



Unión Europea  
FEDER  
Invertimos en su futuro



# PROJETO PROGRAMA PARA O FOMENTO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO NOS ÂMBITOS DO COMÉRCIO E DO TRANSPORTE MARÍTIMO EM ÁFRICA OCIDENTAL

**Diagnóstico sobre segurança e proteção marítima em:**  
**REPÚBLICA DE CABO VERDE (PORTO DE PRAIA)**  
REPÚBLICA DO SENEGAL (PORTO DE DAKAR)  
REINO DE ESPANHA (PORTO DE LAS PALMAS)





# PROJETO PROGRAMA PARA O FOMENTO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO NOS ÂMBITOS DO COMÉRCIO E DO TRANSPORTE

**Diagnóstico sobre segurança e proteção marítima em:**  
**REPÚBLICA DE CABO VERDE (PORTO DE PRAIA)**  
REPÚBLICA DO SENEGAL (PORTO DE DAKAR)  
REINO DE ESPANHA (PORTO DE LAS PALMAS)

Fernández López, L.  
Gabaldón García, J. L.  
Mederos Martín, P.  
Méndez Martín, S.  
Pastor Bedoya, R.  
Julho – 2011



## Funcionários do Estado que participaram em Cabo Verde

- Eng. Zeferino Calazans Fortes – Presidente do Instituto Marítimo e Portuário (IMP)
- Dr. Silvestre Evora – Assessor jurídico
- Comte. Raul Soule – Direção da Marinha Mercante e Portos
- Eng. Carlos Lopes – Direção de Inspeção e Registo Convencional
- Manuel C. Monteiro – Capitão dos Portos de Barlavento
- João L. Rosário – Direção do Registo Internacional de Navios
- José Jorge Costa Pina – Administrador do IMP na Praia
- João de Deus Carvalho Silva – Capitão dos Portos de Sotavento
- Mário Ferreira – Inspector Superior do IMP na Praia
- Alcídio Nascimento Lopes – Administrador Delegado da ENAPOR no Porto da Praia
- Jorge G. Pina – Oficial de Proteção do Porto da Praia

## Informação sobre a equipa consultora

- Lorenzo Fernández López. Conselheiro Técnico da Direção Geral Da Marinha Mercante, Ministério de Fomento, Espanha.
- José Luis Gabaldón García. Consultor Marítimo Internacional – IUSNAVE, S. L.
- Pedro Mederos Martín. Capitão Marítimo de Las Palmas, Direção Geral Da Marinha Mercante, Ministério de Fomento.
- Salvador Méndez Martín. chefe de Zona Portuária (Los Cristianos – La Gomera – La Estaca) Portos de Tenerife, Autoridade Portuária de Tenerife, Espanha.
- Rafael Pastor Bedoya. Conselheiro Técnico da Direção Geral Da Marinha Mercante, Ministério de Fomento, Espanha.



## PARTE 1.- PRELIMINARES



# Capítulo 1: Resume e alcance do projeto

## 1.1. Resume do Projeto

Reproduzimos textualmente o FORMULÁRIO DE CANDIDATURA DO PROJETO:

*O projeto MACSA busca, através de um trabalho de colaboração entre instituições no âmbito marítimo de Canárias, Senegal e Cabo Verde, a melhoria da segurança e proteção marítima na região. Potenciando, por essa razão, o comércio e o transporte marítimo na África Ocidental e Canárias.*

*O projeto divide-se em três fases:*

- *Primera fase: Contempla o desenvolvimento de um plano estratégico e operativo em matéria de segurança e proteção após a elaboração de um diagnóstico prévio.*
- *Segunda fase: pretende-se dotar a região com ferramentas técnicas que permitam operacionalizar o plano estratégico e operativo, mediante a criação de um Centro de Segurança e proteção Marítima da África Ocidental e o desenvolvimento de uma plataforma virtual*
- *Terceira fase: Pretende-se dotar de conhecimento e capacidades para operacionalizar os planos mediante implementação de um programa de formação, rotas de aprendizagem, etc.*

**OBJETIVO ESPECÍFICO 1:**

*Conhecer a situação atual dos atores envolvidos no âmbito marítimo de Cabo Verde, Senegal e Canárias para implementar uma estratégia de desenvolvimento comum a longo prazo no âmbito de segurança e proteção.*

## 1.2. Alcance, objetivos e atividades deste trabalho

O alcance deste trabalho inclui obrigações das administrações marítimas de Cabo Verde, Senegal e Espanha na sua qualidade de Estados de bandeira, Estados de porto e Estados ribeirinhos. O objetivo é determinar em que grau as administrações marítimas mencionadas cumprem com as obrigações que lhes correspondem como consequência da adoção dos instrumentos jurídicos internacionais de aceitação geral, assim como o grau de implementação desses instrumentos.

Para a realização do presente relatório os membros da equipa de consultores tiveram entrevistas com os funcionários dos Estados participantes durante os dias 11, 12, 13 e 14 de abril nos escritórios do Instituto Marítimo Portuário na Praia, na Ilha de Santiago, e posteriormente os dias 15, 16, 18, 19, 20, 21 e 22 de abril de 2011 na sede do Instituto Marítimo Portuário sediado no Mindelo, na Ilha de S. Vicente.

Para realizar o relatório sobre proteção no Porto da Praia visitaram os escritórios da ENAPOR no citado Porto, assim como as suas instalações.

No Senegal tiveram entrevistas com os responsáveis e funcionários da Agência Nacional de Assuntos Marítimos (ANAM) em Dakar, entre os dias 1 e 21 de junho de 2011, realizando, também, visitas a Direção de Proteção e Vigilância Pesqueira e a Subdivisão de Faróis e Balizas do Porto Autónomo de Dakar no dia 9 de junho; À Alta Autoridade para a Coordenação da Segurança Marítima, da Proteção Marítima e da Proteção do Meio Marinho (HASSMAR) no dia 10 de junho, e ao Arsenal "Amiral Faye Gassama" da Marinha Nacional do Senegal (Armada) no dia 15 de junho, e ao Porto Autónomo da Dakar no dia 16 de junho. Para fazer o relatório sobre proteção no porto de Dakar, visitaram os escritórios do Porto Autónomo de Dakar, assim como as instalações desse porto.

## Capítulo 2: Informação referente aos assuntos a serem tratados

### 2.1. Atividade 1: diagnóstico prévio – preliminares

Tendo em conta que o projeto se destina a melhoria da segurança e da proteção marítima, primeiro será necessário definir o que entendemos por tais conceitos.

Na esfera civil, a segurança marítima entende-se como uma consequência direta de uma ordem estabelecida, isto é, a aplicação de umas normas de cumprimento obrigatório que permitam que as atividades marítimas se desenrolem com o mínimo de riscos possíveis.

Em espanhol o conceito “segurança marítima” corresponde em inglês a dois conceitos nitidamente diferenciados, que são “maritime safety” e “maritime security” e para os francófonos “securité maritime” e “sûreté maritime”. “Maritime safety” é um conjunto de regras e procedimentos tendentes a garantir a segurança de um barco no mar, começando antes da sua construção com um projeto ou o desenho adequado, velando que a construção se ajuste ao projeto, verificando ao longo da vida do barco que se mantenha em condições técnicas aceitáveis, dotando-o de meios para combater emergências, implementando regras para evitar abordagens, formando adequadamente o pessoal que deve tripulá-lo, dotando-o com uma tripulação mínima adequada, dando-lhe apoio mediante ajudas à navegação, informação meteorológica, meios de salvamento, etc.

Enquanto que “maritime security” é o conjunto de medidas focada em garantir a segurança marítima, não contra os perigos normais da navegação, mas sim contra os atos ilícitos provocados pelo ser humano.

De acordo com o dito anteriormente, entenderemos como segurança marítima –“maritime safety”- o conjunto de medidas para a salvaguarda da segurança da vida humana no mar, da navegação, e do meio ambiente marinho e, todo isso, desde as suas duas vertentes, a da prevenção e a da resposta perante acidentes e incidentes.

A prevenção compreende tanto a segurança própria do barco (critérios de construção e conservação na sua vida útil, radiocomunicações, prevenção da poluição, formação de tripulações, etc.), como a segurança perante perigos alheios (mar e vento, abordagens, ajudas à navegação, etc.). E dentro das respostas contar com os meios necessários para minimizar as consequências de um sinistro quando falham as medidas de prevenção (meios de salvamento e de luta contra a poluição).

Enquanto, tal e como foi dito, a segurança marítima em sentido amplo (deve compreender a segurança do meio ambiente), a fim de evitar erros, neste relatório se mencionará, expressamente, a proteção do meio marinho ou a prevenção e a luta contra a poluição proveniente de barcos.

Por proteção marítima – “maritime security” – entendemos aquelas medidas tendentes a proteger os barcos e as instalações portuárias contra atos ilícitos voluntariamente provocados por aqueles que querem perturbar ou impedir a atividade de um barco no porto ou no mar.

De acordo com a normativa internacional e mais concretamente com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (UNCLOS), os Estados são os principais responsáveis de criar um sistema idóneo e eficaz que permita supervisionar os barcos que têm direito de arvorar os seus pavilhões, e garantir que cumpram a regulamentação internacional pertinente relativa a segurança, a proteção marítima e a proteção do meio marinho.

Por isso, os Estados têm a responsabilidade de promulgar leis e regulamentos e a tomar todas as medidas necessárias para dar efetividade plena a esses instrumentos com o fim de assegurar-se de que, pelo que respeita à segurança da vida humana no mar e à proteção do meio marinho, os barcos estejam aptos para o serviço ao qual estão destinados e estejam tripulados por pessoal marítimo competente. Esta responsabilidade inclui, salvo em casos muito concretos, que estas leis e regulamentos sejam de aceitação universal já que, a não ser assim, a navegação marítima internacional ver-se-ia submetida a uma série de situações de conflito.

Surge pois a necessidade da existência de um organismo supranacional e, em consequência disso, em 1948 no seio da Organização das Nações Unidas, elaborou-se o Convénio Internacional sobre a Organização Marítima Internacional (OMI), denominada inicialmente Organização Consultiva Marítima Intergovernamental, sendo atualmente o organismo especializado das Nações Unidas encarregado, entre outros assuntos, de adoptar medidas para melhorar a segurança do transporte marítimo internacional, para a protecção marítima e para prevenir a poluição do mar pelos barcos.

A OMI conta na atualidade com 169 Estados membros pelo que a normativa que elabora, caso entrem em vigor ao cumprirem-se os requisitos fixados, pode dizer-se que é de implementação universal. De facto, alguns dos seus tratados aplicam-se a mais de 99% da frota mundial.

Com o objetivo de fomentar a efetiva implementação e aplicação das principais normas internacionais sobre a matéria, deve-se destacar, em primeiro lugar, a adopção por esta Organização, no ano de 2007, do "Código para a implementação dos instrumentos obrigatórios da OMI" (referido partir deste momento como CIOMI) pela Resolução A.996 (25) de 29 de novembro de 2007, modificada pela Resolução A.1019 (26), de 18 de Janeiro de 2010. Nesse "Código" seleccionam-se uma série de Convénios e outros instrumentos (algumas "Resoluções" e vários "Códigos"), que, em virtude das remissões efetuadas pelos mencionados Convénios, possuem natureza obrigatória. E, no momento próprio, identifica e enuncia, de modo detalhado, os deveres estabelecidos em tais instrumentos cujo cumprimento constitui um dever de todos os Estados parte. Entende-se que os Estados que efetivamente tenham conseguido implementar e aplicar adequadamente tais deveres, possuem uns padrões mínimos de aceitação internacional generalizada.

