos em menção e o trabalho de fundo que, entretanto, tinha de ser desenvolvido, e por razões de ordem técnico-jurídica de antemão não previsíveis, o prazo da referida autorização legislativa acabara por revelar-se algo insuficiente.

De qualquer das formas, a autorização legislativa então concedida acabou também por mostrar-se desajustada perante os desenvolvimentos últimos deste processo porquanto, a uma dada altura, entendeu o Governo que, face às alterações profundas a ser operadas ao Código das Empresas Comerciais, fazia e ainda faz, mais sentido aprovar um Código Comercial *ex novo*.

Assim,

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

Artigo 1.º

Objeto

É concedida autorização legislativa ao Governo para proceder à aprovação de um novo Código Comercial e do Código das Sociedades Comerciais.

Artigo 2.º

Sentido e extensão

1. No âmbito da aprovação de um novo Código Comercial, a autorização conferida pelo artigo anterior tem o sentido e a extensão seguintes:

- a) Proceder à enunciação dos princípios fundamentais do Direito Comercial;
- b) Simplificar os controlos de natureza administrativa, eliminando os atos e práticas registrais e notariais que não importem um valor acrescentado, incluindo a obrigatoriedade de existência dos livros da escrituração mercantil nas empresas e, correspondentemente, a imposição da sua legalização nas conservatórias do registo comercial;
- c) Atuar no domínio da autenticação e do reconhecimento presencial de assinaturas em documentos, bem como a admissibilidade de documento estrangeiro emitido na forma aceite no país de origem;
- d) Adotar, na legislação comercial nacional, formas de representação e mandato comercial mais flexíveis e eficientes tendo em conta a nossa realidade insular, sem, no entanto, comprometer a segurança jurídica dos atos;
- e) Eliminar, na prática comercial, os atos e práticas que não acrescentem valor, reformulando procedimentos e criando condições para a plena utilização e aplicação de sistemas informáticos, sempre com garantia da segurança jurídica e da legalidade;
- f) Modernizar as referências contabilísticas e as práticas de prestação de contas, em consonância com as novas normas contabilísticas do País, obedecendo ao princípio de maior prudência na administração das empresas;
- g) Harmonizar o texto, a redação e a sistematização dos artigos, bem como o conteúdo do vigente Código das Empresas Comerciais com o do restante sistema jurídico, incluindo disposições pertinentes do Código Civil, do Código da Recuperação e da Insolvência e de outras leis pertinentes aprovadas posteriormente ao Código das Empresas Comerciais;
- h) Regular a responsabilidade do produtor pela introdução e venda de produtos no mercado e estabelecer o regime geral desse tipo particular de responsabilidade civil;
- i) Regular os contratos de cooperação de empresas e desenvolver o regime aplicável aos Consórcios e Agrupamentos Complementares de Empresa;
- j) Desenvolver o regime dos contratos comerciais, não só regulando os contratos que constam do Código Comercial de 1888 em vigor e assim como regular os contratos que a prática e os usos do comércio têm adotado nas suas relações comerciais, prevendo-os como contratos nominados e estabelecer o essencial do seu regime jurídico;
- k) Integrar no direito comercial e ainda que, seja, para remissão para legislação especial, a matéria da concorrência e da propriedade industrial, do contrato de transporte marítimo, do contrato do transporte aéreo, do contrato bancário, do contrato financeiro, do contrato de seguro, do título de crédito, da Bolsa e suas operações e o regime geral do cartão de crédito e débito, dando uma visão de toda a panorâmica da matéria comercial geral e especial;

- d) Revogar as disposições do Código Comercial, aprovado pela Carta de Lei de 28 de junho de 1888 e aplicado em Cabo Verde pelo Decreto de 20 de fevereiro de 1894 e as disposições do Código das Empresas Comerciais, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 3/1999, de 29 de março.

2. No âmbito da aprovação do Código das Sociedades Comerciais, a autorização conferida pelo artigo anterior tem o sentido e a extensão seguintes:

- a) Consubstanciar, num único diploma, legislações que regulam especificamente as sociedades comerciais;
- b) Eliminar as figuras de sociedades em nome coletivo e de sociedades em comandita, deixando assim de haver a possibilidade de entradas em indústria, bem como a previsão de um regime obrigatório de responsabilidade ilimitada de certos sócios;
- c) Flexibilizar o montante de capital social mínimo exigível para estabelecimento das empresas por forma a o adaptar às recomendações de melhores práticas internacionais;
- d) Rever a matéria da dissolução de entidades comerciais e modificar o regime da fusão e cisão de sociedades, tornando-o mais simples;
- e) Adotar as referências contabilísticas e as práticas de prestação de contas, em consonância com as novas normas contabilísticas do país, obedecendo ao princípio de maior prudência na administração das empresas;
- f) Modernizar as regras aplicáveis aos diferentes tipos de sociedade, inclusive reforçando a responsabilização da administração nos atos que lhe competem, incluindo no processo de prestação de contas, e flexibilizando as práticas que constituem um custo significativo e, em muitos casos, incomportável para alguns tipos de sociedades;
- g) Restringir, por forma a salvaguardar as sociedades comerciais perante eventuais variações negativas da atividade social, a distribuição antecipada do montante total distribuível do lucro já realizado no exercício em curso, assim permitindo que o juízo sobre a existência de lucros distribuíveis tenha por base a atividade desenvolvida pela sociedade ao longo de um determinado período;
- h) Introduzir alguns novos conceitos, nomeadamente o das obrigações com direito de subscrição de ações, também designadas obrigações com *warrants*, que têm um direito inerente à subscrição de ações, em princípio destacável, cujo exercício não determina a extinção das obrigações;
- i) Rever o regime de exceção do Estado enquanto acionista, eliminando a exclusão da aplicabilidade da limitação de votos ao Estado;
- j) Regular a matéria dos conflitos de interesses societários, cada vez mais um dos aspetos mais importantes na prática empresarial, com reflexos na jurisprudência, no tratamento doutrinário a nível internacional e na intervenção legal;
- k) Regular o voto por correspondência, enquanto instrumento jurídico importante no incentivo à participação dos acionistas na vida da sociedade;
- l) Alterar, nas sociedades anónimas, algumas normas por forma a clarificar ou permitir maior eficiência e segurança comercial, designadamente:
 - i. Clarificar que a assembleia geral possa deliberar por maioria dos votos emitidos, ou seja, por

maioria simples, como sucede na generalidade dos sistemas jurídico-societários;

- ii. Introduzir uma nova regra destinada a flexibilizar a deliberação em segunda convocação, de forma a que a sociedade não fique refém dos acionistas ausentes.
- m) Atualizar a legislação societária nacional aos desenvolvimentos ocorridos na temática da governança das sociedades nos últimos anos, de forma a adaptar os modelos societários previstos no atual Código das Empresas Comerciais;
- n) Definir regras que regulam, com segurança jurídica, o necessário aproveitamento das novas tecnologias da sociedade da informação em benefício do funcionamento dos órgãos sociais e dos mecanismos de comunicação entre os sócios e as sociedades;
- o) Estender o regime das sociedades cooperativas e da parte geral das sociedades comerciais às régies cooperativas, sociedades cooperativas de interesse público, normalmente constituídas ou participadas pelo Estado, enquanto importante instrumento de dinamização económica e de prossecução do interesse público; e
- p) Fortalecer a proteção de sócios minoritários, com destaque para os seguintes aspetos:
 - i. Maior responsabilização dos administradores e membros dos corpos gerentes em prejuízo dos sócios minoritários;
 - ii. Maior divulgação de informação relevante aos sócios minoritários, de modo a criar transparência e proteção das partes relacionadas; e
 - iii. Aumento da obrigatoriedade de divulgação de informações nos relatórios anuais e de realização de auditoria externa.

Artigo 3.º

Duração

A presente autorização legislativa tem a duração de 120 (cento e vinte) dias.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

Aprovada em 1 de março de 2019.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Jorge Pedro Maurício dos Santos*

Promulgada em 15 de março de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

Assinada em 18 de março de 2019. — O Presidente da Assembleia Nacional, *Jorge Pedro Maurício dos Santos*

—o§o—

CONSELHO DE MINISTROS

decreto-lei nº 13/2019

de 25 de março

O Governo considera que o funcionamento mais eficiente do sector de habitação é condição fundamental, não só para a dinamização do sector imobiliário, da reabilitação urbana e das cidades, mas também para a inclusão social das famílias e mobilidade das pessoas, pelo que os mecanismos de dinamização devem ser progressivamente

melhorados, pois as deficiências acumuladas ao longo destes anos são incompatíveis com solução de curto prazo.

Neste sentido, um dos compromissos assumidos pelo Governo para a IX Legislatura é o aumento do rendimento disponível das famílias e combate à pobreza, em que a política social deve ser a promotora da dignidade da pessoa humana e da sua autonomia e conduzida fora dos holofotes da comunicação social, por respeito á vulnerabilidade e á dignidade da pessoa humana, bem como um país inclusivo do emprego, rendimentos e educação.

No âmbito deste quadro, o Governo comprometeu-se a promover a reativação da bonificação de juros para jovens famílias.

O crédito bonificado para habitação e aquisição de terrenos para a construção de habitação própria é um apoio do Estado aos agregados familiares cabo-verdianos de nível social mais desfavorecido, destinado a cobrir parte das prestações mensais, junto dos bancos comerciais da praça.

O Decreto-Lei n.º 46/2014, de 10 de setembro, que altera o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 37/2010, de 27 de setembro, que regula as condições de acesso ao crédito para habitação, no regime geral, bonificado e jovem bonificado, veio alterar as condições de acesso ao regime bonificado, condicionando que o produto do empréstimo tem de ser afeto à aquisição, reconstrução ou reabilitação de habitação própria construída ou reabilitada no âmbito dos programas e projetos inseridos no Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS), em concreto no Programa Casa Para Todos.

Todavia, tendo em conta o cenário atual de pouca abrangência do Programa Casa Para Todos nos cabo-verdianos socialmente mais desfavorecidos, se propõe a repristinação do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 37/2010, de 27 de setembro, e a consequente revogação do Decreto-Lei n.º 46/2014, de 10 de setembro.

Com esta medida, a abrangência ao Regime de Crédito Bonificado à Habitação será maior e todas as famílias cabo-verdianas com recursos financeiros mais escassos podem aderir a esta bonificação.

Assim,

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

Artigo 1.º

Revogação

É revogado o Decreto-Lei n.º 46/2014, de 10 de setembro, que altera artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 37/2010, de 27 de setembro, que regula as condições de acesso ao crédito para habitação, no regime geral, bonificado e jovem bonificado.

Artigo 2.º

Repristinação

É repristinado o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 37/2010, de 27 de setembro.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Aprovada em Conselho de Ministros do dia 14 de fevereiro de 2019.

José Ulisses de Pina Correia e Silva

Olavo Avelino Garcia Correia

Promulgado em 20 de março de 2019

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

Decreto-lei n.º 14/2019

de 25 de março

Constitui atribuição da Agência de Aviação Civil assegurar o cumprimento das condições de segurança da aviação civil e do transporte aéreo por todos os agentes do setor.

Nesse sentido, o Decreto-Lei n.º 57/2005, de 29 de agosto, institui o regime de contraordenações aeronáuticas civis, o qual foi atualizado em 28 de maio de 2018, pelo Decreto-Lei n.º 30/2018, tendo sido introduzindo um conjunto de preceitos destinados a prevenir e punir o transporte de mercadorias perigosas em contravenção aos regulamentos aplicáveis.

O presente diploma visa especificar e reforçar o respeito pelas normas legais e regulamentares e procedimentos por todos os agentes da aviação e respetivo pessoal, desde os exploradores e concessionários de serviços aéreos, aeroportuários e de navegação aérea, as organizações de formação da aviação, as organizações de manutenção aprovada, bem assim as empresas prestadoras de serviço nos aeroportos.

As novas regras tipificam factos contraordenacionais relativos a exigências ao nível do controlo de acessos a áreas restritas, à observância dos procedimentos e programas de segurança, de formação em segurança aérea e aeroportuária, bem como de controlo de qualidade pelos agentes envolvidos.

No presente diploma reforça-se ainda a exigência dos prestadores de serviços aeroportuários de manterem registos apropriados, protegerem devidamente as matérias classificadas, efetuarem a verificação de antecedentes criminais e policiais bem como de informarem as Autoridades competentes, de forma imediata, os acidentes ou incidentes aéreos ocorridos com suas aeronaves ou outros de que tenham conhecimento.

Assim, tendo em atenção o disposto no artigo 293.º do Código Aeronáutico; e

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 57/2005, de 29 de agosto, alterado pelo Decreto-lei n.º 30/2018, de 28 de maio, que estabelece o regime aplicável às contraordenações aeronáuticas civis.

Artigo 2.º

Alterações

São alterados os artigos 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º e 14.º do Decreto-Lei n.º 57/2005, de 29 de agosto, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 30/2018, de 28 de maio, que passam a ter a seguinte redação:

“Artigo 7.º

Proprietários de aeronaves, exploradores de aeronaves e empresas aéreas licenciadas ou concessionárias

1. É punido com coima de 500.000\$00 a 5.000.000\$00 o proprietário de aeronave, explorador de aeronave e a empresa aérea licenciada ou concessionária que:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) [...]

l) [...]

m) [...]

n) Deslocar ou remover uma aeronave acidentada ou respetivos restos sem autorização da Autoridade responsável pela investigação de acidentes, salvo em caso de obstrução das operações aéreas e a sua remoção resulte urgente e inadiável;

o) [...]

p) [...]

q) [...]

r) [...]

s) [...]

t) [...]

u) [...]

v) [...]

w) [...]

x) [...]

y) [...]

z) [...]

aa) [...]

bb) [...]

cc) [...]

dd) [...]

ee) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações e/ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;

ff) Tiver aeronave de matrícula estrangeira e permanecer em Cabo Verde, sem autorização da autoridade aeronáutica ou para além do prazo fixado por esta;

gg) Prestar falsas declarações à Autoridade Aeronáutica;

hh) Permitir que o pessoal sob sua responsabilidade exerça funções sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;

ii) Não tenha nem mantenha, de forma adequada, os registos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;

jj) Não cumprir com as ações corretivas aprovadas pela Autoridade Aeronáutica resultantes de inspeções realizadas;

kk) Não cumprir com os requisitos de notificação requeridos pelos regulamentos aeronáuticos.

2. É punido com coima de 300.000\$00 a 3.000.000\$00

o proprietário de aeronave, explorador de aeronave e a empresa aérea licenciada ou concessionária que:

- a) Realizar voo com aeronave cujas marcas de nacionalidade e de matrícula estejam incorretamente inscritas;
- b) Realizar voo com aeronave cujas marcas de nacionalidade e de matrícula não respeitem o tipo de caracteres previsto no regulamento;
- c) [anterior alínea a)]
- d) [anterior alínea b)]
- e) [anterior alínea c)]
- f) Não informar as Autoridades competentes, de forma imediata, dos acidentes ou incidentes aéreos ocorridos com suas aeronaves ou outros de que tenha conhecimento;
- g) [anterior alínea e)];
- h) [anterior alínea f)]
- i) Não proteger, devidamente, as matérias classificadas;
- j) Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estéreis ou restritas de suas instalações, sem portar o respetivo cartão de acesso ou sem o ter visivelmente, em conformidade com os regulamentos em vigor;
- k) Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estéreis ou restritas de suas instalações, portando cartão de acesso que não corresponda as áreas nele especificadas;
- l) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações fazer uso abusivo ou indevido do cartão de acesso ou utilizá-lo para fins diversos daqueles para os quais tenha sido atribuído;
- m) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso para fins pessoais e fora do horário de trabalho;
- n) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso caducado;
- o) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso com dados diversos das funções que desempenham, em consequência da mudança da área de trabalho, da mudança de empresa ou por qualquer outro motivo;
- p) Receber benefícios pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovados ou autorizados pela autoridade aeronáutica;
- q) Não efetuar a verificação de antecedentes criminais e policiais, de portadores de cartões de acesso nos termos regulamentares;
- r) Operar sem possuir um programa exigido pelos regulamentos aeronáuticos e devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica;
- s) Não promover a formação em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- t) Não promover ações de controlo de qualidade internas, em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis.

3. É punido com coima de 200.000\$00 a 2.000.000\$00 o proprietário de aeronave, explorador de aeronave e a empresa aérea licenciada ou concessionária que:

- a) [...]
 - b) [Anterior alínea c)]
 - c) Mudar o endereço da sede principal de negócios, estabelecida no certificado do operador aéreo, sem prévia notificação à Autoridade Aeronáutica;
 - d) [...]
 - e) [revogado]
4. [revogado]

Artigo 8.º

Organização de formação da aviação

1. É punido com coima de 50.000\$00 a 2.000.000\$00 a organização de formação da aviação que:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]
- g) [...]
- h) [...]
- i) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações e ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;
- j) [...]
- k) [...]
- l) [...]
- m) [...]
- n) Mudar a sua designação comercial sem comunicar à Autoridade Aeronáutica;
- o) Mudar o endereço da sede principal de negócios, estabelecida no seu certificado sem prévia notificação à Autoridade Aeronáutica;
- p) Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estéreis ou restritas de suas instalações, sem portar o respetivo cartão de acesso ou sem o ter visivelmente, em conformidade com os regulamentos em vigor;
- q) Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estéreis ou restritas de suas instalações, portando cartão de acesso que não corresponda as áreas nele especificados;
- r) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações fazer uso abusivo ou indevido do cartão de acesso ou utilizá-lo para fins diversos daqueles para os quais tenha sido atribuído;
- s) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso para fins pessoais e fora do horário de trabalho;
- t) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso caducado;

- u) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso com dados diversos das funções que desempenham, em consequência da mudança da área de trabalho, da mudança de empresa ou por qualquer outro motivo;
- v) Receber benefícios pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovados ou autorizados pela autoridade aeronáutica;
- w) Não detiver os registos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos ou os mantiver de forma inadequada;
- x) Não efetuar a verificação de antecedentes criminais e policiais, de portadores de cartões de acesso às zonas restritas.

2. [revogado]

Artigo 9.º

Organização de manutenção aprovada

1. É punida com coima de 500.000\$00 a 5.000.000\$00 a organização de manutenção aprovada que:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]
- g) [...]
- h) [...]
- i) [...]
- j) [...]
- k) [...]
- l) [...]
- m) [...]
- n) [...]
- o) Prestar falsas declarações à Autoridade Aeronáutica;
- p) Não cumprir com as ações corretivas propostas pela Autoridade Aeronáutica resultantes de inspeções realizadas;
- q) Não cumprir com os requisitos de notificação requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- r) Permitir que os condutores de veículos transgridam as normas de segurança na plataforma impostas nos manuais dos aeródromos;
- s) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações e ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;
- t) Negar, ocultar ou demorar-se na apresentação de documentos, dados, relatórios ou informações solicitados pela Autoridade Aeronáutica.

2. É punido com coima de 300.000\$00 a 3.000.000\$00 a organização de manutenção aprovada que:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]

- e) Mudar a sua designação comercial sem comunicar à Autoridade Aeronáutica;
- f) Mudar o endereço da sede principal de negócios, estabelecida no seu certificado sem prévia notificação à Autoridade Aeronáutica;
- g) Permitir o trânsito e a permanência de pessoas em áreas estereis ou restritas de suas instalações, sem portar o respetivo cartão de acesso ou sem o ter visivelmente, em conformidade com os regulamentos em vigor;
- h) Permitir o trânsito e a permanência de pessoas em áreas estereis ou restritas de suas instalações, portando cartão de acesso que não corresponda às áreas nele especificados;
- i) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações fazer uso abusivo ou indevido do cartão de acesso ou utilizá-lo para fins diversos daqueles que justificaram a sua atribuição;
- j) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso para fins pessoais e fora do horário de trabalho;
- k) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso caducado;
- l) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso com dados diversos das funções que desempenham, em consequência da mudança da área de trabalho, da mudança de empresa ou por qualquer outro motivo;
- m) Receber benefícios, pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovados ou autorizados pela autoridade aeronáutica;
- n) Deixar de efetuar a verificação de antecedentes criminais e policiais, de portadores de cartões de acesso nos termos regulamentares;
- o) Operar sem possuir um programa exigido pelos regulamentos aeronáuticos e devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica;
- p) Não promover a formação em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- q) Não promover ações de controlo de qualidade internas, em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis.

3. [revogado]

Artigo 10.º

Explorador de serviço aeroportuário e ou de navegação aérea

1. É punido com coima de 500.000\$00 a 5.000.000\$00 o explorador de serviço aeroportuário que:

- a) Negar ou demorar a entregar informações que lhe tenham sido solicitadas pelas autoridades competentes no âmbito de uma investigação de acidentes ou incidentes de aviação;
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;

- f) [...]
- g) [...]
- h) [...]
- i) [...]
- j) Negar, ocultar ou demorar a apresentação de documentos, dados, relatórios ou quaisquer informações solicitados pela Autoridade Aeronáutica;
- k) [...]
- l) [...]
- m) [...]
- n) [...]
- o) [...]
- p) [...]
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) [...]
- v) Não efetuar o controlo de acesso às áreas estéreis ou zonas restritas de um aeródromo, nos termos dos regulamentos em vigor;
- w) Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estéreis ou restritas de um aeródromo, sem portar o respetivo cartão de acesso ou sem o ter visivelmente, em conformidade com os regulamentos em vigor;
- x) Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estéreis ou restritas de um aeródromo, portando cartão de acesso que não corresponda as áreas nele especificados;
- y) Permitir o acesso, trânsito e a permanência, sem escolta, em áreas estéreis ou restritas de um aeródromo, de pessoa não detentora de um cartão de acesso permanente;
- z) Permitir ao pessoal aeronáutico ou o pessoal que presta serviço nos aeródromos fazer uso abusivo ou indevido do cartão de acesso, nomeadamente utilizá-lo para fins pessoais e fora do horário de trabalho, ou quaisquer outros fins diversos daqueles que justificaram a sua atribuição;
- aa) Permitir ao pessoal aeronáutico ou ao pessoal que presta serviço nos aeródromos utilizar o cartão de acesso caducado ou com dados que não correspondam às funções que desempenham, em consequência da mudança da área de trabalho, da mudança de empresa ou por qualquer outro motivo;
- bb) Permitir que os condutores de veículos transgridam as normas de segurança na plataforma impostas nos manuais dos aeródromos;
- cc) Receber benefícios, pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovadas ou autorizadas pela autoridade aeronáutica;
- dd) Prestar falsas declarações à Autoridade Aeronáutica;
- ee) Não tiver nem mantiver de forma adequada os registos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- ff) Explorar um aeródromo sem observar as normas relativas as áreas de segurança, suas dimensões, objetos situados nas referidas aéreas, eliminação de obstáculos e resistência das aéreas de segurança.
2. É punido com coima de 300.000\$00 a 3.000.000\$00 o explorador de serviço aeroportuário que:
- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) Não proteger, devidamente, as matérias classificadas;
- f) Não informar as Autoridades competentes de forma imediata, dos acidentes ou incidentes aéreos ocorridos com suas aeronaves ou outros de que tenha conhecimento;
- g) Mudar a sua designação comercial sem comunicar à Autoridade Aeronáutica;
- h) Mudar o endereço da sede principal de negócios, estabelecida no seu certificado, sem prévia notificação à Autoridade Aeronáutica;
- i) Por qualquer meio fazer publicidade enganosa;
- j) Não efetuar a verificação de antecedentes criminais e policiais, de portadores de cartões de acesso nos termos regulamentares;
- k) Operar sem possuir um programa exigido pelos regulamentos aeronáuticos e devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica;
- l) Não promover a formação em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- m) Não promover ações de controlo de qualidade internas, em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- n) Permitir o exercício de atividades de segurança da aviação civil por pessoal cujo certificado esteja caducado.
3. [revogado]
- Artigo 11.º
- [...]
1. [...]
- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]
- g) [...]
- h) [...]
- i) [...]
- j) [...]

k) [...]

l) [...]

m) [...]

n) [...]

o) [...]

p) [...]

q) [...]

r) [...]

s) [...]

t) [...]

u) [...]

v) [...]

w) [...]

x) [...]

y) [...]

z) [...]

aa) [...]

bb) [...]

2. É ainda punido com coima de 25.000\$00 a 300.000\$00 o comandante de aeronaves e/ou demais membros de tripulação que:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) Não comunicar imediatamente às Autoridades competentes os acidentes ou incidentes aéreos de que tenha conhecimento no exercício das suas funções;

f) [...]

g) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;

h) [...]

i) Utilizar indevidamente as frequências dos Serviços de Trânsito Aéreo;

j) Utilizar ou permitir que se utilize de maneira indevida o cartão de acesso que lhe tenha sido atribuído por razão de trabalho;

k) Não tiver o cartão de acesso que lhe tenha sido atribuído por razão de trabalho;

l) Se negar a apresentar o seu cartão de identificação de acesso ao pessoal que exerça funções de segurança, quando solicitado;

m) Utilizar o cartão de acesso fora do prazo de validade.