Concretamente, os Convénios e Protocolos incluído no CIOMI, são os dez seguintes: 1) SOLAS 74; 2) SOLAS PROT. 78; 3) SOLAS Prot.88; 4) MARPOL 73/78; 5) MARPOL Prot.97; 6) STCW 78; 7) LOAD LINES 66; LOAD LINES Prot.88; 9) TONNAGE 69; e 10) COLREG 72 (ver a explicação de cada um deles no próximo capítulo).

Naturalmente isso não implica que o CIOMI (cujo valor é meramente recomendativo) obrigue os Estados a constituir-se em Parte desses instrumentos, pois isso é algo que pertence à livre decisão soberana de cada um. Simplesmente, o CIOMI chama a atenção acerca dos deveres que incumbem aqueles que livremente hajam adoptado a decisão de incorporar no seu ordenamento um ou vários dos instrumentos que contempla, proporcionando, ao mesmo tempo, orientações e recomendações para a sua puntual observância.

Em segundo lugar, uma questão relacionada com o CIOMI e também de grande importância para a matéria objeto de estudo, é o sistema de auditorias implementado pela Assembleia da OMI por Resolução A. 974 (24), enquadramento e procedimentos para o plano voluntário de auditorias dos Estados membros da OMI. De acordo com o sistema torna-se possível auditar periodicamente as administrações marítimas dos Estados que assim o solicitem e através de procedimentos e órgãos estabelecidos, com o fim de verificar o grau de cumprimento das obrigações contempladas no CIOMI. De facto o CIOMI constitui a base do sistema de auditoria, especialmente no relativo à identificação das distintas áreas auditáveis.

Cabe resaltar que, se bem que por agora as auditorias sejam de carácter meramente voluntárias (só se fazem aos Estados que a solicitem), a mesma Assembleia da OMI já aprovou um calendário para torná-las obrigatórias num futuro próximo pela Resolução A. 1018 (26), Desenvolvimento posterior do plano voluntário de auditorias dos Estados membros da OMI. Isso sucederá numa data que ainda não foi determinada mas antes de 2014. E para isso será necessário todo um processo de modificação dos diversos convénios relevantes da OMI.

Uma terceira observação que se torna pertinente é que existem vários outros convénios da OMI que, ainda não foram incluídos no CIOMI (pelo menos de momento), estabelecem também regras e são importantes para a segurança marítima, a protecção marítima ou a prevenção e luta contra a poluição gerada pelos navios. A todos se faz uma adequada referência nos dois epígrafes seguintes e todos eles serão empregados para contrastar o estado da legislação marítima e os padrões alcançados nos três países objeto de exame.

Para além disso, um diagnóstico sobre a segurança marítima não deve prescindir de analisar o grau de implementação de alguns dos convénios marítimos da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

É verdade que a sua finalidade não é outra senão a protecção e melhoria das condições de trabalho da gente do mar, na perspectiva do direito internacional do trabalho e que, para isso, impõem padrões mínimos de condições de trabalho a bordo, que são de cumprimento obrigatório para todos os Estados Parte. Mas não menos certo que alguns destes convénios contemplam regras com uma clara incidência na cadeia de segurança marítima, como é o caso singular dos que cuidam de evitar a fadiga a bordo, estabelecendo normas sobre tripulações mínimas e os tempos de descanso. Isso explica que sejam sempre tomadas em consideração em praticamente todos os esquemas regionais de controlo de navios pelo Estado do porto.

Por tudo o que foi dito anteriormente, o presente diagnóstico, independentemente de que possa conter alguma informação adicional que permite oferecer uma ideia global da situação do sector marítimo, se centrará em analisar a normativa sobre segurança e protecção marítima implementada em cada um dos países objeto deste relatório, assim como avaliar, na medida do possível, a sua implementação nas suas três vertentes:

- Como estado de bandeira: isto é, os direitos e obrigações que um estado tem para com os barcos que arvoram o seu pavilhão.
- Como estado de porto: isto é, o exercício dos controlos aos navios estrangeiros que entrem nos seus portos.
- Como estado ribeirinho: isto é, os direitos e obrigações que um estado tem em relação com as águas em que exerce soberania, direitos soberanos ou jurisdicionais.

## **2.2. Breve resenha sobre os instrumentos internacionais**

Para melhor ilustrar aos leitores deste relatório, mostra-se a seguir uma breve resenha do que trata cada um dos instrumentos legais aos que se refere o epígrafe anterior, distinguindo entre os da OMI e os da OIT e indicando, a respeito dos primeiros, aqueles que foram seleccionados pela CIOMI.

### **2.2.1. Convénios da OMI**

1. Convénio internacional para a segurança da vida humana no mar, 1974 e o seu protocolo de 1978 (SOLAS 74/78) (CIOMI). É o tratado mais importante de segurança relativo a navios mercantes. A sua primeira versão apareceu em 1914 como resposta ao desastre do afundamento do navio de passageiros "TITANIC". Descrevia o número mínimo de botes salvavidas e outros equipamentos a bordo junto com procedimentos de emergência e de vigia na ponte.

Novas versões foram adoptadas sucessivamente em 1929, 1948, 1960 e 1974. O convénio de 1960 – que entrou em vigor em 1965 – foi o maior êxito da Organização Marítima Internacional, e representou um importante impulso para a atualização constante da tecnologia a bordo dos navios mercantes.

A versão de 1974 simplificou processos corrigindo a versão anterior; em particular facilitou a adopção de emendas ao texto original, facto que impulsionou a continua revisão do Convénio, até a sua complexa e completa redação atual. Múltiplas emendas foram adoptadas desde então e continua em constante atualização.

Todo o navio que esteja de acordo com as prescrições de SOLAS recebe, depois da inspeção correspondente com resultado satisfatório, diversos certificados que reconhecem o seu cumprimento com a norma vigente.

Atualmente, o Convénio SOLAS (*Safety of Life at Sea*) consta do seu texto principal e de um extenso e complexo Anexo, integrado por muitas regras de conteúdo técnico e estruturado nos seguintes catorze Capítulos:

- Capítulo I: Disposições Gerais.
- Capítulo II.1: Construção-Estrutura, Compartimentado e estabilidade, instalações de máquinas e instalações eléctricas.
- Capítulo II.2: Construção-Prevenção, deteção e extinção de incêndios.
- Capítulo III: Dispositivos e Meios de Salvamento.
- Capítulo IV: Radiocomunicação.
- Capítulo V: Segurança da Navegação.
- Capítulo VI: Transporte de cargas.
- Capítulo VII: Transporte de mercadorias perigosas em barris ou em forma sólida a granel.
- Capítulo VIII: Navios nucleares.
- Capítulo IX: Gestão da segurança operacional dos navios.
- Capítulo X: Medidas de segurança aplicáveis aos navios de grande velocidade.
- Capítulo XI-1: Medidas especiais para incrementar a segurança marítima.
- Capítulo XI-2: Medidas especiais para incrementar a proteção marítima.
- Capítulo XII: Medidas de segurança adicionais aplicáveis aos graneleiros.

2. Protocolo de 1988 relativo ao Convénio internacional para a segurança da vida humana no mar, 1974/78 (SOLAS Prot. 88) (CIOMI). O objetivo deste Protocolo é introduzir o sistema harmonizado de inspeção e certificação de navios, com a intenção de racionalizar o seu controlo técnico permanente.

Sucedem que, tanto o Convénio SOLAS 1974 como o Convénio LOAD LINES 1966 prescrevem a realização de inspeções aos navios para verificar o cumprimento das regras estabelecidas nos ditos instrumentos, em cujo caso se emitiram os certificados correspondentes. A isso se somam os reconhecimentos requeridos também pelo Convénio MARPOL. O resultado é que todas estas inspeções podem durar vários dias e ser causa de gastos importantes para a administração e para os armadores. Para resolver estes problemas, o Protocolo SOLAS 88 e o Protocolo LOAD LINES 88 harmonizam os prazos de inspeção contados no Convénio SOLAS e no Convénio LOAD LINES com os exigidos pelo Convénio MARPOL.

3. Convénio internacional para prevenir a Poluição gerada pelos Navios, 1973, emendas e protocolos em vigor (MARPOL 73/78) (CIOMI). O convénio Internacional para Prevenir a Poluição gerada pelos Navios, também chamado Convénio MARPOL (*Marine Pollution*), é o instrumento jurídico internacional encarregado de prevenir a poluição do meio marinho produzida por navios, quer seja no normal decorrer das suas atividades ou por acidentes marítimos. O convénio compreende uma série de regras sobre construção e equipamentos que devem ter os navios, assim como procedimentos operativos, para prevenir e minimizar a poluição. Por essa razão, exige aos países ribeirinhos contar com instalações de recepção nos portos para que os navios possam descarregar os seus detritos.

Atualmente, o Convénio MARPOL consta de 6 Anexos, integrados por uma múltitude de regras de conteúdo técnico e reguladoras, respectivamente, do seguinte:

- Anexo I: Regras para prevenir a poluição por hidrocarbonetos.
- Anexo II: Regras para prevenir a poluição ocasionada por substâncias nocivas líquidas transportadas a granel.
- Anexo III: Regras para prevenir a poluição por substâncias prejudiciais transportadas por mar em barris.
- Anexo IV: Regras para prevenir a poluição pelas águas sujas dos navios.
- Anexo V: Regras para prevenir a poluição pelos lixo dos navios.
- Anexo VI: Regras para prevenir a poluição atmosférica ocasionada pelos navios.

4. Convénio Internacional sobre a Prevenção da Poluição do Mar por Imersão de detritos e outros produtos, 1972 (LC72). O Convénio LC 72 (Convenção de Londres) tem por finalidade contribuir no controlo e na prevenção internacional da poluição do mar gerada pelas "imersões", entendendo por tal toda a evacuação deliberada no mar de detritos e outros produtos carregados a bordo com o propósito de efetuar essa evacuação, assim como afundamento deliberado de navios ou plataformas.

A técnica utilizada pelo Convénio consiste na classificação dos detritos ou produtos em três categorias, impondo proibições ou requisitos para a imersão de cada classe desses produtos. A primeira categoria encontra-se no Anexo I ("lista negra") e a sua imersão no mar está proibido em todos os casos (recolhem-se, entre outras, os plásticos e demais materiais sintéticos persistentes, tais como redes e cabos que não podem flutuar, o petróleo bruto, seus detritos e os seus produtos refinados e os detritos e outros produtos radioativos). A segunda categoria é a dos produtos listados no Anexo II ("lista cinzenta"), para cuja a imersão é necessário uma autorização especial e prévia, que será outorgada em cada caso. A terceira compreende todos os demais detritos ou produtos e para a sua imersão basta obter uma autorização geral prévia.

5. Protocolo de 1996 relativo ao Convénio sobre a prevenção da poluição do mar pela imersão (LC Protocolo 96). O objetivo do LC Protocolo 96 é o de estabelecer normas mais exigentes para prevenir, reduzir e, quando seja possível, eliminar a poluição marinha pela imersão desde navios ou a incineração a bordo de detritos e outros produtos. Enquanto que o LC72 permite a imersão (com a exceção das substâncias identificadas na "lista negra") desde que se respeitem certas condições, que são mais ou menos estritas em função do perigo.

Dos produtos imersos, o Protocolo inverte essa técnica. Com efeito, parte do princípio de proibição de imersão de quaisquer detritos ou outros produtos, com a única exceção das enumeradas no Anexo 1.

6. Convénio Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e serviço para a Gente do mar, 1978, e suas emendas de 1995 (STCW 78). O Convénio Internacional sobre Normas de Formação, certificação e Serviço para a Gente do Mar, 1978 (STCW -78, Padrões de Treino, Certificação e controlo estabelece conteúdos básicos de formação e certificação para as pessoas que exercem funções nos navios mercantes. O objetivo é de que as tripulações dos navios, independentemente da sua nacionalidade, a bandeira do navio ou as águas por onde navegam, tenham os conhecimentos profissionais e tenham recebido uma formação tanto teórica como prática que não ponham em perigo a navegação do navio. O convénio estabelece, assim mesmo, requisitos sobre o reconhecimento de certificados entre países, expedição e controlos dos mesmos.