Artigo 12.º

Controlador de tráfego aéreo e operador de estação aeronáutica

1. É punido com coima de 25.000\$00 a 300.000\$00 o controlador de tráfego aéreo ou o operador de estação aeronáutica que:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) Exercer as suas atribuições com as licenças e/ou certificados de habilitação e aptidão aeronáutica suspensos;

h) [anterior alínea g)]

i) [anterior alínea h)]

j) [anterior alínea i)]

k) Prestar falsas declarações para efeitos de requerimento de licenças, certificados, qualificações e autorizações;

l) Prestar falsas declarações ou ocultar informação relevante no âmbito de uma investigação de acidente ou incidente de aviação;

m) Ocultar ou emitir reportes, dados ou relatórios falsos;

n) [...]

o) [anterior alínea j)]

p) [anterior alínea l)]

q) Violar os termos, condições, limitações e demais obrigações contidas no seu certificado ou licença;

r) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações e/ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;

s) Utilizar ou permitir que se utilize indevidamente o cartão de acesso que lhe tenha sido atribuído por razão de trabalho.

2. É punido ainda com coima de 25.000\$00 a 200.000\$00 o controlador de tráfego aéreo ou o operador de estação aeronáutica que:

a) Utilizar indevidamente as frequências dos serviços de trânsito aéreo;

b) Não comunicar imediatamente às Autoridades competentes os acidentes ou incidentes aéreos de que tenha conhecimento no exercício das suas funções;

c) [anterior alínea a)]

d) [anterior alínea b)]

e) Negar apresentar o seu cartão de identificação de acesso ao pessoal que exerça funções de segurança, quando solicitado;

f) Utilizar o cartão de acesso fora do prazo de validade;

g) Receber benefícios, pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovados ou autorizados pela autoridade aeronáutica.

3. [revogado]

3. [revogado]

Artigo 13.º

[...]

1. É punida com coima de 15.000\$00 a 300.000\$00 a pessoa que exerce atividades aeronáuticas e:

- a) No seu exercício estiver sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;
- b) [...]
- c) Exercer as suas atribuições com as licenças e/ou certificados de habilitação e aptidão aeronáutica suspensos;
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]
- g) [...]
- h) [...]
- i) [...]
- j) [...]
- k) [...]
- l) [...]
- m) [...]
- n) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;
- o) Utilizar ou permitir que se utilize indevidamente o cartão de acesso que lhe tenha sido atribuído por razão de trabalho;
- p) [anterior alínea q)]
- q) [anterior alínea r)]
- r) [anterior alínea s)]
- s) Transgredir as normas de segurança de condução de veículos na plataforma impostas nos manuais dos aeródromos;
- t) [revogado]

2. É punido com coima de 15.000\$00 a 200.000\$00 a pessoa que exerce atividades aeronáuticas e:

- a) Omitir ou retardar indevidamente as ações necessárias para o apoio das aeronaves;
- b) Não tiver o cartão de acesso a si atribuído por razão de trabalho;
- c) Fizer uso abusivo ou indevido do cartão de acesso ou utilizá-lo para fins diversos daqueles para os quais tenha sido atribuído;
- d) Negar submeter-se ao rastreio ou negar apresentar o seu cartão de identificação de acesso ao pessoal que exerça funções de segurança, quando solicitado;
- e) Utilizar o cartão de acesso fora do prazo de validade;
- f) Receber benefícios, pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovados ou autorizados pela autoridade aeronáutica.

Artigo 14.º

Pessoal que presta serviços nos aeródromos ou desenvolve atividades conexas com a aviação

1. É punido com coima de 10.000\$00 a 200.000\$00 o pessoal que presta serviços nos aeródromos ou desenvolve atividades conexas com a aviação e:

- a) No seu exercício estiver sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;
- b) [anterior alínea a)]
- c) [anterior alínea b)]
- d) [anterior alínea c)]
- e) [anterior alínea d)]
- f) [anterior alínea e)]
- g) [anterior alínea f)]
- h) Utilizar ou permitir que se utilize de maneira indevida o cartão de acesso que lhe tenha sido atribuído por razão de trabalho;
- i) [anterior alínea h)]
- j) [anterior alínea i)]
- k) Negar prestar informações ou negar o acesso a documentos ou às instalações ou equipamentos aos inspetores da Autoridade Aeronáutica em exercício de funções de inspeção ou supervisão;
- l) Ocultar ou emitir reportes, dados ou relatórios falsos;
- m) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações e ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;
- n) Por qualquer motivo, perturbar ou impedir a operação de aeronaves, quando sanção mais grave não for determinada por lei;
- o) Negar a submeter-se às verificações de proficiência requeridas pela Autoridade Aeronáutica;
- p) Negar submeter-se ao rastreio solicitado pelo pessoal que exerça funções de segurança.

2. [revogado]

Artigo 3.º

Aditamentos

São aditados ao Decreto-Lei 57/2005 de 29 de agosto, alterado pelo Decreto-lei n.º 30/2018, de 28 de maio, os artigos 10.º -A., 16.º -A e 16.º -B, com a seguinte redação:

“Artigo 10.º-A

Prestador de serviços de assistência em escala e outros, serviços conexas aos serviços aeroportuários

1. É punido com coima de 300.000\$00 a 3.000.000\$00 o prestador de serviços de assistência em escala, de serviço de vigilância e outros serviços conexas aos serviços aeroportuários que:

- a) Negar ou demorar a entregar informações que lhe tenham sido solicitadas pelas autoridades competentes no âmbito de uma investigação de acidentes ou incidentes de aviação;
- b) Violar uma suspensão ou limitação que lhe tenha sido imposta pela Autoridade Aeronáutica;

- c) Não observar os regulamentos, as diretivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;
- d) Negar, ocultar ou demorar a apresentação de documentos, dados, relatórios ou quaisquer informações solicitados pela Autoridade Aeronáutica;
- e) Não observar os requisitos de inspeção ou auditoria interna aos aeródromos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- f) Não cumprir com as ações corretivas propostas pela Autoridade Aeronáutica resultantes de inspeções realizadas;
- g) Permitir que o pessoal sob sua responsabilidade exerça funções sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;
- h) Realizar a prestação de serviços sem implementar de forma adequada os programas ou procedimentos exigidos pelos regulamentos aeronáuticos;
- i) Permitir o acesso, trânsito e a permanência do seu pessoal ou de outras pessoas em áreas estereis ou restritas de um aeródromo, sem portar o respetivo cartão de acesso ou sem o ter visivelmente, em conformidade com os regulamentos em vigor;
- j) Permitir o acesso, trânsito e a permanência do seu pessoal ou de outras pessoas em áreas estereis ou restritas de um aeródromo, portando cartão de acesso que não corresponda as áreas nele especificados;
- k) Permitir ao seu pessoal que presta serviço nos aeródromos fazer uso abusivo ou indevido do cartão de acesso, nomeadamente utilizá-lo para fins pessoais e fora do horário de trabalho, ou quaisquer outros fins diversos daqueles que justificaram a sua atribuição;
- l) Permitir ao seu pessoal que presta serviço nos aeródromos utilizar o cartão de acesso caducado ou com dados que não correspondam às funções que desempenham, em consequência da mudança da área de trabalho, da mudança de empresa ou por qualquer outro motivo;
- m) Receber benefícios, pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovadas ou autorizadas pela autoridade aeronáutica;
- n) Prestar falsas declarações à Autoridade Aeronáutica;
- o) Não tiver nem mantiver de forma adequada os registos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- p) Não efetuar a verificação de antecedentes criminais e policiais, de portadores de cartões de acesso nos termos regulamentares.
2. É punido com coima de 200.000\$00 a 2.000.000\$00 o prestador de serviço conexo com serviço aeroportuário que:
- a) Não dotar os serviços sob sua responsabilidade do número de pessoal necessário devidamente qualificado para o exercício das funções que lhe forem confiadas;
- b) Não dotar o pessoal de equipamentos, manuais e demais instrumentos necessários para cumprir adequadamente as suas atribuições;
- c) Não proteger, devidamente, as matérias classificadas;
- d) Mudar a sua designação comercial sem comunicar à Autoridade Aeronáutica;
- e) Mudar o endereço da sede principal de negócios, estabelecida no seu certificado, sem prévia notificação à Autoridade Aeronáutica;
- f) Operar sem possuir um programa exigido pelos regulamentos aeronáuticos e devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica;
- g) Não promover a formação em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- h) Não promover ações de controlo de qualidade internas, em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis.

Artigo 16.º A

Dolo

Em caso de dolo, os limites mínimos e máximos das coimas previstas no presente Decreto-Lei são elevados de metade.

Artigo 16.º B

Reincidência

1. É punido como reincidente quem cometer uma infração depois de ter sido condenado, por decisão definitiva ou transitada em julgado, por outra infração do mesmo tipo, se entre as duas infrações não tiver decorrido um prazo superior ao da prescrição da primeira.

2. Em caso de reincidência, os limites mínimo e máximo da coima são elevados para o dobro, não podendo o montante da coima, concretamente aplicada, ser inferior ao valor da coima aplicada pela infração anterior, exceto se os limites mínimo e máximo da coima aplicável pela prática da infração anterior forem superiores aos daquela.

3. Em caso de reincidência, a duração das sanções acessórias previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1, do artigo 15.º, é elevada para o dobro da sanção concretamente aplicada pela infração anterior, não podendo, contudo, ultrapassar os limites máximos.”

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

Aprovado em Conselho de Ministros do dia 28 de fevereiro de 2019.

José Ulisses de Pina Correia e Silva

José da Silva Gonçalves

Promulgado em 22 de março de 2019

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA.

CHEFIA DO GOVERNO

Secretaria Geral do Governo

Retificação nº 24/2019

Por ter sido publicado de forma inexata no *Boletim Oficial* nº 19, I Série, de 21 de fevereiro de 2019 o Decreto nº 1/2019 que aprova o Acordo de Financiamento para apoiar o financiamento do Projeto de Reforço da Educação e de Desenvolvimento de Competências, segue a retificação na parte que nos interessa:

Onde se lê:

“(SDR 7,200,00”

Deve-se ler:

“(SDR 7.200.000.”

Secretaria Geral do Governo, 20 de Março de 2019. — A secretária-Geral do Governo, *Erodina Gonçalves Monteiro*

—ofo—

MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA
E MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Portaria Conjunta nº 8/2019

de 25 de março

Preâmbulo

O sistema portuário nacional, constituído por nove portos, que deve promover a ligação entre si de forma eficaz e eficiente, bem como a ligação ao exterior para a importação e a exportação competitivas de bens e a movimentação de passageiros, obriga a elevados custos de investimento, não proporcionando ou diminuindo mesmo as possibilidades e vantagens da economia de escala.

Esta fragmentação, que se constitui como uma dificuldade adicional, obriga a um *trade-off* inteligente constante em todos os aspetos da gestão do sistema portuário por parte da ENAPOR, S.A., fazendo-se o equilíbrio através da contraposição entre a necessidade de massa crítica e escala. Logo, o serviço a todas as ilhas terá de ser pautado por via de subsídios cruzados, numa ótica de sustentabilidade, garantindo preços sociais e competitivos em cada ilha, os quais são cobertos pelos resultados positivos dos principais portos do país.

Com o Plano Estratégico para o período 2018 a 2030, detetaram-se determinadas necessidades, sobretudo de simplificação e de transparência do tarifário em vigor, que remonta a 2013, facilitando o pré-cálculo aos clientes dos portos, adaptando-se às realidades portuárias atuais das diferentes ilhas, e procurando acompanhar os avanços técnicos e tecnológicos e as grandes transformações no que diz respeito ao desenvolvimento global dos portos, nomeadamente a infraestruturização, segurança, gestão, exploração e fornecimentos, para além da redução dos preços unitários na passagem de mercadorias e navios. Assim, propõe-se a presente revisão do Caderno Tarifário da ENAPOR, que preconiza os seguintes objetivos:

- Otimizar a utilização conjunta dos recursos humanos, das infraestruturas e dos equipamentos portuários;
- Aumentar a competitividade através do crescimento da produtividade, da eficiência e da contenção dos custos fixos e variáveis;

- Maximizar as receitas para que possam, de uma forma progressiva, assegurar a cobertura dos custos e contribuir para o financiamento dos investimentos;
- Reforçar a capacidade de proteção e segurança nas áreas de jurisdição portuária;
- Focar a estratégia nos clientes e fidelizá-los;
- Promover e potenciar o transporte marítimo competitivo;
- Reduzir os custos de passagem pelos portos e alterar o equilíbrio das tarifas entre navios e mercadorias;
- Estimular práticas de cargas unificadas e promover a exportação, atraindo nichos de mercado de *transshipment*, barcos de pesca e navios de cruzeiro; e
- Influenciar o tráfego e a procura de forma agressiva.

A presente revisão estriba-se nas boas práticas ambientais, logísticas, éticas e de relacionamento comercial transparente. Nesta perspetiva, e considerando os avanços pretendidos na simplificação dos processos logísticos, atribui-se um papel mais relevante ao armador no suporte dos custos portuários e posterior ligação com os agentes de navegação e transitários, que se relacionam com o cliente final, evitando, deste modo, a cobrança direta aos inúmeros pequenos clientes finais (carregadores), que não têm dimensão e regularidade relevantes.

Com o presente instrumento, que estará em vigor durante o ano de 2019, e que será atualizado e aprovado anualmente, pretende-se, seguindo as melhores práticas, adotar um quadro tarifário único e simplificado, com um número reduzido de tarifas e de tabelas, sendo os cálculos de muito fácil compreensão por todos, incidindo estes principalmente sobre o armador e o agente, reduzindo, assim, a burocracia e tornando as operações em terra mais eficientes.

Por outro lado, este tarifário é mais atrativo para os clientes estrangeiros dos mercados de *transshipment*, de pesca, de cruzeiros, de reparação naval e de bancas, melhorando as ligações de Cabo Verde ao exterior, e tornando o país numa plataforma giratória de mercadorias, criando valor acrescentado e emprego.

De igual modo, a presente revisão reflete fortes preocupações a nível social e ambiental, ao estimular e promover as boas práticas na proteção do mar e do meio ambiente, visando a adequação às possibilidades das populações, em especial no tráfego de cabotagem, e promovendo a minimização dos custos de passagem de mercadorias e a livre circulação sem restrições e com qualidade. Simultaneamente, contribui para a redução dos custos de acesso a bens nos portos de menor dimensão, e para o aumento da eficiência das ilhas menos povoadas e sem economias de escala, garantindo, desta forma, a sua sustentabilidade e as condições para o seu desenvolvimento futuro.

Finalmente, pretende-se que o presente nível tarifário seja o suficiente para manter a sustentabilidade do sistema portuário nacional, mas com níveis competitivos em relação aos concorrentes mais diretos, com um modelo de cofinanciamento exterior que promova a sua competitividade, garanta o equilíbrio, a manutenção dos portos e o seu desenvolvimento, devendo a melhoria da eficiência da ENAPOR e dos serviços portuários, com os privados e as diversas entidades, constituir a chave principal para a competitividade e a redução da fatura portuária.

Assim, entre os pontos mais relevantes que constam da presente revisão do Caderno Tarifário, pode-se destacar:

1. em matéria de preços, tendo em conta uma visão comercial e operacional, a proposta de dar continuidade aos propósitos já anteriormente fixados, como sejam a equidade perante as diferenças de porte dos navios, a diferenciação mínima das tarifas aplicadas nos horários normais de trabalho e horas extraordinárias, numa indicação clara de que o porto é um espaço de trabalho ininterrupto, a persuasão da unitização das cargas por via da concessão de reduções, etc.;

2. as tarifas para navios de cabotagem “licenciados” como sendo de carreiras regulares ajustadas por forma a corresponder aos objetivos de aumento do número de escalas desses navios e de maior rotatividade e regularidade;

3. as tarifas de amarração atualizadas, com o alargar dos escalões de dimensão dos navios, passando aqueles de maior dimensão a terem tarifas mais altas;

4. a fixação de um novo escalão para o tráfego e o transporte de combustíveis com a utilização de contentores maiores que 18m³, por forma a responder à realidade atual desse segmento de carga;

5. a tarifa de utilização de básculas atualizada por forma a atender à alteração à Convenção Safety of Life at Sea (SOLAS), da IMO, que impõe a obrigatoriedade de pesagem de cada contentor para exportação que entre num navio;

6. o tráfego *ro-ro* de cabotagem ajustado e a tarifa de utilização dos portos atualizada, na decorrência do reforço das medidas de controlo e de segurança a serem introduzidas, nomeadamente a obrigatoriedade de pesagem dos veículos com carga e máquinas antes do embarque; e

7. a introdução de um conjunto de correções ao Regulamento Tarifário em vigor, com o objetivo de eliminar algumas dúvidas, facilitar a sua compreensão pelos utentes e ainda tornar mais simples a sua aplicação.

Nestes termos, ouvidos os serviços e os organismos competentes, no uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pelo n.º 3 do artigo 264.º, ambos da Constituição da República, manda o Governo da República de Cabo Verde, pelos ministros da Economia Marítima e das Finanças, o seguinte:

Artigo 1.º

(Âmbito)

É aprovado o Regulamento Tarifário da ENAPOR, S.A. em anexo.

Artigo 2.º

(Entrada em vigor)

A presente Portaria Conjunta entra em vigor 60 (sessenta) dias depois da sua publicação.

Gabinete dos Ministros da Economia Marítima, e das Finanças, aos 27 de fevereiro de 2019. — O Ministro da Economia Marítima, *José da Silva Gonçalves*, e O Ministro das Finanças, *Olavo Avelino Garcia Correia*

REGULAMENTO TARIFÁRIO DA ENAPOR, S.A.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º

Âmbito de aplicação

A Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A., adiante designada por ENAPOR, S.A., cobrará, dentro da sua área de jurisdição, pela utilização das suas instalações e equipamentos, por fornecimento de bens e prestação de serviços relativos à exploração económica dos portos, as tarifas previstas no presente Regulamento Tarifário.

Aos valores das tarifas previstas neste Regulamento aplica-se o IVA – Imposto sobre o Valor Acrescentado, nos termos da legislação em vigor.

Artigo 2º

Competência do Conselho de Administração da ENAPOR, S.A.

Sem prejuízo das situações previstas no presente Regulamento Tarifário ou em legislação especial, observando as competências da Entidade Reguladora, compete ao Conselho de Administração da ENAPOR, S.A. deliberar, nomeadamente, sobre:

- prestação de serviços mediante ajuste prévio;
- serviços efetuados fora da zona do porto;
- serviços prestados em operações de salvamento, recolha e tratamento de resíduos, assistência a embarcações em perigo, incêndios a bordo e outros da mesma natureza;
- exigibilidade de pagamento antecipado de tarifas ou garantia prévia do seu pagamento;
- resolução de casos omissos.

Artigo 3º

Definições

Em anexo ao presente Regulamento Tarifário, para efeitos da sua aplicação, encontram-se as definições de determinados termos usados no respetivo texto.

Artigo 4º

Utilização de pessoal

1. As tarifas são válidas durante o horário normal de funcionamento e incluem sempre o custo de utilização do pessoal indispensável à execução do serviço.

2. A utilização de pessoal, para além do previsto no número anterior, por solicitação do requisitante do serviço ou por exigência das operações, será passível de aplicação da tarifa de pessoal prevista no presente Regulamento.

Artigo 5º

Unidades de medida

1. As unidades de medida aplicáveis são:

- quantidade – unidade de carga;
- massa – tonelada métrica;
- volume – metro cúbico;
- área – metro quadrado;
- comprimento – metro linear;
- tempo – hora, dia, mês e ano;
- capacidade – arqueação bruta (TAB) e dimensão dos navios ou embarcações.

2. Nos casos em que está prevista a aplicação da tonelada, será aplicado o metro cúbico sempre que esta medida determine um valor maior de tarifa, em função da baixa

densidade da mercadoria. Nos restantes casos em que estão previstas mais do que uma unidade de medida, será escolhida aquela que a ENAPOR considerar mais conveniente.

3. Para efeito da aplicação das tarifas, a arqueação bruta (TAB), o comprimento de fora a fora, a boca de sinal e o calado máximo das embarcações e navios são as constantes do Certificado de Arqueação emitido de acordo com a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969.

4. Salvo disposição em contrário, as unidades de medida estabelecidas para aplicação do presente Regulamento Tarifário são indivisíveis, considerando-se o arredondamento por excesso.

5. As medições diretas, efetuadas pela ENAPOR, S.A. ou por outras entidades por ela reconhecidas, prevalecem sobre as declaradas.

Artigo 6.º

Requisição de serviços

1. A prestação de serviços será precedida de requisição a efetuar pelos meios e nos termos definidos no Regulamento de Exploração dos Portos de Cabo Verde, sendo da responsabilidade dos requisitantes o pagamento das respetivas tarifas.

2. As normas e os prazos para requisição, alteração e cancelamento de serviços e eventuais penalizações devem observar os regulamentos portuários em vigor.

Artigo 7.º

Cobrança de tarifas

1. As tarifas serão cobradas imediatamente após a prestação dos serviços, salvo se outro procedimento for determinado pela ENAPOR, S.A.

2. Antes de iniciar a prestação de qualquer serviço, a ENAPOR, S.A. pode exigir pagamento antecipado, garantia bancária ou seguro de caução para salvaguardar o pagamento do serviço requisitado.

3. No caso de existirem faturas vencidas e não pagas ou risco de boa cobrança de serviços prestados ou a prestar, a ENAPOR, S.A. poderá tomar as medidas adequadas à proteção dos seus créditos, designadamente as previstas nos números seguintes.

4. Iniciada qualquer operação, a ENAPOR, S.A. pode não concluí-la e, tratando-se do levantamento de mercadorias, poderá determinar a sua retenção, se o cliente não tiver efetuado o pagamento antecipado, a garantia bancária ou o seguro de caução de acordo com o disposto no número 2.

5. O valor das mercadorias retidas nos termos do número anterior não deve exceder o montante das dívidas, salvo nos casos de mercadorias de natureza indivisível, previstos nos termos legais.

6. Em conformidade com os termos legais, a ENAPOR, S.A. pode solicitar às autoridades competentes que não autorizem a saída de qualquer navio cujo armador ou operador seja responsável por pagamentos devidos à ENAPOR, S.A., enquanto os mesmos não forem liquidados ou salvaguardados por garantia bancária, seguro de caução ou fiança idónea.

7. A cobrança de tarifas poderá ser confiada a outras entidades, em condições a fixar pelo Conselho de Administração da ENAPOR, S.A.

8. As tarifas poderão ainda ser liquidadas por terceiros, em representação dos sujeitos passivos, nos termos legais.

9. Em caso de cobrança coerciva, será debitada uma importância mínima para execução contenciosa, a fixar pela ENAPOR, S. A., que acrescerá à importância da fatura.

10. O valor mínimo de faturação é de 300\$00, por forma a cobrir as despesas administrativas.

Artigo 8.º

Reclamação de faturas

1. A reclamação do valor de uma fatura só será aceite no prazo de 15 (quinze) dias de calendário, contados a partir da data da sua emissão, e desde que apresentado por escrito e com razão devidamente fundamentada, não tendo efeitos suspensivos, pelo que o montante total da fatura deverá ser pago dentro do prazo de pagamento, incluindo a parcela ou parcelas objeto da reclamação.

2. Expirando o prazo previsto para o pagamento de uma fatura, a respetiva cobrança estará sujeita à aplicação de juros de mora à taxa legal.

CAPÍTULO II

TARIFA DE PORTO

Artigo 9.º

Definição de Tarifa de Porto

1. A Tarifa de Porto (TP) é devida pela disponibilidade e pelo uso dos sistemas relativos à entrada, ao estacionamento e à saída de navios, pela disponibilidade de infraestruturas para operação de navios e de cargas e pela segurança e conservação do ambiente, nos termos do Regulamento de Exploração dos Portos em vigor.

2. A Tarifa de Porto aplicada ao Navio (TP-N) aplica-se a todos os navios e todas as embarcações que entrem nos limites de jurisdição dos portos de Cabo Verde, desde a hora da sua entrada até à hora da sua saída, com a exclusão das isenções previstas no presente Regulamento.

3. A Tarifa de Porto aplicada à Carga (TP-C) aplica-se a todas as cargas movimentadas nos portos de Cabo Verde, com a exclusão das isenções previstas no presente Regulamento.

4. São sujeitos passivos das tarifas referidas neste capítulo os armadores ou os respetivos representantes legais.

Artigo 10.º

Tarifa de Porto aplicada ao Navio (TP-N)

1. A TP-N a cobrar aos navios e embarcações é calculada por unidade de arqueação bruta (TAB), por período indivisível de 24 horas e por tipo de navio/mercado, de acordo com o quadro seguinte:

Tipo de Navio / Mercado	
Navio de Cabotagem	1.200\$00 + 2\$60 *TAB*Número de Dias
Navio de Cruzeiro	8.000\$00 + 1\$00*TAB*Número de Dias
Navio de Contentores de Longo Curso	6\$00*TAB*Número de Dias
Navio de Pesca de Longo Curso	15\$00*TAB*Número de Dias
Outros Navios de Longo Curso	5\$00*TAB*Número de Dias

2. A TP-N aplicável aos navios-tanque destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado será calculada em função da arqueação bruta reduzida.

3. Aos navios detidos no âmbito do Controlo de Navios pelo Estado do Porto ("Port State Control"), é aplicada a TP-N relativa aos restantes dias, agravada em mais 200% durante o período de detenção do navio, não sendo aplicáveis descontos ou isenções.

4. Para efeitos de cálculo da TP-N, será aplicado o produto de LOA x Boca x Calado no caso de estruturas flutuantes sem certificação.