Depois das emendas de 1995, o Convénio ficou alargadamente ampliado, formando parte do mesmo o chamado "Código de Formação", com uma Parte A de carácter obrigatório e uma Parte B de conteúdo recomendativo. No seu conteúdo tem uma minuciosa e extensa regulação dos padrões mínimos sobre a matéria internacionalmente aceites.

7. Convénio Internacional sobre Linhas de Carga, 1966 (LOAD LINES 66) (CIOM). Este Convénio tem como objectivo principal estabelecer, mediante uns principios e regras uniformes, uma limitação aos calados máximos até aos quais podem ser carregados os navios, determinando um bordo livre mínimo ou distância desde a flutuação até a coberta. Este limite deve cumprir simultaneamente três requisitos: primeiro, o bordo livre mínimo deve ser fruto da consideração das características geométricas do navio, aportando sempre uma reserva de flutuabilidade razoável e tendo em conta que a coberta é uma plataforma sobre a qual trabalham pessoas; segundo, o calado máximo ou bordo livre mínimo designados devem ser compatíveis com os escantilhões do navio (dimensão e espessura dos elementos que formam a sua estrutura), garantindo-se que a sua estrutura não será submetida a esforços inadmissíveis e, terceiro, o navio deve cumprir com os critérios de estabilidade aplicáveis em toda a classe de calados autorizados. As linhas de carga designadas devem marcar-se a cada lado no centro do navio, junto com a linha de coberta.

As regras têm em conta os possíveis perigos que surjam em diferentes zonas e em distintas estações do ano. O anexo técnico contém várias medidas adicionais de segurança relativas a portos, portas de mar, escotilhas e outros elementos do navio. O objetivo principal destas medidas é garantir a integridade de estanqueidade do casco dos navios e de suas superestruturas.

8. Protocolo de 1988 relativo ao Convénio internacional sobre linhas de carga, 1966 (LOAD LINES Prot. 88) (CIOMI). Segundo o que já foi dito, este Protocolo introduz as mudanças necessárias para harmonizar os tempos das inspeções reguladas no Convénio LOAD LINES 66, com as dos Convénios SOLAS 74/78 e MARPOL.

9. Convénio Internacional sobre arqueação dos Navios, 1969 (Tonelagem 69) (CIOMI). Harmoniza o método de cálculo das capacidades bruta e líquida dos navios, objetivo de grande importância visto que a arqueação é um parâmetro fundamental na aplicação do resto dos convénios, assim como na determinação dos direitos, taxas ou das tarifas que têm de pagar pela prestação de muitos serviços essenciais para o tráfico marítimo. As arqueações bruta (GT) e líquida (NT) são números que se determinam em função do volume de traçado de todos os espaços fechados do navio,  $V$ , do volume total dos espaços de carga,  $V_c$ , e do número de passageiros que podem ser transportados nos diversos tipos de alojamento. Como consequência da harmonização introduzida, os certificados de arqueação expedidas por um governo serão reconhecidos e aceites pelos demais governos Partes do Convénio, outorgando-lhes idêntica validade aos certificados expedidos pelo próprio governo com base na arqueação do navio estipulado mediante o certificado internacional de arqueação.

10. Convénio internacional de Torremolinos para a segurança dos navios pesqueiros (SFV 77) e seu Protocolo de 1993 (SFV Prot. 93). Pode dizer-se que o Convénio SFV 77 (Segurança dos Navios de Pesca) é para os navios pesqueiros o que o Convénio SOLAS 74/78 é para os navios mercantes. As dificuldades encontradas para conseguir a entrada em vigor do Convénio original com o fim de conseguir sua efetiva implementação internacional, algo que, sem dúvida, ainda não se alcançou.

A sua estrutura é também similar ao do Convénio SOLAS, contendo um extenso Anexo estruturado em Capítulos análogos. Ainda que, em princípio, as normas técnicas contidas no Anexo são aplicáveis aos navios pesqueiros de comprimento igual ou superior a 25 metros, sucede, em realidade, que a maioria delas só estão previstas para os de comprimento igual ou superior a 45 metros. E em todo o caso excluem-se os navios dedicados exclusivamente a qualquer das seguintes atividades: pesca desportiva ou de recreio; processamento de peixes ou outros recursos vivos do mar; investigação ou formação e transporte de pescado (artigo 3).

11. Convénio internacional sobre normas de formação, certificação e serviço para o pessoal dos navios pesqueiros (STCW-F 95). Este Convénio, que ainda não conseguiu entrar em vigor, constitui o instrumento básico regulador

das normas mínimas para a formação do pessoal dos navios pesqueiros. O seu conteúdo e estrutura são análogos aos do Convénio STCW 78, que é aplicável aos navios mercantes. O objetivo do Convénio STCW-F 95 é a prevenção dos acidentes marítimos devido à falta de competência Profissional ou inadequadas condições das tripulações dos navios pesqueiros. Para isso se introduzem regras mínimas para a formação, o treinamento, a certificação e serviço para gente do mar que presta serviços nessa classe de navios.

12. Convénio Internacional sobre a Segurança dos Contentores, 1972 (CSC/72). O CSC/72 (Condições de Segurança de Contentores) tem o duplo objetivo de velar pela segurança da vida humana e de facilitar o transporte internacional de carga por este meio. Para isso oferece regras de segurança internacional uniformes e aplicáveis a todos os modos de transporte por superfície, evitando-se assim a proliferação de regras nacionais divergentes. As prescrições do Convénio aplicam-se à grande maioria dos contentores utilizados internacionalmente para o transporte mas não a todos. De facto, em primeiro lugar, ficam excluídos os dedicados ao transporte por via aérea. E, em segundo lugar, o âmbito de aplicação do Convénio está limitado aos contentores com um tamanho mínimo determinado e que estão dotados de dispositivos nas esquinas, que permitem a sua sujeição, manipulação e empilhamento.

13. Convénio sobre o Regulamento Internacional para Prevenir as Abordagens, 1972, emendado (Regulamento de Abordagens 1972) (COLREG 72) (CIOMI). O Convénio sobre o Regulamento Internacional para Prevenir as Abordagens no Mar foi adoptado pela Organização Marítima Internacional em 1972, em substituição dos regulamentos estabelecidos em 1960. Este último Regulamento foi criado devido a colisão do grande transatlântico "Andrea Doria" com o "Stockholm" provocando o seu afundamento em 1956. O COLREG (Regulação de Colisões) e de aplicação a todos os navios em alto mar e em todas as águas que tenham comunicação com ela e sejam navegáveis pelos navios de navegação marítima e estabelece regras de direção e governo, luzes e marcas que devem exibir aos navios em função do seu tamanho, propulsão, atividade que estejam realizando, sinais acústicos e luminosos, etc. Uma das suas inovações mais importantes é o reconhecimento dos dispositivos ou esquemas de separação de tráfico.

14. Convénio Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo 1979 (SAR 79). A importância deste Convénio para a segurança marítima apoia-se na sua pretensão de implementar um sistema de serviços SAR (Busca e Resgate) que cubra todos os mares do mundo, de modo que os náufragos e pessoas em perigo a bordo dos navios possam esperar razoavelmente que serão assistidas e postas a salvo com prontidão e eficácia.

Para isso dividem-se os mares numa série de zonas SAR, ficando a gestão de cada uma delas encomendada a um ou mais Estados e sem que as ditas delimitações geográficas correspondam de modo algum com os respectivos espaços de navegação de cada um desses Estados (quer dizer, a zona de gestão e responsabilidade SAR não tem que coincidir por exemplo, com a zona económica exclusiva ou com o mar territorial do Estado responsável).

Em linhas Gerais, para conseguir os seus objetivos, o Convénio SAR obriga a todos os Estados parte a garantir a prestação de serviços SAR adequados nas suas águas costeiras e, no seu caso, mais além, nas suas zonas de responsabilidade, estabelecendo para o efeito centros de coordenação e sub-centros de salvamento de funcionamento permanente (24 horas ao dia e 7 dias por semana) com o pessoal capacitado e com conhecimentos práticos do idioma inglês.

15. O Convénio Internacional relativo à intervenção em Alto Mar em Casos de Acidentes que causem ou possam causar uma Poluição por hidrocarbonetos, 69 (INTERVENTION 69). O princípio básico que inspira este Convénio é o do reconhecimento do direito do Estado ribeirinho a adoptar sobre os navios em alto mar as medidas necessárias para prevenir, mitigar ou eliminar todo o perigo grave e iminente contra o seu litoral ou interesses conexos, devido

à poluição ou ameaça de poluição das águas do mar por hidrocarbonetos, resultante de um acidente marítimo ou outros actos relacionados com esse acidente, aos que sejam razoavelmente atribuíveis consequências desastrosas de grande magnitude.

16. Protocolo relativo à intervenção em alto mar em casos de poluição do mar por substâncias distintas dos hidrocarbonetos 1973 (INTERVENTION Protocolo 73). O objetivo deste Protocolo, complementar do Convénio de Intervenção 1969, é legitimar os Estados ribeirinhos a intervir face aos acidentes marítimos ocorridos em alto mar, sempre que os navios afetados suponham uma ameaça de produzir danos de poluição por substâncias nocivas ou perigosas distintas dos hidrocarbonetos, nas suas águas, costas e interesses conexos.

Enquanto que o Convénio de Intervenção aplica-se estritamente aos acidentes que provoquem poluição por hidrocarbonetos (petróleo, fuel-oil, diesel e óleo lubrificante), este Protocolo estende o mesmo regime do Convénio às substâncias que, ou bem estão enumeradas no Anexo do Protocolo, ou bem têm características substancialmente análogas às dessas substâncias.

17. O Convénio Internacional sobre Cooperação, Preparação e Luta contra a Poluição por Hidrocarbonetos, 1990 (OPRC 90). A finalidade do Convénio OPRC 90 é proporcionar um enquadramento mundial para a cooperação internacional na luta contra incidentes importantes ou ameaças de poluição do mar. Os Estados Membros estão obrigados a preparar e a adoptar medidas para fazer frente a sucessos de poluição, bem como a nível transnacional e em cooperação com outros estados. Para tal efeito devem aprovar planos de contingência pormenorizados para fazer frente aos casos de poluição, assim como dispor de equipas de luta contra os derrames de hidrocarbonetos devidamente listados e realizar os exercícios de resposta que sejam necessários.

Entre outras matérias reguladas, é de ressaltar o dever de que todos os navios levem a bordo um “Plano de Emergência para Casos de Poluição por hidrocarbonetos”, cujo conteúdo será defenido pela OMI. Também as empresas exploradoras de unidades mar adentro, que operem sob a jurisdição das partes, deverão dispor destes planos de emergência, que serão coordenados com os sistemas nacionais para responder pronta e eficazmente aos casos de poluição por hidrocarbonetos.

18. Protocolo de Cooperação, Preparação e Luta contra os Casos de Poluição por Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas (OPRC/HNS 2000). O objetivo do OPRC/HNS 2000 consiste em estabelecer uma série de medidas e atividades, previamente planificadas, para fazer frente aos episódios de poluição por substâncias nocivas e potencialmente perigosas diferentes dos hidrocarbonetos e no triplo plano, regional, nacional e internacional, incluindo a cooperação com outros Estados. As normas recolhidas neste Protocolo são análogos às do Convénio OPRC 90, e aplicam-se a todos os casos de poluição por substâncias nocivas ou perigosas, as quais se definem de modo muito amplo por relação ao conceito internacional de poluição.