5. As pequenas embarcações de pesca, de recreio e

as embarcações afetas à atividade marítimo-turística, quando autorizadas a utilizarem os postos de acostagem, ficam sujeitas ao pagamento da tarifa de 10\$00 por metro quadrado de área ocupada – comprimento de fora a fora (CFF) x boca máxima – e por período indivisível de 24 horas, considerando um máximo de 20 m².

6. As embarcações a que se refere o número anterior, quando fundeadas ou acostadas em locais que lhes sejam especificamente destinados, ficarão sujeitas às normas e tarifas específicas desses locais, caso as mesmas se encontrem fixadas.

Artigo 11º

Isenções e reduções da TP-N

1. Estão isentas da TP-N as seguintes embarcações ou navios:

- os navios-hospital;
- os navios da armada cabo-verdiana;
- as embarcações em missão científica, cultural ou benemérita de carácter internacional, quando o requeriram;
- os rebocadores e equipamentos flutuantes ao serviço do porto;
- as embarcações de tráfego local, bem como as de pesca costeira, cujo produto do comprimento de fora a fora pela boca de sinal e pelo calado máximo seja igual ou inferior a 45 m³;
- os navios legalmente autorizados e exclusivamente destinados ao *bunkering*, quando equipados a equipamentos de prestação de serviço no porto;
- as embarcações em apoio a situações de emergência devidamente reconhecidas pelo Instituto Marítimo e Portuário.

2. Os navios de cruzeiros que efetuem mais de 6 escalas nos portos de Cabo Verde terão uma redução acumulável de 20% a partir da sexta escala.

3. Aos navios *ferry*, ro-ro e àqueles que se dedicam exclusivamente ao transporte de passageiros, será concedida uma redução de 30%.

4. As embarcações que entrem no porto exclusivamente para troca de tripulação ou abastecimento de mantimentos, água, combustível, lubrificantes e sobressalentes para uso próprio beneficiam de uma redução de 20% acumulável.

5. Os navios, quando fundeados, beneficiam de uma redução de 40% da tarifa de uso do porto aplicável a navios.

6. Estacionamento prolongado em fundeadouro - As embarcações ou navios que estacionem em fundeadouro para receber ordens beneficiam de uma redução de 70% da tarifa de uso do porto aplicável a navios, enquanto durar a situação e sempre que autorizada pela ENAPOR, S.A.

7. Os navios pesqueiros de longo curso arribados ou estacionados no porto para receber ordens beneficiam de uma redução de 50% na TP-N, enquanto durar a situação e sempre que autorizada pela ENAPOR, S.A.

Artigo 12º

TP-N para navios de carreira regular

1. Os *ferryboats* de passageiros e carga de cabotagem com carreira regular, desde que requeriram, ficam sujeitos ao pagamento de uma tarifa única de TP-N e tarifa de amarração e desamarração no porto, estabelecida da seguinte forma:

a) Escalas diárias

Navios (TAB)	Escalas Diárias	Tarifa Mensal
até 1000	1 escala	130.000\$00
	2 escalas	170.000\$00
	+ 2 escalas	205.000\$00
de 1000 a 2000	1 escala	150.000\$00
	2 escalas	210.000\$00
	+ 2 escalas	250.000\$00
superior a 2000	1 escala	190.000\$00
	2 escalas	270.000\$00
	+ 2 escalas	320.000\$00

b) Escalas semanais

Navios (TAB)	Escalas Semanais	Tarifa Mensal
até 1000	1 escala	50.000\$00
	2 escalas	70.000\$00
	+ 2 escalas	110.000\$00
de 1000 a 2000	1 escala	75.000\$00
	2 escalas	95.000\$00
	+ 2 escalas	150.000\$00
superior a 2000	1 escala	130.000\$00
	2 escalas	180.000\$00
	+ 2 escalas	200.000\$00

2. Para efeitos de aplicação das tarifas acima referidas aos navios de carreira regular, é requerida a apresentação prévia do itinerário das viagens, devendo dele constar, entre outros, as horas de chegada e saída.

3. A tarifa mensal acima referida poderá ser acrescida ao estabelecido nos números 4, 5, 6 e 7 do artigo 22º do presente Caderno Tarifário, quando aplicável.

Artigo 13º

Tarifa de Porto aplicada à Carga (TP-C)

1. As cargas provenientes de ou destinadas a portos estrangeiros estão sujeitas à aplicação da TP-C fixada de acordo com os tipos de carga descritos no quadro seguinte.

Tipo de Carga	Unidade	Desembarque	Embarque
Granel líquido	Tonelada	110\$00	88\$00
Veículos ligeiros	Unidade	4.000\$00	3.200\$00
Outros veículos e contentores 20'/40' cheios	Veículo ou contentor	8.000\$00	5.600\$00
Contentor vazio	Contentor	3.000\$00	2.100\$00
Outra carga	ton/m ³	200\$00	160\$00

2. As cargas provenientes de ou destinadas a portos nacionais estão sujeitas à aplicação da TP-C fixada de acordo com os tipos de carga descritos no quadro seguinte.

Artigo 14.º

Isenções e reduções da TP-C

Tipo de Carga	Unidade	Embarque/Desembarque
Granel líquido	Tonelada	77\$00
Veículos ligeiros	Unidade	1.200\$00
Outros veículos	Unidade	2.800\$00
Contentores 20'/40' cheios	Contentor	2.800\$00
Contentor Combustível		
<=10 m ³ cheio	Unidade	420\$00
>10 m ³ e <= 18 m ³ cheio	Unidade	1.260\$00
>18 m ³ cheio	Unidade	2.800\$00
<=10 m ³ vazio	Unidade	210\$00
>10 m ³ e <=18 m ³ vazio	Unidade	630\$00
>18 m ³ vazio	Unidade	1.400\$00
Outra carga	ton/m ³	70\$00

3. Tarifas para embarque e desembarque de veículos em *roll-on/roll-off* do tráfego de cabotagem:

Veículos	Unidade	Valor
Veículos ligeiros, mistos e utilitários ¹	Unidade	200\$00
Veículos para carga ² e autocarros	Unidade	1.000\$00
Pesados e/ou atrelados para contentores ³	Unidade	1.700\$00
Máquinas e equipamentos autopropulsores ³	Unidade	1.700\$00

¹ – Veículos de cabine dupla, podendo ser de caixa aberta ou fechada, “juvitas” e *minibuses* até 30 lugares, com peso bruto até 2.500 kg.

² – Veículos com peso bruto até 7.500 kg.

³ – Até 25 toneladas.

§ Os valores constantes do quadro acima englobam tanto o embarque como o desembarque e incluem a pesagem do veículo, quando aplicável.

4. Pela baldeação de veículos (navio/cais/navio) em navios *ro-ro*, são devidas 35% das tarifas estabelecidas no número 3 deste artigo.

5. O embarque de veículos com carga excedendo as dimensões ou a área para o transporte de cargas, quando devidamente autorizado, está sujeito ao pagamento da tarifa estabelecida no número 3 deste artigo, acrescida do fator 1,5.

6. Os veículos pesados, atrelados e máquinas que excedam as 25 (vinte e cinco) toneladas de peso bruto ficam sujeitos à tarifa estabelecida no número 3, acrescida de 150\$00 por cada tonelada adicional.

7. Salvo disposto no número seguinte, são sujeitos passivos das tarifas referidas neste Capítulo os armadores, agentes ou seus representantes.

8. No caso de o navio carregar ou descarregar mercadorias de ou para um único carregador ou recebedor, são sujeitos passivos desta tarifa os donos das cargas ou os respetivos representantes legais.

1. Estão isentas da TP-C as seguintes cargas:

- volumes de mão e bagagens dos passageiros, não devendo o total exceder os 50 kg por passageiro;
- malas e outros recipientes de correio, cheios ou vazios;
- pescado, redes e aparelhos de pesca pertencentes a embarcações;
- mantimentos e sobressalentes para uso próprio das embarcações;
- contentores normais de 20' e de 40' vazios, utilizados no tráfego convencional de cabotagem;
- material científico destinado a embarcações de missões científicas e materiais utilizados por entidades oficiais na instalação ou conservação de sinalizações a seu cargo;
- cargas comprovadamente destinadas a instituições de beneficência e caixões ou urnas funerárias com despojos humanos.

CAPÍTULO III

SERVIÇOS DE TRÁFEGO E ESTIVA

Artigo 15.º

Tarifa de Tráfego e Estiva de Mercadorias (TTEM)

1. Por tráfego e estiva de mercadorias entende-se todo o serviço relativo à movimentação de mercadorias, designadamente carga, descarga, trânsito, baldeação ou transbordo nas áreas sob jurisdição da ENAPOR, S.A.

2. A TTEM é devida por todas as operações de carga e descarga de igual forma, independentemente de serem operações diretas, indiretas ou semi-diretas. Os encargos com as operações adicionais no terrapleno com equipamentos e pessoal da ENAPOR, S.A. são cobrados à parte, conforme previsto no presente Regulamento Tarifário para o fornecimento de equipamento e pessoal.

3. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as tarifas devidas pela movimentação de mercadorias incluem os encargos com o pessoal de estiva necessário a uma operação normal, a definir pela ENAPOR, S.A.

4. Os encargos com pessoal adicional ou complementar que a operação específica ou excecional exija, ou decorrentes da prestação de serviços fora do período normal de trabalho, são da responsabilidade do armador, agente ou requisitante do serviço.

5. Os encargos referidos no número anterior são faturados de acordo com as condições de fornecimento de pessoal previstas no presente Regulamento Tarifário.

6. Os tempos perdidos na operação de movimentação de cargas além do normal, por motivos imputáveis à carga ou ao navio, serão penalizados em 5.000\$00 por hora e equipa de trabalho utilizada no navio, ou de acordo com as condições de fornecimento de pessoal previstas no presente Regulamento Tarifário.

7. Tendo em conta os custos inerentes aos meios humanos integrados nas unidades operacionais prestadoras dos serviços portuários, as tarifas estabelecidas neste capítulo estão sujeitas a atualização sempre que ocorram ajustamentos salariais ou atualizações de acordo com o índice de preços do consumidor.

8. Salvo disposto no número seguinte, são sujeitos passivos das tarifas referidas neste Capítulo os armadores, agentes ou seus representantes.

9. No caso de o navio carregar ou descarregar mercadorias de ou para um único carregador ou receptor, são sujeitos passivos desta tarifa os donos das cargas ou os respectivos representantes legais.

10. As cargas movimentadas nos portos de Cabo Verde estão sujeitas à aplicação da TTEM, fixada de acordo com os tipos de carga constantes do quadro seguinte, por cada operação de tráfego e estiva de mercadorias.

Tipo de Carga	Unidade	Longo Curso	
		Desembarque	Embarque
Granéis sólidos	ton/m ³	650\$00	650\$00
Sacaria cetrigo ou cimento	ton	1.100\$00	1.100\$00
Sacaria ceoutros	ton	700\$00	700\$00
Ferro/Madeira	ton/m ³	1.100\$00	1.100\$00
Outras cargas	ton/m ³	1.000\$00	1.000\$00
Veículos ligeiros	Unidade	5.900\$00	5.900\$00
Outros veículos	Unidade	13.000\$00	13.000\$00
Máquinas e equipamentos pesados	Unidade	13.000\$00	13.000\$00
Tambores, pequenos volumes ou gado miúdo	Unidade	150\$00	150\$00
Gado grosso	Unidade	1.000\$00	1.000\$00
Contentores de 20'	Unidade	21.500\$00	12.000\$00
Contentores >20'	Unidade	34.000\$00	20.400\$00
Contentores vazios	Unidade	9.000\$00	6.400\$00

Tipo de Carga	Unidade	Cabotagem	
		Convencional	Ro-Ro
Granéis sólidos	ton/m ³	390\$00	32\$50
Sacaria cetrigo ou cimento	ton	660\$00	55\$00
Sacaria ceoutros	ton	450\$00	37\$50
Ferro/Madeira	ton/m ³	720\$00	60\$00
Outras cargas	ton/m ³	600\$00	50\$00
Veículos ligeiros	Unidade	3.270\$00	300\$00
Outros veículos	Unidade	7.200\$00	500\$00
Máquinas e equipamentos pesados	Unidade	7.200\$00	1.100\$00
Tambores, pequenos volumes ou gado miúdo	Unidade	90\$00	7\$50
Gado grosso	Unidade	600\$00	50\$00
Contentores de 20'	Unidade	8.800\$00	1.000\$00
Contentores >20'	Unidade	14.000\$00	1.700\$00
Contentores vazios	Unidade	3.700\$00	450\$00

Contentor de Combustível na Cabotagem	Unidade	Embarque/Desembarque
<=10 m ³ cheio	Unidade	1.850\$00
>10 m ³ e <=18 m ³ cheio	Unidade	4.000\$00
>18 m ³ cheio	Unidade	14.300\$00
<=10 m ³ vazio	Unidade	800\$00
>10 m ³ e <=18 m ³ vazio	Unidade	2.300\$00
>18 m ³ vazio	Unidade	4.050\$00

11. As tarifas aplicadas na cabotagem abrangem as seguintes operações:

- mercadorias desembarcadas – movimento da mercadoria do navio para a prumada no cais (com a grua do navio);
- mercadorias embarcadas – movimento das mercadorias da prumada no cais para o navio (com a grua do navio).

Artigo 16º

Reduções e agravamentos

1. As operações de baldeação, transbordo, trânsito e “*shifting*” de contentores e veículos beneficiam de uma redução de 60% nas tarifas de desembarque.

2. As operações diretas ou semidirectas do tráfego de longo curso beneficiam de um desconto de 5%.

3. As operações de carga geral não utilizada, avulsa ou fragmentada têm um agravamento de 20%.

4. Na cabotagem, em caso de remoção das mercadorias doutros locais no cais para a prumada, para efeito de embarque ou vice-versa, as tarifas terão um acréscimo de 20%.

5. As operações que decorram em turnos de trabalho extraordinário sofrem um agravamento de 15% nos dias úteis, entre as 22h e as 8h, e de 30% aos sábados, domingos e feriados.

Artigo 17º

Tarifa de movimentação de pescado

1. O pescado movimentado no porto em regime de tráfego direto está sujeito às seguintes tarifas:

	Unidade	Embarque	Desembarque	Transbordo
Peixe a granel	Tonelada	3.074\$00	3.074\$00	3.084\$00
Peixe em caixas	Tonelada	1.529\$00	1.529\$00	210\$00

2. O pescado a granel descarregado dos navios pesqueiros e imediatamente colocado em contentores para posterior embarque pagará uma tarifa única de 69.512\$00 por contentor de 20' e de 108.249\$00 por contentor de 40'.

3. A tarifa referida no ponto anterior abrange as seguintes operações:

- movimentação do contentor vazio para o costado do navio;
- descarga do pescado e a sua colocação no contentor, incluindo os respetivos custos da estiva e demais trabalhadores portuários;
- retirada do contentor cheio para o local de armazenagem no porto;
- embarque do contentor cheio.

4. A tarifa referida no número 2 é também aplicável aos mantimentos e iscas descarregados em contentores para posterior embarque em navios pesqueiros.

CAPÍTULO IV

TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

Artigo 18º

Tarifa de serviço a passageiros

1. Por cada passageiro embarcado, é devida a tarifa de serviço fixada em 30\$00.

2. A tarifa de serviço a passageiros é debitada aos transportadores ou seus representantes, não podendo

a respetiva importância ser cobrada separadamente do ato de emissão do bilhete ou de cobrança do preço deste.

3. Estão isentos do pagamento da tarifa de serviço a passageiros:

- a) os passageiros em trânsito direto; e
- b) as crianças com menos de 2 anos.

CAPÍTULO V

SERVIÇOS DE REBOQUE E AMARRAÇÃO

Artigo 19º

Tarifa de reboque

1. A tarifa de reboque é devida pelos serviços prestados às embarcações e aos navios nas seguintes manobras: entrar e atracar ou fundear; largar ou suspender e sair; amarrar e desamarrrar das boias; mudanças; experiências; fundear ou suspender; deslocar ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação.

2. A tarifa é cobrada por rebocador em função do tempo e por classes de arqueação bruta (TAB), de acordo com o quadro seguinte:

Arqueação Bruta (TAB) do Navio	Rebocador/Hora
inferior a 5.000	23.000\$00
de 5.000 a 9.999	30.000\$00
de 10.000 a 29.999	38.000\$00
de 30.000 a 49.999	52.000\$00
superior a 50.000	73.000\$00

3. Salvo disposição em contrário, todas as embarcações com tonelagem de arqueação bruta igual ou superior a 2.000, na realização das manobras referidas no número 1, ficam obrigadas ao uso de rebocador, a menos que não haja disponibilidade de rebocador.

4. As tarifas previstas no número 2 sofrerão um agravamento de 30% nos dias úteis, das 00.00 às 08.00 e das 18.00 às 24.00, e de 50% aos sábados, domingos e feriados.

5. Se os serviços forem cancelados ou alterados sem aviso, dado no mínimo com 2 horas de antecedência relativamente à hora para que foram requisitados, será cobrada uma tarifa de cancelamento ou alteração equivalente a 50% da tarifa aplicável à manobra e classe de TAB a que se refere o pedido. Caso a manobra seja cancelada depois da hora marcada para o seu início, a mesma será cobrada como tendo sido efetuada.

6. Se, estando presente o rebocador, os serviços não forem iniciados até 60 minutos após a hora para que foram requisitados, serão cobradas tarifas equivalentes a 50% da tarifa prevista para a respetiva classe de TAB, por cada hora ou fração.

7. Os serviços que excedam uma hora serão cobrados por períodos de meia hora indivisíveis, de acordo com as tarifas do número 2.

8. As tarifas referidas no número 2 serão agravadas em 50% sempre que o navio manobre exclusivamente com recurso à força de tração de rebocadores.

9. Pela utilização de rebocadores em outras operações não referidas nos números anteriores, bem como em períodos “à ordem”, aplicam-se as tarifas estabelecidas no artigo 26º do presente Caderno Tarifário.

10. O número de reboques a utilizar em função da arqueação bruta da embarcação e as condições de utilização serão objeto de regulamentação específica.

Artigo 20º

Contagem do tempo

1. Para efeito de aplicação da tarifa de reboque, a contagem do tempo inicia-se a partir do momento em que o equipamento seja disponibilizado até ao momento em que chegue ao ponto de partida.

2. A contagem do tempo é interrompida por motivos de avaria, falta de combustível ou outras causas que sejam consideradas, por parte da ENAPOR, S.A., impeditivas de o equipamento trabalhar.

Artigo 21º

Tarifa de amarração e desamarração

1. A tarifa de amarração e desamarração é devida pelos serviços de amarração, desamarração e deslocação ao longo do cais, e outros que envolvam passagem ou substituição

CLASSES DE TAB	TARIFA DE AMARRAR, DESAMARRAR E CORRER AO LONGO DO CAIS/POR OPERAÇÃO
inferior a 2.000	1.500\$00
de 2.000 a 9.999	3.000\$00
de 10.000 a 19.999	4.000\$00
superior a 20.000	5.000\$00

3. As tarifas previstas no número anterior sofrerão um agravamento de 50% nos dias úteis das 00:00 às 08:00 e das 18:00 às 24:00, e de 100% aos sábados, domingos e feriados.

4. Se os serviços de amarração, desamarração e deslocação ao longo do cais forem cancelados ou alterados sem aviso dado, no mínimo, com 2 (duas) horas de antecedência relativamente à hora para que foram requisitados, será cobrada uma tarifa de cancelamento ou alteração equivalente a 50% da tarifa aplicável à manobra e classe de TAB a que se refere o pedido.

5. Caso a manobra seja cancelada depois da hora marcada para o seu início, a mesma será cobrada como tendo sido efetuada.

6. Se, estando presente o pessoal, os serviços não forem iniciados até 60 (sessenta) minutos, no caso de amarração, ou 30 (trinta) minutos, no caso de desamarração, após a hora para que foram requisitados, serão cobradas tarifas equivalentes a 50% da tarifa prevista para a respetiva classe de TAB, por cada hora ou fração de atraso.

7. Se o pessoal permanecer em serviços de amarração ou desamarração para além de 2 horas a contar do início efetivo de cada operação, será cobrada uma tarifa suplementar equivalente a 50% da tarifa prevista para a respetiva classe de TAB por cada hora ou fração.

8. Quando prevista ou solicitada a utilização de lancha para lançar cabos, às tarifas aplicáveis acrescerá a tarifa de utilização de lancha prevista no presente Regulamento Tarifário para o fornecimento de equipamentos.

CAPÍTULO VI

PILOTAGEM

Artigo 22º

Tarifa de pilotagem

1. A tarifa de pilotagem é devida, por parte dos armadores ou dos respetivos representantes legais, pelos serviços prestados ao navio pelas componentes dos sistemas de pilotagem de embarcações/navios em manobras à entrada, saída e no interior e exterior do porto, incluindo a sua disponibilidade e uso, nos termos dos regulamentos em vigor.

2. Integram as tarifas de pilotagem, para efeitos do seu cálculo e respetiva fixação, os serviços relativos a entrar e atracar, entrar e fundear, desatracar e fundear, desatracar e sair, suspender e atracar, e suspender e sair.

3. Considera-se serviço de entrar e atracar, ou entrar e fundear, o conjunto de movimentos e manobras efetuados pela embarcação/navio desde que, fora do porto, inicia o movimento de aproximação à entrada até que conclua a manobra de estacionamento no local que lhe tiver sido destinado.

4. Considera-se serviço de desatracar e sair, ou suspender e sair, o conjunto de movimentos e manobras efetuados pela embarcação/navio desde que inicia a manobra até que se encontre no limite exterior do porto.

5. As tarifas de serviço de pilotagem são as seguintes:

Atracação/Desatracação	Internacional	Nacional	Pesca
Navios até 3.000 TAB	43.178\$00	22.178\$00	13.756\$00
Navios com mais de 3.000 TAB	54.828\$00	25.703\$00	16.028\$00
Entrada ou saída de navios (fundeados)	19.878\$00/operação		

6. Em qualquer dos serviços mencionados nos números anteriores, estão incluídos os custos do transporte do piloto da estação para bordo da embarcação/navio e respectivo regresso.

7. Sempre que a pilotagem for efectuada sem a presença do piloto a bordo, ou seja, com recursos e meios de comunicação à distância, as tarifas acima estabelecidas têm uma redução de 50%.

8. Os navios de cruzeiro com menos de 3.000 toneladas de arqueação bruta terão uma redução de 25% da tarifa estabelecida no número 5.

CAPÍTULO VII

ARMAZENAGEM

Artigo 23º

Tarifa de armazenagem a coberto e descoberto

1. A tarifa de armazenagem é devida pelos serviços prestados à carga, designadamente pela ocupação de espaços descobertos, cobertos, armazéns e terraplenos dentro da área de jurisdição e exploração portuárias.

2. Pela armazenagem de cargas a descoberto ou a coberto, em terraplenos ou armazéns, após o 5º dia e reportado ao 1º dia de armazenagem, são devidas, por tonelada, as seguintes tarifas:

Tipo de Armazenagem	Período de Armazenagem				
	Primeiros 5 dias	Do 6º ao 15º dia	Do 16º ao 30º dia	Do 31º ao 60º dia	A partir do 61º dia
A descoberto	gratuita	8\$00	13\$00	21\$00	42\$00
A coberto em terraplano (abrigo ou telheiro)	gratuita	17\$00	26\$00	42\$00	104\$00
A coberto em armazéns	gratuita	21\$00	36\$00	73\$00	170\$00

Artigo 24º

Tarifa de armazenagem de contentores

1. Pela armazenagem de contentores nos terraplenos, parques ou terminais, após o 5º dia e reportado ao 1º dia de armazenagem, são devidas, por unidade, as seguintes tarifas:

a) contentores cheios

Período de Armazenagem	Contentor ≤ 20' Cheio	Contentor > 20' Cheio
nos primeiros 5 dias	gratuita	gratuita
do 6.º ao 15.º dia	208\$00	270\$00
do 16.º ao 30.º dia	364\$00	473\$00
do 31.º ao 60.º dia	520\$00	676\$00
a partir do 61.º dia	884\$00	1.149\$00

b) contentores vazios

Período de Armazenagem	Contentor ≤ 20' Vazio	Contentor > 20' Vazio
nos primeiros 5 dias	gratuita	gratuita
do 6.º ao 30.º dia	45\$00	76\$00
a partir do 31.º dia	52\$00	88\$00

Artigo 25.º

Tarifa de armazenagem de veículos e volumes

1. Pela armazenagem de veículos nos terraplenos, parques ou terminais, após o 5.º dia e reportado ao 1.º dia de armazenagem, são devidas, por unidade e dia indivisível, as seguintes tarifas:

Veículos	Período de Armazenagem				
	Primeiros 5 dias	Do 6.º ao 15.º dia	Do 16.º ao 30.º dia	Do 31.º ao 60.º dia	A partir do 61.º dia
Veículos ligeiros	gratuita	110\$00	190\$00	240\$00	328\$00
Veículos pesados	gratuita	160\$00	260\$00	336\$00	458\$00

2. Pela armazenagem de motociclos, são devidas 50% das tarifas aplicáveis a veículos ligeiros, estabelecidas no número anterior.

3. Pela armazenagem de pequenos volumes de carga não comercial com peso até 200 kg, designadamente “tambores”, “cartões”, caixas e volumes equiparados (encomendas), são devidas, por unidade, as seguintes tarifas:

Período de Armazenagem	
nos primeiros 5 dias	gratuita
do 6.º ao 30.º dia	200\$00

a) A partir do 30.º dia, por cada 30 dias que permaneçam no porto ou armazém, será acrescido o valor de 100\$00.