19. Convénio Internacional sobre o controlo dos sistemas anti-incrustantes nocivos nos navios, 2001 (AFS/2001). As pinturas ou outros sistemas anti-incrustantes são usados para dar tratamento no casco dos navios a fim de evitar que diversos organismos marinhos, tais como algas e moluscos, adiram-se ao casco, posto que a aderência diminui significativamente a velocidade do navio no momento em que aumenta o consumo de combustível.

Vários estudos no final do século passado mostraram que muitos desses sistemas ou compostos persistem na água e alguns deles destroem organismos marinhos, prejudicam o meio ambiente e possivelmente entram na cadeia alimentar.

Em virtude do convénio AFS (*Anti Fouling Systems*) os Estados Membros vêem-se obrigados a proibir ou restringir a utilização de substâncias nocivas em sistemas ant-incrustantes aplicados aos navios que arvoreem o seu pavilhão, bem como para aqueles que entram nos seus portos ou terminais ao largo.

20. Convénio Internacional para a Gestão e Controlo da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios (BWM/2004). A introdução acidental num determinado sector do meio marinho de espécies exóticas ou novas (as vezes chamados "invasores alienígenas – *Alien invaders*"), que possam causar alterações significativas e prejudiciais, é algo já contemplado pela UNCLOS como uma possível fonte de poluição, que os estados membros estão obrigados a prevenir, reduzir e controlar.

Em virtude deste Convénio (Ballast Water Convention), os Estados Membros estão obrigados a cumprir integralmente as suas disposições e as do Anexo (que contém os detalhes de várias normas técnicas) a fim de prevenir, minimizar e, finalmente, eliminar a transferência de organismos aquáticos e patógenos nocivos através da gestão e controlo das águas de lastro e sedimentos dos navios.

21. Convénio sobre a eliminação de Restos de Naufrágio, 2007 (WRC-2007). O WRC (*Wreck Removal Convention*), também conhecido como a Convénio de Nairobi, visa a adopção de normas uniformes e procedimentos internacionais uniformes para garantir a eliminação, pronta e eficaz dos restos de naufrágios e o pagamento da indemnização pelos custos incorridos. Para esse fim, autoriza-se os Estados Membros afetados a adoptar medidas aí previstas para a remoção dos restos do naufrágio, enquanto eles são proporcionais ao risco que esses restos comportam para os seus interesses.

22. Convénio de Hong Kong para a segura e ambientalmente correcta reciclagem de navios, 2009 (SRC 2009). As tarefas de desmantelamento e reciclagem que geralmente se realizam para aproveitar o valor económico residual dos navios, uma vez finalizada a sua vida útil, sempre foram uma fonte de poluição, que bem pode ser descrita como operacional. E isso porque sempre haverá a bordo determinadas substâncias ou materiais potencialmente poluentes que, por ser muito difícil ou impossível de usar, acabaram sendo lançados ao mar ou a determinadas zonas costeiras, especialmente no desmantelamento de instalações situadas em países cuja legislação ambiental é inexistente ou muito deficitária.

O SRC 2009 (*Ship Recycling Convention*) contém os requisitos técnicos que devem observar, desde do ponto de vista de sua reciclagem final, na concepção, construção, operação e preparação das operações de desmantelamento e demolição de navios. Também contempla os requisitos mínimos que deveram cumprir instalações dedicadas a tais operações.

23. O convénio para a repressão de atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima, 1988 (SUA 88). Este Convénio foi adoptada como resultado de eventos a bordo do navio "Achille Lauro" (Rapto do navio por um comando terrorista que estava a bordo e o assassinato de algum passageiro tomado como refém), perante a constatação da existência de uma lacuna no direito penal internacional para a repressão e punição de certos crimes de terrorismo e outros atos ilícitos cometidos a bordo de navios.

O principal objetivo do Convénio SUA 88 (Sea Unlawful Acts) é garantir o processo criminal e a imposição de sanções penais eficazes para as pessoas que cometem certos crimes contra navios ou a bordo destes. Para esta finalidade obriga os Estados partes de criminalizar tais delitos no seu direito penal e a estabelecer a sua competência para processá-los.

24. Protocolo de 2005 relativo ao Convénio para a repressão de atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima (SUA 2005). Para acomodar o regime do Convénio SUA 88 à nova realidade do terrorismo internacional e especialmente como resultado de ataques sofridos nos Estados Unidos da América em 11 de setembro de 2001, a Convenção SUA de 1988 foi objeto de importantes e substanciais alterações aprovadas em uma conferência diplomática realizada em Londres, em 14 de outubro de 2005.

O SUA 2005 introduz novas infrações e reforça substancialmente os poderes dos Estados Membros para prevenir e reprimir os actos ilícitos referidos. Com particular interesse pelas regras relativas à interceptação, visita, inspeção e apreensão de navios em navegação. Parte-se de um dever de cooperação de todos os Estados na prevenção e repressão dos atos ilícitos, que então se desenvolve em vários preceitos, buscando um equilíbrio entre a necessidade de uma ação eficaz e o máximo respeito possível dos direitos e princípios consagrados no direito internacional geral.

25. Protocolo para repressão de atos ilícitos contra a segurança de plataformas fixas localizadas na plataforma continental, elaborada em Londres, 1988 (SUA PROT 88). O SUA PROT 88 foi adoptado, de forma paralela e em simultâneo, com o Convénio SUA 88. Tipifica uma série de condutas delitivas, modo análogo ao tipificado no Convénio, quando cometidos a bordo de plataformas físicas localizadas na plataforma continental de um Estado membro ou contra elas, ou bem, sempre que o presunto autor do delito seja encontrado no território de um Estado Membro que não seja o Estado em cujas águas interiores ou no mar territorial onde se encontra a localizada a plataforma física, mesmo que esse estado não faça parte do protocolo. Para tal, se define as plataformas como ilhas artificiais, instalações ou estruturas sujeitas de forma permanente ao fundo marinho para fins de exploração de recursos ou outros fins económicos.

26. Protocolo de 2005 relativo ao Protocolo para a repressão de atos ilícitos contra a segurança de plataformas fixas (SUA PROT 2005). A mesma Conferência Diplomática que adoptou o Protocolo SUA 2005, também aprovou o SUA PROT 2005, que revisa o SUA PROT 88, e introduz mudanças semelhantes para las plataformas fixas.

## 2.2.2. Convénios da OIT

1. Convénio da OIT nº 147, sobre as normas mínimas na marinha mercante (1976). O Convénio n.º 147 reflete o compromisso da comunidade internacional para eliminar o funcionamento de navios substandard. Para isso visa melhorar a eficiência e a segurança da navegação, as medidas para proteger o ambiente marinho e os interesses dos marítimos, nas áreas da saúde, segurança, condições de vida a bordo e os direitos sindicais.

Aplica-se a qualquer navio dedicado à navegação marítima, com fins comerciais e é apoiada por um conjunto abrangente de normas mínimas de trabalho contido em outros convénios da OIT, a que se refere por meio de sua menção expressa em um apêndice (convénios sobre a idade mínima; exame médico; certificados de competência de marítimos; alimentação e serviço de restauração; alojamento da tripulação; prevenção de acidentes de trabalho; doença; repatriamento, férias, direito de organizar e negociação coletiva). Além disso, o Convénio n.º 147 refere-se especificamente às normas sobre o horário de trabalho e equipamento mínimo a fim garantir a segurança da vida a bordo.

2. Protocolo de 1996 para o Convénio da OIT n.º 147, sobre as normas mínimas em marinha mercante (OIT 147/Protocolo de 1996). O objectivo do presente protocolo é incorporar novos padrões internacionais para Convénio nº 147, através da adição de outros convénios da OIT aprovados posteriormente (ou seja, após 1976).

3. Convénio Internacional sobre o trabalho marítimo (MLC 2006). A grande importância desse convénio para a segurança é compreensível se se observa que é chamado para consolidar e substituir todos os anteriores convénios marítimos da OIT relativos aos navios mercantes. Em particular, o MLC 2006 substituiu 37 destes instrumentos (incluindo o nº 147 e seu protocolo de 1996), que estabelece um novo regime jurídico internacional, sistematicamente ordenado, para o trabalho a bordo de navios mercantes que não se dediquem exclusivamente a navegação por águas interiores. O Convénio MLC 2006 inclui chamados "Código Marítimo do Trabalho", dividido em duas partes. A Parte A é cumprimento obrigatório pelos Estados de bandeira e porto. A Parte B possui natureza recomendativa.

4 Convénio núm. 188 da OIT sobre o trabajo no sector pesqueiro, 2007. É equivalente ao MLC 2006, mas para navios de pesca. Com vocação também refundidora, aplica-se ao trabalho a bordo de navios pesqueiros de comprimento

igual ou superior a 24 metros e dedicados a pesca comercial. Não obstante, os Estados partes são livres para estender também suas disposições para o trabalho a bordo dos navios pequenos, que participam na pesca comercial. A sua finalidade é assegurar que os pescadores tenham condições dignas de trabalho a bordo desses navios, estabelecendo requisitos mínimos, em matérias como a idade mínima; reconhecimento e cuidados médicos; contratos; condições de alojamento e alimentação; segurança e saúde no trabalho e segurança social. Para esse efeito, irá substituir a 4 convenções da OIT que se referem especificamente ao sector das pescas: n.º 112 sobre a idade mínima (pescadores); n.º 113 sobre exame médico dos pescadores; n.º 114 sobre os contratos dos pescadores e n.º 126 no alojamento da tripulação.

## 2.3. Estatus dos instrumentos internacionais mencionados

A Tabela 2.1 serve para ilustrar acerca da aceitação internacional dos convénios da OMI sobre segurança marítima, proteção marítima e luta contra a poluição, observando aqueles que formam parte da CIOMI e do sistema de auditorias e os que ainda não foram incluídos nos mesmos, bem como, no caso de uma data de entrada em vigor, o número de Estados parte e a percentagem que eles representam em relação ao total da frota mundial.

Tabela 2.1: Estatus dos convénios internacionais

Instrumentos	Incluído no CIOMI	Data de Entrada em Vigor	Número de Estados Membros	Percentagem da frota mundial
Convénio internacional para a segurança da vida humana no mar, 1974 e Protocolo de 1978 (SOLAS 74/78)	SIM	25/5/80 – 01/05/81	159	99,04
Protocolo de 1988 relativo ao Convénio internacional para a segurança da vida humana no mar, 1974 (SOLAS Prot.88)	SIM	03/02/2000	96	94,40
Convénio internacional para prevenir a poluição gerada pelos navios, 1973, modificado pelo Protocolo de 1978 Anexos I e II (MARPOL 73/78)	SIM	20/10/83	150	99,14
Anexo III	SIM	01/07/92	135	96,45
Anexo IV	SIM	27/09/2003	128	86,62
Anexo V	SIM	31/12/88	141	97,36
Anexo VI	SIM	19/05/2005	65	89,92
Convénio Internacional sobre a Prevenção da Poluição do Mar por imersão de Detritos e Outros produtos, 1972 (LC 72)	NÃO	30/08/95	87	67,17
Protocolo de 1996 relativo ao Convénio sobre a prevenção da poluição do mar por imersão (LC Prot. 96)	NÃO	24/03/2006	40	33,25
Convénio internacional sobre normas de formação, certificação e serviço para a gente do mar, 1978 (STCW 1978)	NÃO	28/04/84	154	99,15
Convénio internacional sobre linhas de carga, 1966 (LOAD LINES 66)	SIM	21/07/68	159	99,02
Protocolo de 1988 relativo ao Convénio internacional sobre linhas de carga, 1966 (LOAD LINES Prot. 88)	SIM	03/02/2000	92	94,53