Artigo 26.º

Aplicação da tarifa de armazenagem

1. Para efeitos de aplicação da tarifa, a contagem do tempo inicia-se no dia do desembarque da mercadoria ou da sua receção ou colocação no porto, e termina no dia em que for levantada ou embarcada, considerando-se a última situação de armazenagem, no caso de transferência de local de armazenagem.

2. As mercadorias em trânsito beneficiam de uma redução de 50%.

3. Pela armazenagem de unidades ro-ro e outras mercadorias do tráfego de cabotagem, são devidas tarifas duplas das estabelecidas nos números anteriores, sem qualquer isenção, considerando-se o primeiro período de tarifação extensivo aos dias de isenção.

4. Quando, na entrega das mercadorias (com exceção de contentores), se tenha de recorrer a meios mecânicos e de elevação, designadamente guindastes, gruas flutuantes e empilhadores pesados, devido à configuração, às dimensões ou ao peso excessivo das mercadorias, às tarifas aplicáveis acrescerá a tarifa de utilização destes equipamentos.

5. A ENAPOR, S.A. reserva-se ainda o direito de remover para parques de 2.ª linha todos os contentores e cargas de importação que permaneçam no porto por períodos superiores a 30 (trinta) dias.

6. Nestes casos, os custos adicionais com transporte para o parque de 2ª linha, bem como as despesas de movimentação e armazenagem no porto e no parque de 2ª linha, serão debitados, aquando da entrega, aos consignatários ou seus representantes.

7. A ENAPOR, S.A. poderá armazenar mercadorias especiais, em condições específicas a fixar, sendo devida uma tarifa por tonelada em função da categoria da carga, do tipo de espaço e do tempo de armazenagem.

8. As tarifas a fixar nos termos do número anterior podem ser diferenciadas por tipo de armazenagem e por categorias e tipos de carga, nos termos do presente Caderno Tarifário.

9. São sujeitos passivos das tarifas de armazenagem os donos da carga, os consignatários, os respetivos representantes legais ou outras entidades requisitantes.

CAPÍTULO VII USO DE EQUIPAMENTO

Artigo 27º

Tarifa de uso de equipamento

1. A tarifa de uso de equipamento é devida pelos serviços prestados à carga ou ao navio com a utilização de equipamentos de manobra e transporte marítimo, de manobra e transporte terrestre e de outros equipamentos de apoio ao movimento de navios, cargas e passageiros no porto.

2. Para efeitos de aplicação da tarifa, a contagem do tempo para os equipamentos terrestres decorre desde o momento em que o equipamento requisitado é colocado à disposição do utente, ou sai da base, até que o mesmo seja dispensado e chegue à base.

3. A contagem do tempo para os equipamentos marítimos decorre a partir do momento em que o equipamento é colocado à disposição do utente até que o mesmo seja dispensado ou chegue ao ponto de partida.

4. A contagem do tempo de uso do equipamento é interrompida por motivos de avaria, falta de energia ou outras causas que sejam consideradas, por parte da ENAPOR, S.A., impeditivas de o equipamento trabalhar.

5. O equipamento “à ordem” é faturado com uma tarifa correspondente a 50% da tarifa normal.

Artigo 28º

Equipamento de manobra e transporte marítimo

1. Pelo uso de equipamento de manobra e transporte marítimo, bem como das instalações e estruturas afetas a esse equipamento, são devidas, por unidade e período de tempo indivisível, segundo o tipo, as tarifas constantes do quadro seguinte:

Tipo de Equipamento	Tarifa
Rebocadores	
até 1000 HP	25.000\$00/hora
de 1000 a 1999 HP	35.000\$00/hora
mais de 2000 HP	45.000\$00/hora
Lanchas	7.500\$00/hora
Cábrea Flutuante	10.500\$00/hora
Defensas Amovíveis	7.000\$/24 horas

2. Pela prestação de serviços fora da zona portuária, as tarifas acima são acrescidas de 50%.

3. As tarifas previstas nos números anteriores sofrerão um agravamento de 30% nos dias úteis das 00.00 às 08.00 e das 18.00 às 24.00, e de 50% aos sábados, domingos e feriados.

Artigo 29º

Equipamento de manobra e transporte terrestre

1. Pelo uso de equipamento de manobra e transporte terrestre, bem como das instalações e estruturas afetas a esse equipamento, são devidas, por unidade e período de tempo indivisível, segundo o tipo, as seguintes tarifas:

Tipo de Equipamento	Tarifa Unitária	Unidade
Guindastes (força de elevação)		
≤ 15 t	10.000\$00	hora
>15 e ≤ 25 t	15.000\$00	hora
>25 t	20.000\$00	hora
Empilhadeiras (força de elevação)		
≤ 10 t	3.000\$00	hora
>10 t	10.544\$00	hora
restante equipamento terrestre		
Tractor	3.000\$00	hora
Arelado	1.200\$00	hora
aparelhos para descarga e carga		
Veículos	426\$00	hora
Contentores e Grandes Pesos	1.278\$00	hora
demais apetrechos	149\$00	hora

2. Aos valores das tarifas para os equipamentos terrestres em serviço prestado fora do horário normal de funcionamento, serão acrescidas as tarifas de fornecimento de pessoal, conforme previsto no artigo 34.º do presente regulamento.

3. Básculas:

- a) Por cada operação de pesagem, será aplicada a tarifa unitária de 800\$00.
- b) Por cada operação completa de pesagem visando obter o peso da carga e da tara/veículo, é devida uma quantia calculada pela fórmula $B1 \cdot \text{ton} + B2$, na qual:
 - i. $B2 = 800\$00$;
 - ii. $B1 = 5\% \cdot B2$;
 - iii. $\text{ton} = \text{número de tonelada (tara/veículo + carga)}$.
- c) Quando se trate da pesagem da totalidade de um lote de mercadorias em carga geral provenientes de ou destinadas a um mesmo navio, será aplicada a tarifa de 30\$00 por tonelada de carga pesada, para um mínimo de pesagem de 100 toneladas.
- d) Nas situações descritas nas alíneas a), b) e c) do presente artigo, fora do período normal de trabalho, os valores correspondentes aos números anteriores serão afetados pelo fator 2.
- e) Todos os contentores com carga destinados a exportação ficam obrigados a pesagem nas básculas.
- f) Igualmente na cabotagem, salvo disposição em contrário, os contentores com carga e veículos também com carga no tráfego *roll-on/roll-off* ficam obrigados a pesagem nas básculas quando não apresentam uma declaração certificada da carga.

Artigo 30º

Equipamentos para descarga e transporte de cereais a granel

1. Pela utilização de equipamentos para descarga e transporte de cereais a granel para o silo (garras, tremonha, empilhadeira para porão e trator com vagão), é devida a tarifa de 204\$00 por cada tonelada.

2. Pela utilização de garras, tremonha e empilhadeira para porão na descarga de cereais a granel, é devida a tarifa de 93\$00 por cada tonelada.

3. Pela utilização de equipamentos no transporte de cereais a granel, é devida a tarifa de 111\$00 por cada tonelada.

Artigo 31º

Utilização de equipamentos no manuseamento de contentores

1. Por cada movimentação de contentores com empilhadeira em cais ou em parque, e pela descarga ou carga de veículo, é devida a tarifa de 1.785\$00 por contentor.

2. Por cada movimentação de contentores para embarque e que, por motivos alheios à ENAPOR, S.A., voltem ao local de armazenagem sem que cheguem a embarcar, é devida a tarifa de 2.300\$00 por contentor.

Artigo 32º

Alteração e desistência

1. A ENAPOR, S.A. autoriza a desistência do pedido ou o adiamento da hora marcada para o início da operação, sem encargo para o requisitante, desde que seja avisada dentro do seu horário normal de funcionamento com a antecedência mínima de 4 (quatro) horas.

2. A desistência do aluguer do equipamento após o horário fixado no número anterior dá lugar ao pagamento de 2 (duas) horas “à ordem” do equipamento requisitado.

3. A alteração ou o adiamento da hora marcada para o início da operação após o horário fixado no número 1 dá lugar ao pagamento de 1 (uma) hora “à ordem” do equipamento requisitado.

4. O equipamento requisitado e não utilizado ou os atrasos no início dos trabalhos serão considerados “à ordem”.

**CAPÍTULO VIII
OCUPAÇÃO DE EDIFÍCIOS
E TERRENOS**

Artigo 33º

Tarifas de ocupação de edifícios e terrenos

1. Pelo uso ou ocupação de edifícios, armazéns e terrenos na área de exploração portuária, são devidas as seguintes tarifas:

Edifícios	Unidade	ECV
Escritórios	m ² /mês	450\$00
Armazéns	m ² /mês	400\$00
Silos Portuários	m ² /mês	500\$00
Terrenos	Unidade	ECV
Instalações Industriais, Marítimas e Portuárias	m ² /mês	300\$00
Silos Portuários	m ² /mês	180\$00

2. Pelo uso ou ocupação de outros edifícios e terrenos fora da área de exploração portuária, a tarifa será estabelecida por ajuste direto, observando as condições de mercado.

Artigo 34º

Licenças

1. Pela concessão de licença para utilização das instalações destinadas a movimentação de combustíveis, é devida a tarifa de 176.000\$00/ano, sendo devida, por cada boca de fornecimento de combustível, a tarifa de 23.200\$00/ano.

2. Pelo estabelecimento de cabos, tubos, caleiras e condutores de eletricidade, são devidas, por metro linear e ano civil, as seguintes tarifas:

a) de diâmetro exterior inferior a 25 cm – 350\$00/m/ano;

b) de diâmetro exterior igual ou superior a 25 cm – 430\$00/m/ano.

3. Por cada poste ou suporte, é devida a tarifa de 220\$00/ano.

4. Os navios acostados em reparação, devidamente autorizados pela ENAPOR, S.A., estão sujeitos à tarifa de 1\$00 por cada metro cúbico de área ocupada por dia, sendo o volume de área ocupada obtido pelo produto do comprimento de fora a fora pela boca de sinal e pelo calado máximo do navio.

**CAPÍTULO IX
FORNECIMENTOS**

Artigo 35º

Tarifa de fornecimentos

1. A tarifa de fornecimentos é devida pelo fornecimento de recursos humanos e de bens consumíveis, incluindo o serviço inerente à natureza de cada fornecimento efetuado aos utilizadores do porto.

2. Por cada tipo de fornecimento, são devidas tarifas em função da natureza e quantidade dos bens fornecidos.

Artigo 36º

Fornecimento de pessoal

1. Pelo fornecimento de pessoal e de pessoal adicional de estiva, além do normal previsto na TTEM ou na tarifa de equipamento ou em outras prestações fora do horário normal de trabalho, incluindo a sua deslocação da base ao local da prestação de serviço e o regresso à base, são devidas as tarifas constantes do quadro seguinte, expressas em escudos por homem e por hora, segundo a qualificação profissional:

Qualificação Profissional	2.ª a Sexta-Feira	Sábados, Domingos e Feriados
Pessoal Operacional do Quadro	618\$00	1.127\$00
Trabalhador Portuário	309\$00	563\$00

Artigo 37º

Fornecimento de energia elétrica e água

1. Pelo fornecimento de energia elétrica a navios acostados ao cais, com carácter temporário, incluindo as operações de ligar e desligar, bem como a utilização de contador, é devida a tarifa unitária composta pelo preço de venda do fornecedor local mais uma comissão de 20%, sujeita a um fornecimento mínimo de 100 kWh.

2. Pelo fornecimento de energia elétrica a contentores frigoríficos, é devida, por contentor e hora indivisível, uma tarifa unitária de 115\$00/h. Tratando-se de contentores descarregados e destinados ao mercado interno, após os primeiros 5 (cinco) dias, haverá um agravamento de 25%.

3. Havendo contadores disponíveis, poder-se-á aplicar ao preço de venda do fornecedor mais 20%, valor sujeito a um fornecimento mínimo de 50 kWh.

4. Pelo fornecimento de água a navios, com carácter temporário, através de tomadas no cais, incluindo as operações de ligar e desligar, bem como a utilização de contador, é devida a tarifa unitária composta pelo preço de venda do fornecedor mais 20%, e sujeita a um fornecimento mínimo de 5 m³.

5. Em caso de fornecimento fora do horário normal de trabalho, os valores dos números anteriores serão acrescidos dos encargos extraordinários de pessoal, e faturados de acordo com o previsto no presente Regulamento Tarifário para o fornecimento de pessoal.