Instrumentos	Incluído no CIOMI	Data de Entrada em Vigor	Número de Estados Membros	Porcentagem da frota mundial
Convénio internacional sobre arqueação de navios, 1969 (TONNAGE 1969)	SIM	18/07/82	150	98,99
Convénio internacional de Torremolinos para a segurança dos navios pesqueiros (SFV 77) e o seu Protocolo de 1993 (SFV Prot. 93)	NÃO	Não entrou em vigor	17	19,78
Convénio internacional sobre normas de formação, certificação e serviço para os marítimos dos navios pesqueiros (STCW-F 95)	NÃO	Não entrou em vigor	14	15,49
Convénio Internacional sobre a Segurança dos Contentores, 1972 (CSC 72)	NÃO	06/09/77	78	60,95
Convénio sobre o Regulamento Internacional para prevenir as abordagens, 1972, emendado (COLREG 72)	SIM	15/07/77	153	98,36
Convénio Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo 1979 (SAR 79)	NÃO	22/06/85	98	60,84
Convénio Internacional relativo à Intervenção em Alto mar em Casos de Acidentes que causem ou possam causar poluição por hidrocarbonetos, 69 (INTERVENTION 69)	NÃO	06/05/75	86	74,4
Protocolo relativo à intervenção em alto mar em casos de poluição por substância diferentes aos hidrocarbonetos 1973 (INTERVENTION Prot.	NÃO	30/03/83	53	48,67
Convénio Internacional sobre cooperação, preparação e luta contra a poluição por Hidrocarbonetos, 1990 (OPRC 90)	NÃO	13/05/95	102	68,74
Protocolo sobre Cooperação, Preparação e Luta contra os casos de poluição por substâncias nocivas e potencialmente perigosas (OPRC/HNS 2000)	NÃO	14/06/2007	26	36,35
Convénio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001 (AFS/2001)	NÃO	17/09/2008	51	78,81
Convénio Internacional para a Gestão e Controlo da Água de Lastre e os Sedimentos dos navios (BWM/2004)	NÃO	Não entrou em vigor	28	25,43
Convénio internacional sobre a Remoção de Restos de Naufrágio, 2007 (WRC 2007)	NÃO	Não entrou em vigor	3	1,21
Convénio internacional de Hong Kong para a ambientalmente correcta e segura reciclagem de navios, 2009 (SRC/2009)	NÃO	Não entrou em vigor	Nenhum	Nenhum
Convénio para a repressão dos atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima, 1988 (SUA 88)	NÃO	01/03/92	157	94,33
Protocolo de 2005 relativo ao Convénio para a repressão de atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima (SUA 2005)	NÃO	28/07/2010	20	30,14

Instrumentos	Incluído no CIOMI	Data de Entrada em Vigor	Número de Estados Membros	Porcentagem da frota mundial
Protocolo para a repressão de atos ilícitos contra a segurança das plataformas fixas localizadas na plataforma continental, elaborado em Londres, 1988 (SUA PROT 88)	NÃO	01/03/92	146	89,72
Protocolo de 2005 relativo ao Protocolo para a repressão de atos ilícitos contra a segurança das plataformas fixas (SUA PROT 2005)	NÃO	28/07/2010	16	29,40

Fonte: Organização Marítima Internacional – Junho 2011

Como pode-se observar o grau de implementação dos instrumentos obrigatórios da OMI é de alcance mundial, particularmente no caso daqueles recolhidos pelo CIOMI e no sistema de auditoria estabelecido para a verificação da conformidade com o cumprimento dos padrões difundidas no campo da segurança marítima, proteção marítima e luta contra a poluição.

Por seu turno, a tabela 2.2 também ilustra a situação dos convênios da OIT que foram mencionados. Trata-se, portanto, de um grau de implementação mundial bastante baixa, muito longe, certamente, do alcançado pelos convênios da OMI, especialmente dos incluídos no CIOMI. E, claro, está por ver em que medida os dois últimos instrumentos conseguem finalmente entrar em vigor a curto ou médio prazo.

**Tabela 2.2: Situação dos convênios da OIT**

Instrumentos	Data de entrada em Vigor	Número de Estados Membros
Convénio da OIT núm. 147, sobre normas mínimas na marinha mercante (1976)	28/11/1981	56
Protocolo de 1996 para o Convénio da OIT núm. 147, sobre normas mínimas na marinha mercante (OIT 147, Protocolo de 1996)	10/01/2003	24
Convénio Internacional sobre o Trabalho Marítimo (MLC 2006)	Não entrou em vigor	12
Convénio núm. 188 da OIT sobre o trabalho no sector pesqueiro, 2007	Não entrou em vigor	1

Fonte: ILOLEX – 11/96/2011

## Capítulo 3: Informação geral sobre os países objeto deste relatório

### 3.1. Informação geral sobre a República de Cabo Verde

A República de Cabo Verde é um arquipélago de origem vulcânica situada em pleno Oceano Atlântico, entre os paralelos 15 e 17 de latitude Norte e a umas 310 milhas a Oeste do Cabo Verde ( $14^{\circ} 44' N$ ,  $178 33' W$ ) na Costa do Senegal. É um estado arquipelágico que se integra no conjunto formado pelos arquipélagos dos Açores, Madeira e Canárias e que é conhecido pelo nome de Macaronésia. A sua capital é a cidade da Praia.

O arquipélago é formado por dez ilhas, sendo nove habitadas, e oito ilhéus desabitados, divididos em dois grupos: o setentrional, conhecido como ilhas de Barlavento, por receber diretamente os ventos alísios de NE, compreende as ilhas de Santo Antão, S. Vicente, Santa Luzia, S. Nicolau, Sal e Boavista, juntamente com os ilhéus Branco e Raso; o meridional, conhecido como ilhas de Sotavento, isto é para onde vai o vento, é formado pelas ilhas do Maio, Santiago, Fogo e Brava e os ilhéus Seco, Luis Carneiro e Rei. Tem uma extensão de 4.035 quilómetros quadrados e um comprimento de costa de 1.200 quilómetros.

Em geral o terreno é muito acidentado e árido, devido a sua origem vulcânica e a escassez de chuva, sendo a vegetação muito escassa com algumas exceções nas que se desenvolve uma agricultura limitada (por exemplo, nos vales das ilhas de Santo Antão, S. Nicolau e Santiago). Pelo contrário as ilhas do Sal, Boavista e Maio apresentam um relevo quase plano com grandes praias de areia branca.

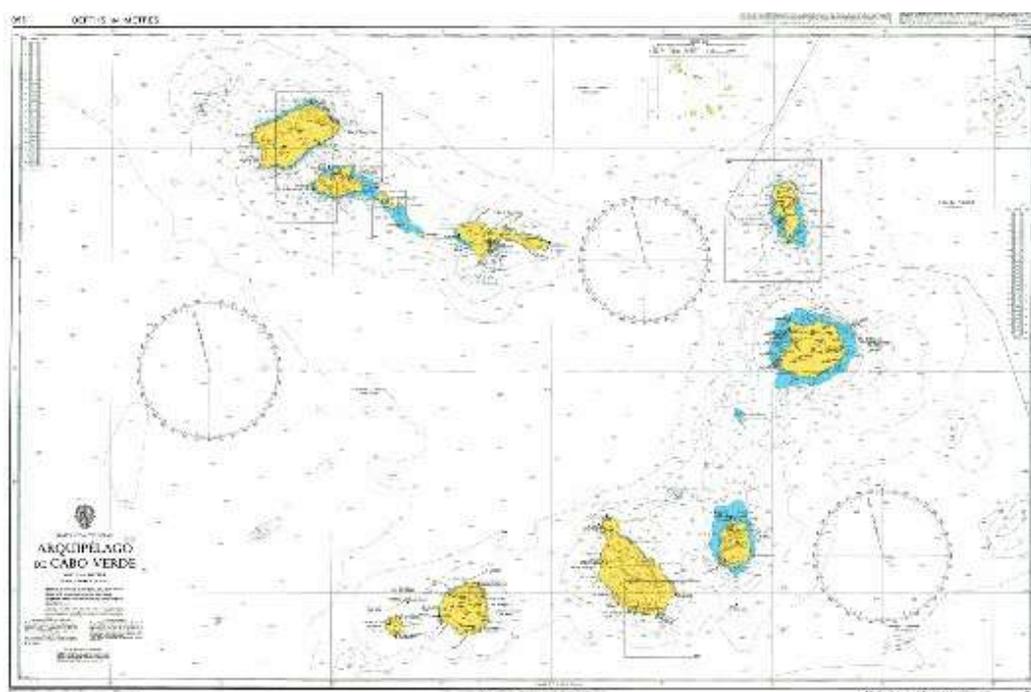


Figura 3.1: Arquipélago de Cabo Verde

O clima de Cabo Verde é tropical seco, com uma temperatura média anual de  $25^{\circ}C$ , com umas variações que não superam os  $10^{\circ}C$ . Há duas estações: uma húmida de Agosto a Outubro, com chuvas escassas, mas que em algumas ocasiões podem ser torrências e outra seca de Dezembro a Junho. Os meses de Julho e Novembro são meses de transição entre ambas as estações. As chuvas variam de um lugar a outro, oscilando entre os 100 e os 250 milímetros anuais. As secas são frequentes chegando, em alguns casos, a prolongar-se por uns quatro anos.

De acordo como censo do ano de 2009 tem uma população de 506.000 habitantes, com uma esperança de vida à nascença de 72 anos. A densidade populacional é de 125 habitantes por quilómetro quadrado, dos quais 42% tem menos de 14 anos. A população urbana representa 53% do total. Os caboverdianos da “diáspora” podem andar a volta do milhão de pessoas, residindo principalmente nos Estados Unidos da América e na União Europeia.

A importância que o tráfego marítimo tem para Cabo Verde é fácil de entender dada a sua condição de arquipélago. Ainda que o transporte de passageiros se faça quase que em exclusivo por via aérea, assim como em grande parte a interilhas, mas 100% das importações e exportações de carga faz-se por via marítima, pelo que depende deste modo de transporte para manter a sua forma de vida.

Por outro lado, a situação geográfica do arquipélago, próxima das rotas de navegação mercante que na direção norte – sul percorrem a costa africana, e próxima também das rotas mercantes que vão da bacia do Mediterrâneo e do Atlântico Oriental até a América do Sul, fazem deste arquipélago um ponto de referência para os navegadores e exige do Governo deste país um grande esforço para exercer as obrigações que lhe outorga a legislação marítima internacional.

Como se verá mais adiante, a República de Cabo Verde ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. Em virtude do disposto neste Tratado, junto com a assinatura das convenções bilaterais com o Senegal e a Mauritânia, Cabo Verde delimitou os seus espaços marinhos. As figuras 3.2 3.3 e 3.4 mostram planos descritivos da delimitação dos ditos espaços marinhos em que a República de Cabo Verde exerce a sua soberania, direitos soberanos ou jurisdição, são:

- Águas arquipelágicas.
- Mar territorial e zona contígua.
- Zona económica exclusiva.

## PARTE 2.- LEGISLAÇÃO MARÍTIMA



## Capítulo 4: Legislação marítima de Cabo Verde

### 4.1. Considerações gerais

No âmbito marítimo e, mais concretamente, no da segurança marítima, a República de Cabo Verde carece de legislação procedente de organizações de integração e harmonização regional.

Consequentemente, bastará com a menção das convenções internacionais e da legislação primária e secundária de criação interna.

### 4.2. Convenções internacionais

A primeira fonte da legislação marítima de Cabo Verde é constituída por um grande grupo de convenções internacionais, que são seguidamente objeto de menção, distinguindo entre o direito geral do mar, as convenções específicas da OMI sobre segurança, proteção e combate à poluição, e os relativos ao trabalho marítimo, aprovados pela organização internacional do Trabalho (OIT).

#### 4.2.1. Direitos gerais do Mar

Cabo Verde é um Estado Parte da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982 (UNCLOS) (Instrumento de Ratificação de 10 de Agosto de 1989). No entanto, não é Parte dos tratados posteriores que complementam a dita Convenção, isto é, o "Acordo relativo a implantação da Parte XI da Convenção", em vigor desde 28 de Julho de 1986, e o "Acordo para a implementação das disposições da Convenção relativas a conservação e ordenamento das populações de peixes transzonais e a população de peixes altamente migratórios" em vigor desde 11 de Dezembro de 2001.

Por outra parte, poucas dúvidas existem de que Cabo Verde reúne as condições necessárias para se definir como um Estado arquipelágico, nos termos e com sujeição aos regimes estabelecidos na Convenção. E assim ficou configurado em virtude da legislação de produção interna, tal e como se verá mais adiante.

Este regime dos direitos do mar fica completo com dois tratados bilaterais, assinados um com o Senegal (1993) e outro com a Mauritânia (2004), em ambos os casos para a delimitação das fronteiras marítimas (Zonas Económicas Exclusivas) com os ditos países. Estes tratados foram publicados, respetivamente, mediante a Resolução nº 29/93, pela parte que aprova o tratado de delimitação da fronteira marítima entre a República de Cabo Verde e a República do Senegal (BO nº 25, série I, de 16 de Julho); e pela Resolução número 99/2004, pela qual se aprova, ratificando-o, o texto do Tratado de delimitação das fronteiras marítimas entre a República de Cabo Verde e a República Islâmica da Mauritânia (BO nº 18, série I, de 14 de Junho).

Basta acrescentar que Cabo Verde manifestou, internacionalmente e de forma inequívoca, a sua vontade de fazer valer extensivamente seus poderes enquanto Estado costeiro e arquipelágico em todas as suas zonas marítimas de soberania ou de jurisdição, com particular referência à zona económica exclusiva. Com efeito, assim ficou refletido na seguinte Declaração feita por ocasião da assinatura da UNCLOS por este país, reiterada depois no momento da ratificação.

"The Government of the Republic of Cape Verde signs the United Nations Convention on the Law of the Sea with the following understandings:

- I. This Convention recognizes the right of coastal States to adopt measures to safeguard their security interests, including the right to adopt laws and regulations relating to the innocent passage of foreign warships through their territorial sea or archipelagic waters. This right is in full conformity with articles 19 and 25 of the Convention, as it was clearly stated in the Declaration made by the President

of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea in the plenary meeting of the Conference on April 26, 1982.

- II. The provisions of the Convention relating to the archipelagic waters, territorial sea, exclusive economic zone and continental shelf are compatible with the fundamental objectives and aims that inspire the legislation of the Republic of Cape Verde concerning its sovereignty and jurisdiction over the sea adjacent to and within its coasts and over the seabed and subsoil there of up to the limit of 200 miles.
- III. The legal nature of the exclusive economic zone as defined in the Convention and the scope of the rights recognized therein to the coastal state leave no doubt as to its character of a sui generis zone of national jurisdiction different from the territorial sea and which is not a part of the high seas.
- IV. The regulations of the uses or activities which are not expressly provided for in the Convention but are related to the sovereign rights and to the jurisdiction of the coastal State in its exclusive economic zone falls within the competence of the said State, provided that such regulation does not hinder the enjoyment of the freedoms of international communication which are recognized to other States.
- V. In the exclusive economic zone, the enjoyment of the freedoms of international communication, in conformity with its definition and with other relevant provisions of the Convention, excludes any non-peaceful use without the consent of the coastal State, such as exercises with weapons or other activities which may affect the rights or interests of the said state; and it also excludes the threat or use of force against the territorial integrity, political independence, peace or security of the coastal State.
- VI. This Convention does not entitle any State to construct, operate or use installations or structures in the exclusive economic zone of another State, either those provided for in the Convention or those of any other nature, without the consent of the coastal State.
- VII. In accordance with all the relevant provisions of the Convention, where the same stock or stocks of associated species occur both within the exclusive economic zone and in an area beyond and adjacent to the zone, the States fishing for such stocks in the adjacent area are duty bound to enter into arrangements with the coastal State upon the measures necessary for the conservation of these stock or stocks of associated species.

Upon ratification

(. . .)

- II The Republic of Cape Verde declares, without prejudice to article 303 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, that any objects of an archaeological and historical nature found within the maritime areas over which it exerts sovereignty or jurisdiction shall not be removed without its prior notification and consent.”

#### **4.2.2. Convenções da Organização Marítima Internacional**

Cabo Verde é um Estado Parte da Convenção de criação da OMI (OMI Convenção 46) assim como das suas emendas de 1991 e de 1993. É portanto um membro de pleno direito desta Organização.

Cabo Verde é também Estado Parte das principais convenções marítimas da OMI reguladores da segurança do navio e da navegação (SOLAS 74; LOAD LINES 66; TM 69; COLREG 72; CSC 72; STCW 78/95), assim como dos destinados a prevenção da poluição do meio marinho causada pelos navios (MARPOL 73/78-Anexos I a V, London Convention 72) e a repressão e castigo dos actos ilícitos no mar (SUA Convention 88 e SUA Protocolo 88).

O quadro 4.1 na página 42 mostra concretamente os instrumentos ratificados assim como as disposições e ou datas de publicação e incorporação.

**Quadro 4.1: Convenções ratificados por Cabo Verde**

Instrumentos	Parte	CIOMI	Disposição ou data da publicação no BO
Convenção internacional para a segurança da vida humana no mar, 1974 e Protocolo de 1978 (SOLAS 74/78)	SIM	SIM	1974 e Protocolo de 1978 (SOLAS 74/78) nº 20/2003 (BO nº 28 de 1/9/2003)
Protocolo de 1988 relativo a convenção internacional para a segurança da vida humana no mar, 1974 (SOLAS Prot. 88)	NÃO	SIM	–
Convenção para prevenir a poluição provocada pelos navios, 1973, modificado pelo Protocolo de 1978 Anexos I e II (MARPOL 73/78)	SIM	SIM	Decreto nº 7/96 (BO nº 41, de 10/12/1996)
Anexo III	SIM	SIM	Decreto nº 7/96 (BO nº 41, de 10/12/1996)
Anexo IV	SIM	SIM	No consta
Anexo V	SIM	SIM	Decreto nº 7/96 (BO nº 41, de 10/12/1996)
Anexo VI	NÃO	SIM	–
Convenção Internacional sobre a Prevenção da Poluição do Mar pelo Vertimento de Resíduos e Outras Matérias, 1972 (LC 72)	NÃO	NÃO	–
Protocolo de 1996 relativo à Convenção sobre a prevenção da poluição do mar por vertimento (LC Protocol 96)	NÃO	NÃO	–
Convenção internacional sobre normas de formação, certificação e serviço para gente do mar, 1978 (STCW 1978)	SIM	NÃO	Decreto nº 132/88 (BO 7º Suplemento, 31/12/1988) Decreto-Lei nº 9-A/2000 (BO núm. 29, de 29/9/2000)
Convenção internacional sobre linhas de carga, 1966 (LOAD LINES 66)	SIM	SIM	Decreto-Lei 39/98 (BO nº 32, de 31/8/98)
Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre linhas de carga, 1966 (LOAD LINES Prot. 88)	NÃO	SIM	–
Convenção internacional sobre a capacidade dos navios, 1969 (TONNAGE 1969)	SIM	SIM	Decreto nº 5/96 (BO nº 8, de 1/4/1996) <sup>1</sup>
Convenção internacional de Torremolinos para a segurança de barcos pesqueiros (SFV 77) e o seu Protocolo de 1993 (SFV Prot. 93)	NÃO	NÃO	–
Convenção internacional sobre normas de formação, certificação e serviço para a tripulação dos barcos pesqueiros (STCW-F 95)	NÃO	NÃO	–
Convenção internacional sobre a Segurança dos Contentores, 1972 (CSC 72)	NÃO	NÃO	–
Convenção sobre o Regulamento Internacional para prevenir as abordagens, 1972, emendado (COLREG 72)	SIM	SIM	Não consta
Convenção internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo 1979 (SAR 79)	SIM	NÃO	BO de 10/12/1996
Convenção internacional relativo a intervenção em alto mar em Casos de acidentes que causem ou possam causar uma poluição por hidrocarbonetos, 69 (INTERVENTION 69)	NÃO	NÃO	–
Protocolo relativo a intervenção em alto mar nos casos de poluição do mar por substâncias diferentes dos hidrocarbonetos de 1973 (INTERVENTION Protocol 73)	NÃO	NÃO	–
Convenção internacional sobre cooperação, preparação e combate a poluição por Hidrocarbonetos, 1990 (OPRC 90)	SIM	NÃO	BO de 19/06/2000
Protocolo sobre cooperação, Preparação e combate a casos de Poluição por substâncias nocivas e potencialmente perigosas (OPRC/HNS 2000)	NÃO	NÃO	–
Convenção internacional sobre o Controlo dos Sistemas Antiincrustantes Prejudiciais			

Instrumentos	Parte	CIOMI	Disposição ou data da publicação no BO
nos Barcos, 2001 (AFS 2001)	NÃO	NÃO	–
Convenção internacional para a Gestão e Controlo da Água de Lastro e os Sedimentos dos Barcos (BWM 2004)	NÃO	NÃO	–
Convenção internacional sobre a Remoção de Restos de Naufrágio, 2007 (WRC 2007)	NÃO	NÃO	–
Convenção internacional de Hong Kong para a reciclagem segura e ambientalmente racional dos barcos, 2009 (SRC/2009)	NÃO	NÃO	–
Convenção para a repressão dos actos ilícitos contra a segurança da navegação marítima, 1988 (SUA 88)	SIM	NÃO	Não consta
Protocolo de 2005 relativo a convenção para a repressão dos atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima (SUA 2005)	NÃO	NÃO	–
Protocolo para a repressão de atos ilícitos contra a segurança das plataformas fixas colocadas na plataforma continental, feito em Londres, 1988 (SUA PROT 88)	SIM	NÃO	Não consta
Protocolo de 2005 relativo ao Protocolo para a repressão de atos ilícitos contra a segurança das plataformas fixas (SUA PROT 2005)	NÃO	NÃO	–

Fonte: Organização Marítima Internacional – Junho 2011.

*1 Esta disposição limita-se a dizer que a arqueação dos barcos de comprimento igual ou superior a 24 metros e que realizem viagens internacionais se efectuará segundo as regras do Convenção.*

Conforme pode-se comprovar, Cabo Verde é Parte de quase todos os instrumentos básicos incluídos no CIOMI, com a única exceção dos Protocolos de 1988, as Convenções SOLAS e LOAD LINES e do Anexo VI da Convenção MARPOL. E ratificou também as Convenções SAR 79 e OPRC/HNS 2000.

Isso pressupõe que o direito marítimo cabo-verdiano conta com os tratados básicos que, como instrumentos de desenvolvimento e complemento da UNCLOS, delimitam os deveres e poderes do Estado na sua tripla dimensão de Estado de bandeira, costeiro e de porto.

### 4.2.3. Convenções da Organização Internacional do Trabalho

Na página web da OIT ([www.ilo.org/ilolex](http://www.ilo.org/ilolex)) e na parte de busca por países, pode ver-se que Cabo é Estado Parte de 12 Convenções laborais (Números 17; 19; 29; 81; 87; 98; 100; 105; 111; 118; 155 e 182, ratificados em 1979 e 2001). Mas todos estas convenções tem um alcance geral, já que regulam os direitos básicos dos trabalhadores de todos os setores económicos. Por outro lado, não figura nesta relação nenhum das convenções da OIT destinadas especificamente ao setor marítimo.