CAPÍTULO X

ENTRADA NOS RECINTOS PORTUÁRIOS

Artigo 38º

Tarifa de entrada nos recintos portuários

1. Para facilitar os procedimentos de acesso e entrada nos espaços portuários, será emitida uma licença anual de 4.000\$00/viatura, por solicitação de clientes e utilizadores dos portos, mediante prévia apreciação por parte da Administração Portuária.

CAPÍTULO XI

DIVERSOS

Artigo 39º

Tarifas de serviços diversos

1. Pela desconsolidação ou consolidação de contentores, é devida a tarifa de 460\$00 por cada tonelada.

2. Tratando-se de desconsolidação com colocação imediata em veículo, a tarifa referida terá uma redução de 15%.

3. Caso se trate de mercadoria especial, as tarifas devidas sofrerão um acréscimo de 40%.

4. Pela emissão de certidões, é devida a tarifa de 500\$00 por unidade.

5. Por cada exame e vistoria de veículos e máquinas, é devida a tarifa de 1.500\$00/unidade.

6. Aos objetos de uso pessoal, encomendas e demais mercadorias sujeitas a exame prévio, serão aplicadas as seguintes tarifas:

- a) carga diversa – 1.560\$00/tonelada;
- b) “tambores” com carga – 500\$00/unidade;
- c) “cartões” e volumes com carga até 100 kg – 400\$00/unidade;
- d) para os “cartões”, volumes e outros com peso superior a 150 kg, aplica-se a tarifa para carga diversa.

7. As tarifas acima fixadas abrangem todas as operações que tenham em vista a inspeção, controlo e verificação aduaneiros, sendo sujeitos passivos das mesmas os armadores, agentes, transitários ou seus representantes, sempre que se tratar de carga não comercial, designadamente pequenos volumes e “encomendas”, objetos de uso pessoal e mercadorias similares.

8. Pela recolha e transporte de resíduos sólidos no cais, são devidas as seguintes tarifas:

até 5 m ³	9.600\$00
de 5 a 10 m ³	14.400\$00
de 10 a 15 m ³	21.000\$00

a) O serviço poderá ainda ser efetuado através da intervenção de prestador de serviço à ENAPOR, S.A., sendo neste caso debitado ao requisitante o valor da respetiva fatura, acrescido de um montante adicional de 20%.

9. Pela prestação de serviços de bombeiros, é devida a tarifa unitária composta pelo custo do serviço acrescido de 20%.

10. O fornecimento de combustíveis às embarcações e o *bunkering* estão isentos do pagamento de tarifas portuárias.

11. Poderão ser prestados pela ENAPOR, S.A. serviços distintos das suas atividades habituais, dentro ou fora das suas áreas de intervenção, desde que não se afigurem inconvenientes e não extravasem do objeto estatutário da Empresa, sendo as respetivas tarifas estabelecidas por ajuste direto.

12. A ENAPOR, S.A. poderá também efetuar prestações de serviços e fornecimentos de bens e materiais de consumo não previstos nos seus regulamentos, a pedido dos interessados, sendo os mesmos faturados pelo seu custo, acrescido de 20%.

Artigo 40º

Infrações e penalidades

1. Pela realização de quaisquer operações sem prévia autorização ou em caso de infração ao que se encontra regulamentado, ficam os infratores sujeitos à aplicação das seguintes sanções ou multas:

- a) atraso na largada do cais (após a segunda hora) – 5.500\$00/hora;
- b) limpeza do costado sem prévia autorização – 30.000\$00;
- c) abertura de máquinas ou imobilização sem prévia autorização – 50.000\$00;
- d) por outras contravenções não mencionadas ao Regulamento de Exploração dos Portos e ao presente Regulamento Tarifário, e que sejam da competência do Conselho de Administração, a multa será fixada entre 20.000\$00 e 100.000\$00.

2. Sempre que se verifiquem danos provocados por terceiros em bens do património da ENAPOR, S.A. ou em terceiros, a ENAPOR, S.A. promoverá a avaliação dos danos, sendo as quantias devidas pelos causadores ou responsáveis por esses danos acrescidas, se for caso disso, das indemnizações a que haja lugar pela indisponibilidade das instalações ou equipamentos deles resultantes.

CAPÍTULO XII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 41º

Aplicação de desconto de desenvolvimento regional

Enquanto for considerado necessário o contributo da ENAPOR, S.A. para a conectividade e coesão nacionais, às tarifas TP-N e TP-C constantes e resultantes do presente Regulamento Tarifário – Capítulo II –, é aplicado um desconto cumulativo, multiplicando a tarifa resultante por 1 (tarifa de desconto por tipo de porto), de apoio ao desenvolvimento regional das ilhas de menor dimensão, população e escala de tráfego por tipo de porto:

portos Tipo II e III – portos da Palmeira, Sal-Rei, Porto Novo, Tarrafal, Vale de Cavaleiros, Furna e Porto Inglês – 5%.

Artigo 42.º

Revogação

É revogado o normativo da Deliberação n.º 012/CA/201 do IMP que aprova o Caderno de Tarifas da ENAPOR e toda a legislação que contrarie direta ou indiretamente o disposto no presente Diploma.

Artigo 43.º

Legislação subsidiária Casos Omissos

Em tudo quanto não venha especificamente regulado no presente Diploma, aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto na legislação portuária e demais leis aplicáveis.

Artigo 44º

Entrada em vigor

A presente Portaria entra em vigor 60 dias depois da sua publicação.

Gabinete dos Ministros da Economia Marítima, e das Finanças, no Mindelo e na Praia, a 27 de fevereiro de 2019.

O Ministro da Economia Marítima, *José da Silva Gonçalves*

O Ministro das Finanças, *Olavo Avelino Garcia Correia*

ANEXO 1

Conceitos aplicáveis para efeitos do disposto no presente regulamento

Baldeação: movimentação de cargas por motivo de conveniência, dentro do navio ou do navio para o cais e posterior embarque no mesmo navio.

Cais: as infraestruturas e estruturas destinadas à atracação de navios, incluindo a faixa de terra adjacente e rodovias, defensas, cabeços de amarração e sistemas auxiliares de energia e fluidos aí instalados.

Carga de transbordo: toda a carga desembarcada e imediatamente embarcada noutro navio, sem passagem por terra, podendo os navios estar estacionados ao largo ou acostados.

Carga em trânsito: toda a carga desembarcada de um navio e posteriormente embarcada noutro navio, com passagem por terra, sem sofrer qualquer alteração ou transformação durante a estadia no porto.

Carga unitizada: designação conjunta de unidades de carga acondicionadas em contentores, caixas metálicas, paletes ou em unidades pré-lingadas.

Carregador: o proprietário ou o expedidor da carga que é parte num contrato de transporte.

NAVIOS

Navios de cabotagem: embarcações que podem operar no mar alto, em zonas cujos limites são estabelecidos na Portaria 31/2001, ou seja, entre os paralelos 10º N e 30º N e o meridiano 25º 25' W até à costa africana.

Navios de longo curso: embarcações que podem operar sem limites de área de operação.

Navios de passageiros: navios classificados para o transporte de passageiros.

Navios roll-on/roll-off: navios classificados como ro/ro e navios classificados como *ferryboat*.

OPERAÇÕES DE TRÁFEGO

Tráfego direto: quando as mercadorias passam diretamente da embarcação para o meio de transporte que as conduz para o exterior do porto ou vice-versa, sem pousar no cais.

Tráfego indireto: quando as mercadorias são descarregadas das embarcações para o cais e, de seguida, transferidas para os locais de armazenagem a coberto ou a descoberto, para depois serem carregadas nos meios de transporte que as conduzem para o exterior do porto ou vice-versa.

Tráfego semidireto: quando as mercadorias são descarregadas das embarcações para o cais e, de seguida, carregadas nos meios de transporte que as conduzem para o exterior do porto ou vice-versa.

Recebedor: proprietário ou destinatário da carga que é parte num contrato de transporte.

Resíduos sólidos: conjunto de materiais com consistência predominantemente sólida, do tipo doméstico, operacional e resíduos embalados, excluindo o peixe fresco e partes do peixe, produzidos durante o funcionamento normal da embarcação, incluídos no Anexo V da MARPOL 73/78 e classificados em conformidade com a Lei.

Sujeito ativo: entidade a quem, numa relação jurídico-tributária, é devido o pagamento das tarifas.

Sujeito passivo: entidade sobre quem, numa relação jurídico-tributária, recai a obrigação do pagamento das tarifas.

Tarifa: preço devido pelas prestações de serviços públicos.

Tarifário: conjunto de normas que fixam as tarifas e as regras da sua aplicação.

Tonelagem de arqueação bruta (TAB): soma dos volumes internos de todos os espaços fechados e cobertos que estejam abaixo ou acima do convés, convertidos em toneladas Moorson, iguais a 2,832 m³ ou 100 pés cúbicos, nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação de Navios, de 23 de junho de 1969.

VEÍCULOS

Outros veículos: inclui todos os veículos pesados, reboques e semirreboques.

Veículos com carga: inclui todos os veículos aqui indicados, e a carga neles transportada, independentemente da sua natureza e quantidade.

Veículos ligeiros: inclui ciclomotores, todos os veículos automóveis ligeiros e respetivos atrelados.

Classificação das cargas quanto ao seu modo de acondicionamento:

1. As cargas são classificadas, quanto ao seu modo de acondicionamento, em carga geral e carga a granel.

2. A carga geral, ou convencional, considera-se fracionada ou solta quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens.

3. A carga geral considera-se unitizada quando se apresenta reunida em embalagens com características especiais de tipo e dimensões uniformes, com vista à sua eficiente movimentação por meios mecânicos, tais como em caixas metálicas ou contentores, atrelados, paletes ou unidades pré-lingadas.

4. As mercadorias a granel são as que, possuindo características uniformes, não são suscetíveis de serem contadas à peça e não se apresentam embaladas.

Classificação das mercadorias quanto à sua natureza:

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

2. Consideram-se:

- a) mercadorias normais – as que para a sua movimentação e armazenagem não requerem precauções especiais;
- b) mercadorias especiais – as que, pela sua natureza e valor, pelos seus potenciais efeitos, requerem precauções especiais na sua movimentação e armazenagem.

3. As mercadorias especiais classificam-se em:

- a) mercadorias perecíveis – as suscetíveis de se deteriorarem com facilidade;
- b) mercadorias incómodas – as suscetíveis de provocarem um ambiente desagradável;
- c) mercadorias nocivas – as suscetíveis de provocarem danos físicos, materiais ou doenças;
- d) mercadorias perigosas – as suscetíveis de provocarem explosão, incêndio, corrosão ou contaminação;
- e) mercadorias de elevado valor – as particularmente suscetíveis de serem objeto de ações criminosas, nomeadamente roubo e furto.

CONTENTORES

1. Entende-se por contentor o meio utilizado no acondicionamento de mercadorias de carga geral ou granel sólido ou líquido, incluindo combustíveis, para efeitos de transporte, que preencha os seguintes requisitos:

- a) constitua um compartimento total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;
- b) tenha um carácter permanente, sendo, por este motivo, suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;
- c) seja especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou vários meios de transporte, sem carregamentos intermédios;

d) tenha sido construído de forma a poder ser manejado com facilidade, particularmente aquando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;

e) seja suscetível de poder ser facilmente enchido e esvaziado;

f) tenha volume interior de, pelo menos, 1 m³.

2. A definição de contentor abrange os respetivos acessórios e equipamento em conformidade com a sua categoria, desde que com ele sejam transportados, e não compreende os veículos e respetivos acessórios ou peças separadas, nem as embalagens.

3. As plataformas de carga são equiparadas a contentores.

ARMAZENAGEM

Considera-se armazenagem o depósito de mercadorias, contentorizadas ou não, colocadas ou não sobre veículos, nos cais, terraplenos, armazéns e alpendres do porto, podendo revestir as seguintes modalidades:

- a) armazenagem a coberto – aquela em que as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer outros recintos onde ficam resguardadas da ação das condições atmosféricas;
- b) armazenagem a descoberto – quando as mercadorias permanecem noutros locais sem as condições mencionadas em a).

EQUIPAMENTOS

1. **Equipamento terrestre** – considera-se equipamento terrestre as máquinas, aparelhos e utensílios destinados a serem utilizados em terra pelas embarcações, contentores, mercadorias e passageiros, na sua movimentação no porto.

2. **Equipamento marítimo** – considera-se equipamento marítimo as embarcações, máquinas, aparelhos e instrumentos destinados a serem utilizados em manobras e transporte por embarcações, mercadorias e passageiros.

Gabinete dos Ministros da Economia Marítima, e das Finanças, aos 27 de fevereiro de 2019. — O Ministro da Economia Marítima, *José da Silva Gonçalves*, e O Ministro das Finanças, *Olavo Avelino Garcia Correia*



I SÉRIE
**BOLETIM
OFICIAL**

Registo legal, n.º 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electrónico: 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 n.º 8/2011, de 31 de Janeiro.