Isso no entanto e de acordo com a informação facilitada pelo Instituto Marítimo e Portuário, Cabo Verde é também Estado Parte das seguintes Convenções marítimas laborais da OIT, algumas das quais são de inquestionável relevância para a segurança marítima:

1. Nº 7/1920, sobre a idade mínima de admissão dos menores no trabalho marítimo (BO nº 28/1960 de 9 de Julho).
2. Nº 68, sobre a alimentação a bordo e serviço de mesa a bordo (BO nº 47/1971, de 20 de Novembro).
3. Nº 69, sobre o certificado de competência dos cozinheiros de bordo (BO nº 47/1971, de 20 de Novembro).
4. Nº 73, sobre os certificados e exames médicos da gente do mar (BO nº 47/1971, de 20 de Novembro).
5. Nº 74, sobre os certificados de aptidão de marinheiro pescador (B) nº 47/1971, de 20 de Novembro).
6. Nº 92, sobre o alojamento da tripulação a bordo (BO nº 31, de 9 de Agosto de 1967, Suplemento).
7. Nº 108/1958, sobre os documentos de identidade da gente do mar (BO nº 31, de 3 de Agosto de 1974).

Em geral, trata-se de um grupo de convenções que estabelecem certas normas básicas referentes a capacitação da gente do mar e aos deveres de natureza laboral, que são da responsabilidade do Estado de bandeira dos respetivos barcos. No entanto, Cabo Verde não ratificou nenhuma das Convenções da OIT que contemplam e regulam os deveres de supervisão laboral pelos Estados proprietários de portos sobre os barcos estrangeiros, quer dizer, as quatro convenções seguintes:

1. Convenção da OIT nº 147, sobre normas mínimas na marinha mercante (1976).
2. Protocolo de 1996 a Convenção da OIT nº 147, sobre normas mínimas na marinha mercante (OIT 147/Protocolo de 1996).
3. Convenção internacional sobre o Trabalho Marítimo (MLC 2006).
4. Convenção nº 188 da OIT sobre o trabalho no setor pesqueiro, 2007

### 4.3. Legislação primária

Seguidamente procede-se ao comentário da legislação primária, segundo as subepígrafes que ficaram indicados na introdução a esta parte.

**A) Disposição principal** O núcleo da legislação primária de Cabo Verde é constituído pelo Código Marítimo de Cabo Verde (de agora em diante CMCV o código Marítimo), aprovado por Decreto-Lei Legislativo nº 14/2010, de 15 de Novembro de 2010 (BO nº 44, de 15 de Novembro de 2010).

Este CMCV tem um total de 842 artigos, estruturados em doze Livros, que, por sua vez, se dividem em Títulos, estes em Capítulos e, em ocasiões e em atenção a extensão da matéria, os Capítulos são distribuídos em Seções. Mais concretamente, as matérias a que se dedica cada um dos Livros e Títulos são indicados nos suas respetivas rubricas e são os seguintes:

**LIVRO I Das disposições Gerais.** (Título I Objeto, âmbito, fontes e interpretação; Título II Da administração marítima)

**LIVRO II Dos espaços marítimos e do regime da navegação.** (Título I Do domínio público marítimo; Título II Dos espaços marítimos nacionais; Título III Do regime nacional da navegação marítima; Título IV Da prevenção da poluição marinha; Título V Da busca, salvamento e investigação de acidentes; Título VI Do poder executivo da administração marítima; Título VII Dos navios estrangeiros de Estado).

**LIVRO III Dos portos.** (Título I Da organização e das atividades portuárias; Título II Da segurança e proteção portuária; Do regime dos navios nos portos).

**LIVRO IV Dos navios, embarcações e artefatos navais.** (Título I Das convenções, natureza e classes; Título II Do registo, nacionalidade, marcas, documentação e capacidade; Título III Da segurança dos navios e das sociedades de classificação; Título IV Da propriedade e dos contratos de construção e de compra e venda de navios; Títulos V Das hipotecas e dos privilégios marítimos).

**LIVRO V Dos sujeitos da navegação.** (Título I Dos proprietários e armadores de navios; Título II Dos gestores, agentes marítimos e transitários; Títulos III Dos marítimos).

**LIVRO VI Do ordenamento económico do transporte marítimo.** (Título I Disposições Gerais; Títulos II Do transporte marítimo interior e nacional; Título III Do transporte marítimo exterior e extranacional).

**LIVRO VII Dos contratos de exploração de navios e dos contratos auxiliares.** (Título I Do contrato de fretamento; Título II Do contrato de transporte marítimo de mercadorias; Título III Do contrato de transporte marítimo de passageiros; Título IV Do contrato de reboque marítimo; Título V Do contrato de pilotagem; Título VI Do contrato de manipulação de mercadorias).

**LIVRO VIII Dos riscos do mar e acidentes de navegação.** (Título I Das avarias; Título II Da abordagem; Título III Do salvamento dos bens no mar; Título IV Dos naufrágios; Título V Da responsabilidade civil por danos de poluição).

**LIVRO IX Da limitação global de responsabilidade.** (Título I Das disposições Gerais; Título II Dos créditos limitados; Título III Das somas máximas de indemnização; Título IV Dos fundos limitados).

**LIVRO X Do seguro marítimo.** (Título I Das disposições comuns a todos os seguros marítimos; Título II Do seguro de cascos; Título III Do seguro de mercadorias; Título IV De outros seguros marítimos).

**LIVRO XI Dos procedimentos marítimos.** (Título I Disposições Gerais; Título II Do embargo preventivo de navios; Título III Da venda judicial de navios; Título IV Do depósito e venda judicial de mercadorias; Título V Do procedimento de pagamento da avaria comum; Título VI Do procedimento para limitar a responsabilidade).

**LIVRO XII Das infrações e sanções administrativas.** (Título I Das disposições Gerais; Título II Da tipificação de infrações e sanções).

Como se pode apreciar, o CMCV constitui um instrumento de primeira ordem, quanto ao seu carácter abrangente e integrador de todas as instituições características do direito marítimo, público e privado, as quais vem complementadas com a regulação de dois importantes elementos, chamados a dotá-las de maior eficácia, que são as especialidades para a resolução das controvérsias surgidas da navegação e o regime punitivo necessário para reforçar os poderes administrativos e procurar o cumprimento dos deveres jurídicos públicos.

Provavelmente, a principal virtude do CMCV reside no seu carácter absolutamente contemporâneo e atualizado em relação às convenções internacionais. Com efeito, o articulado do texto mostra a sua inspiração nos princípios das várias convenções marítimas internacionais existentes no setor (para além da UNCLOS, todos os instrumentos incluídos no CIOMI, para além de outros da OMI e da OIT).

Como mostra o artigo 4 do Decreto Legislativo 14/2010, a promulgação do CMCV veio acompanhado da derrogação de uma larga série (16) de disposições com categoria de Lei (aprovadas pela Assembleia Nacional) ou de legislação delegada (aprovadas pelo Governo em virtude da delegação da Assembleia).

Ao mesmo tempo o CMCV anulou outras 13 disposições com categoria de Lei (art.3), habilitando assim o Governo para sua posterior derrogação ou modificação a fim de as adaptar ao CMCV.

De todos os modos existe também algumas disposições legais (geralmente legislação delegada) não afetadas pelo CMCV e que continuam em vigor. Mais adiante serão mencionadas todas elas, classificando-as em vários grupos e assinalando com o símbolo *\*(D)\** aquelas que foram deslegalizadas.

De todas as formas destacam-se especialmente que as partes do CMCV de natureza jurídico-pública e dedicadas à regulamentação da segurança marítima, à proteção marítima e à proteção do meio marinho são as seguintes:

1. A maior parte do LIVRO II (segurança da navegação marítima, busca e salvamento; prevenção da poluição marítima; poderes executivos da administração marítima).
2. A parte do LIVRO III, dedicada à segurança e proteção portuária, e o regime dos navios nos portos.
3. Os Títulos do LIVRO IV reguladores do registo de navios, assim como da sua segurança e das sociedades de classificação.
4. Do LIVRO V, a parte do Título III que regula os requisitos dos marítimos (STCW).
5. O Título IV do LIVRO VIII, sobre naufrágios, que conta com certas disposições de direito público relativas aos deveres dos titulares dos bens naufragados e os poderes de mandado compulsório e remoção da administração marítima a respeito de navios ou cargas que comportem riscos para a segurança do meio marinho.
6. O LIVRO XII, sobre infrações ou sanções administrativas.

O resto do CMCV contempla instituições de direito privado (responsabilidade; propriedade e direitos reais sobre os navios; contratos de exploração; seguros; etc.), ou então se refere a aspectos alheios à segurança, proteção ou combate à poluição (tal como a ordenação económica do transporte marítimo).

**B) espaços marítimos, domínio público e meio ambiente** São várias as leis e a legislação delegada reguladora destas matérias. São as seguintes:

- 1) Lei nº 44/2004, pela qual se define e estabelece o regime dos bens de domínio marítimo do Estado (BO nº 20, série I, de 12 de Julho). \*(D)\*
- 2) Decreto-Lei nº 2/2002, pelo qual se estabelece a proibição de extração de areia das dunas, praias ou águas interiores (BO nº 2, série I, de 21 de Janeiro).
- 3) Decreto-Lei nº 07/2004, pela qual se estabelecem as normas das descargas de resíduos (BO nº 6, série I, de 23 de Fevereiro).

O conjunto destas diversas disposições serviram para definir, delimitar e regular o domínio público marítimo do país (não embargável, inalienável e imprescritível), que chega terra adentro até oitenta metros contados desde a linha de maré máxima.

Deve-se também ver que a disposição reguladora das descargas residuais se refere a prevenção e controle da poluição telúrica (emissários submarinos) e não a causada por navios (que é regulada pela Convenção MARPOL).

**C) Administración Marítima** a legislação ordenadora delegada aos órgãos competentes que atualmente conformam a administração marítima encontra-se em duas disposições principais:

1. Decreto-Lei nº 22/2007 Equiparado ao Instituto Marítimo Portuário do Estado (BO nº 26, serie I, de 16 de Julho).
2. Decreto-Lei nº 34/1998, regulamento das Capitánias de Cabo Verde (BO nº 32, de 31 de Agosto).\*(D)\*

Estas normas são explicadas no lugar correspondente deste relatório.

**D) Portos** A legislação portuária básica de Cabo Verde, é muito recente e encontra-se na Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada por Decreto-Legislativo nº 10/2010, de 1 de Novembro (BO nº 42, de 1 de Novembro)

A Lei dos Portos de Cabo Verde constitui um moderno e completo exemplo de legislação portuária, estabelecendo o regime jurídico aplicável a todos os portos nacionais. De modo similar ao CMCV, a Lei dos Portos veio reformular uma série de disposições sobre a matéria, que deviam considerar-se tácitamente derogadas.

Ao longo de 96 artigos regula-se tudo o relativo ao domínio público portuário; administração, gestão e exploração, serviços, operações e operadores portuários, meio ambiente, segurança, responsabilidade, infrações e sanções. Mais concretamente, a Lei se estrutura nos seguintes 13 Títulos:

<b>Título I:</b>	Disposições Gerais
<b>Título II:</b>	Portos e zonas portuárias
<b>Título III:</b>	Bens do Estado
<b>Título IV:</b>	Serviços e operações portuárias
<b>Título V:</b>	Entidade reguladora portuária
<b>Título VI:</b>	Administração portuária
<b>Título VII:</b>	Portos particulares
<b>Título VIII:</b>	Tarifas e preços
<b>Título IX:</b>	Aspectos ambientais
<b>Título X:</b>	Aspectos de segurança
<b>Título XI:</b>	Responsabilidades
<b>Título XII:</b>	Infrações e sanções
<b>Título XIII:</b>	Disposições finais e transitórias

Segundo o modelo de titularidade e de gestão constantes desta Lei, os portos constituem domínio público da titularidade do Estado, a quem também incumbem as atribuições em matéria de regulamentação do setor portuário, das zonas portuárias e terminais e dos serviços portuários. Tais atribuições reguladoras são exercidas pelo Estado através de uma entidade pública administrativa, que a Lei denomina "Entidade reguladora do setor portuário" (o Instituto Marítimo e Portuário, segundo o art. 96 da Lei). De um modo mais específico, a Lei diz que incumbe a dita entidade a regulação económica dos portos e da atividade portuária.

No entanto, a Lei prevê que as atribuições do estado em matéria de administração, gestão e exploração podem ser exercidas por sociedades de capital público ou por entidades privadas, em regime de concessão. Deste modo a Lei permite acabar com o regime de monopólio de exploração, anteriormente concedido a entidade ENAPOR.

Seja como for, são os Títulos IV (Aspectos ambientais) e X (Aspectos de segurança) os únicos que apresentam um interesse direto para este relatório. Em particular, interessa destacar a incorporação básica dos princípios da Convenção MARPOL relativos a obrigatoriedade de instalações de recepção de resíduos procedentes das operações normais dos navios (art. 82 da Lei dos Portos).

**E) Pesca marítima** A legislação pesqueira de Cabo Verde é profusa mas não afeta diretamente as matérias objeto deste relatório. Com efeito, tal legislação centra-se na delimitação e proteção dos recursos pesqueiros e na distribuição dos produtos da pesca, sem entrar a regular os aspectos relativos ao registo, nacionalidade, inspeções, certificação e segurança da navegação dos navios pesqueiros, nem tão pouco na proteção marítima e no combate à poluição relacionada com tal classe de barcos, matérias todas contempladas no CMCV e competência da administração marítima. Isso torna desnecessário a sua delimitação e comentário.

**F) Regime jurídico dos navios** A legislação primária relativa ao regime jurídico dos navios conta de muitas disposições. Assinalam-se as seguintes:

1. Decreto-lei nº 37/98, que estabelece o Registo Convencional de Navios (BO nº 32, serie I, de 31 de Agosto). \*(D)\*
2. Lei 98/90, pela qual se cria no Porto Grande de S. Vicente o Registo Internacional de Navios (CVR) (BO nº 43, de 27 de Outubro).
3. Lei nº 19/2003, pela qual se regula o serviço e atividades do registo internacional de navios e de negócios jurídicos sobre os navios (BO nº 13, serie I, de 21 de Abril). \*(D)\*
4. Decreto-Lei nº 42/98, pelo qual se regulamenta os navios adquiridos a casco nu por armadores nacionais (BO nº 33, de 7 de Setembro). \*(D)\*
5. Decreto-Lei nº 19/2003, sobre o registo de embarcações de pesca estrangeiras fretadas (BO de 16 de Junho). \*(D)\*
6. Decreto-Lei nº 38/98, pelo qual se determinam as entidades competentes para as visitas e inspeção das condições de segurança da navegação marítima e das embarcações (BO nº 32, serie I, de 31 de Agosto). \*(D)\*
7. Decreto-Lei nº 39/98, pelo qual se aprova o regulamento da capacidade das embarcações (BO nº 32, serie I, de 31 de Agosto). \*(D)\*
8. Decreto-Lei nº 17/2010, pelo qual se aprova o Regulamento do Serviço Radioelétrico de embarcações (BO nº 29, serie I, de 10 de Setembro).
9. Decreto-Lei nº 41/98, pelo qual se regula a documentação de bordo (BO nº 33, de 7 de Setembro). \*(D)\*

Dentro desta categoria encontram-se as disposições referentes ao registo, documentação, capacidade e condições de segurança dos navios.

Quanto ao registo e nacionalidade, regula-se um registo "Ordinário", "Nacional" o "Fechado" (Registo Convencional de Navios, para mercantes e pesqueiros) e um Registo "Internacional" ou "Aberto" (Registo do Porto Grande de S. Vicente), se bem que, este último só exista formalmente sem que se tenha desenvolvido na prática.

Também esta regulado o abandeiramento temporal vinculado ao fretamento por nacionais de navios estrangeiros em casco nu, figura inicialmente regulada para mercantes e posteriormente estendida para incluir também os pescadores. Todas estas disposições deverão adaptar-se às normas básicas contidas no CMCV.

**G) Operadores e pessoal marítimo** Também aqui aprecia-se uma multiplicidade de disposições, a maioria pendentes de revisão para ajustá-las ao CMCV. São as seguintes:

1. Decreto-Lei nº 26/93, pelo qual se define e se regula o acesso à indústria de transporte marítimo (BO nº 16, de 10 de Maio). \*(D)\*
2. Decreto-Lei nº 24/93, pelo qual se regula o acesso a atividade de fretador marítimo (BO nº 16, série I, de 10 de Maio). \*(D)\*
3. Decreto-Lei nº 45/98, pelo qual se estabelecem os requisitos a observar pelas entidades que exerçam as atividades de agente marítimo (BO nº 33, série I, de 7 de Setembro). \*(D)\*
4. Decreto-Lei nº 23/2000, pelo qual se define o regime jurídico das empresas transitórias (BO nº 16, série I, de 5 de Junho). \*(D)\*
5. Decreto-Lei nº 47.678/1967, sobre nascimento em viagens por mar ou ar (BO nº 16/67, Suplemento Código de Registo Civil).
6. Decreto-Lei nº 4/2000, pelo qual se aprova o regulamento de inscrição marítima e dotação dos navios da marinha mercante e da pesca. \*(D)\*
7. Decreto-Lei nº 55/99, sobre as atividades de segurança, higiene e saúde no trabalho (BO nº 32, de 6 de Setembro).
8. Decreto-Lei nº 40/96, pelo qual se cria o Instituto Superior de Engenharia e Ciências Marítimas (BO nº 35, de Outubro).

Certamente muitas destas disposições serão reformuladas para se adaptarem ao CMCV. Tratam-se de normas que regulam diversas facetas dos empresários marítimos e do pessoal de bordo. Em particular regula-se as condições de nacionalidade e ou de capital para acesso as distintas classes de operador marítimo.

No que se refere a gente do mar, em geral, deve-se destacar que as normas sobre a segurança e higiene no trabalho se encontram na legislação geral sobre a matéria para todos os setores de atividade laboral e o mesmo cabe dizer a respeito do regime do contrato de embarque e das relações laborais.

**I) Proteção marítima** A regulação desta matéria encontra-se no Decreto-Lei nº 26/2004, no qual se aprova o Regulamento que atribui competências aos organismos nacionais em matéria de proteção marítima (BO nº 19, série I, de 24 de Setembro). Contém a legislação necessária para a implementação do Código internacional para a proteção de barcos e instalações portuárias (ISPS), tal como se comenta no lugar oportuno.

**J) Outras disposições relevantes** São de destacar as disposições que regulam a navegação de recreio, mais concretamente as seguintes:

1. Decreto-Lei nº 24/2002, pelo qual se estabelece o regime jurídico de exploração de embarcações de atividade marítima turística (BO nº 27, Iserie, de 2 de Setembro).
2. Decreto-Lei nº 54/2005, pelo qual se regulamenta a atividade de pesca de recreio nas águas sob a jurisdição nacional (BO nº 34, Iserie, de 22 de Agosto).

Na sua virtude, a náutica de recreio fica regulada por disposições separadas das gerais marítimas, considerando-se aquelas, em geral, suficientes e adequadas a atual dimensão nacional deste setor.

## 4.4. Legislação secundária

As disposições aprovadas no âmbito das competências do executivo são diversas, apresentando uma grande dispersão legislativa. Os consultores foram informados da existência de um grande número de decretos reguladores (aprovados pelo Governo), de ordens ministeriais ("portarias", aprovadas por Ministros) e de disposições de nível inferior (resoluções) promulgadas por diversos órgãos administrativos. Naturalmente todas estas disposições deverão ir sendo revistas e, se necessário, complementadas no processo de desenvolvimento e aplicação do CMCV.

Em qualquer caso (ainda não foi possível comprovar exactamente) não se trata dos chamados regulamentos independentes, mas sim, como regra ao princípio da hierarquia legislativa, todas estas disposições foram promulgadas em virtude da pertinente habilitação legal e destinam-se ao desenvolvimento da legislação primária correspondente.

**A)** Para efeitos deste relatório, faz-se uma relação das disposições que parecem mais significativas, classificando-as segundo as subepígrafes habituais. E tal como se poderá apreciar, resulta que as áreas da administração marítima e do pessoal marítimo são as que mereceram um maior esforço de regulamentação.

**B)** Em relação aos espaços marítimos, domínio público e meio ambiente destacam-se as seguintes disposições:

1. Decreto Provincial nº 2/73, pelo qual se proíbe o lançamento de lixo na área molhada dos portos do arquipélago.
2. Decreto nº 495/73, pelo qual se determinam várias medidas de proteção da poluição das águas, praias e beira do mar (BO nº 41, de 13 de Outubro).
3. Decreto nº 104/80, pelo qual se proíbe a extração e exploração de areia (BO nº 51, de 20 de Dezembro, 2º suplemento).
4. Decreto regulamentar nº 8/98, pelo qual se declara a zona da Baía das Gatas, localizada na costa norte da ilha de S. Vicente, como Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (BO nº 48, série III, suplemento, de 31 de Dezembro).
5. Decreto regulamentar nº 9/98, pelo qual se declara a costa sudoeste do Concelho da Praia, como Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (BO nº 48, série III, suplemento, de 31 de Dezembro).
6. Decreto regulamentar nº 18/98, pelo qual se declara os sítios de Ponta de Pau Seco e Ponta Preta, localizados na zona costeira da ilha do Maio, como Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (BO nº 50, suplemento, de 30 de Dezembro).

**C) Administração Marítima** Sobre esta matéria existe uma multiplicidade de disposições regulamentares, que são as seguintes:

1. Decreto Provincial nº 07/73, no qual se aprova e se põe em execução o Regulamento da Polícia Marítima de Cabo Verde (BO nº 33, de 18 de Agosto).
2. Decreto nº 49/91, pelo qual se aprova o acordo de colaboração entre o Governo da República de Cabo Verde e o Governo da República Portuguesa em matéria de desenvolvimento marítimo, da hidrografia, cartografia, segurança da navegação e oceanografia.
3. Portaria nº 65/92, pela qual se aprova a tabela geral de emolumentos a cobrar pelos documentos e serviços prestados pela administração marítima (BO nº 18, de 2 de Novembro).
4. Decreto regulamentar nº 5/2001, pelo qual se aprovam os estatutos da Empresa Pública dos Estaleiros Navais S.A. (CABMAR S.A.) (BO nº 16, Série I, de 4 de Junho).
5. Resolução nº 27/2004, pela qual se cria o Instituto Marítimo e Portuário (BO nº 36, Série I, de 13 de Dezembro). Decreto regulamentar nº 03/2005, Estatuto do Instituto Marítimo e Portuário (BO nº 15, Série I, de 11 de abril).

**D) Portos** As normas regulamentares que desenvolvem o quadro legal da legislação portuária cabo-verdiana são as seguintes:

1. Decreto Regulamentar nº 15/2010, pelo qual se aprova o Regulamento dos Portos de Cabo Verde (BO nº 49, de 20 de Dezembro de 2010).
2. Decreto regulamentar nº 5/1001, pelo qual se aprovam os estatutos da Empresa Nacional de Administração dos Portos S.A. (ENAPOR S.A.) (BO nº 16, série I, de 4 de Junho).

Deve-se destacar a importância do Regulamento dos Portos de Cabo Verde (Decreto Regulamentar nº15/2010). Desenvolvendo os princípios da nova Lei dos Portos de Cabo Verde e do CMCV regula, com uma qualidade notável e extensão (117 artigos), os diferentes aspectos relativos a estadia dos barcos nos portos nacionais e as operações portuárias. Em particular, os artigos 96 a 98 regulam a proteção marítima nos portos (Código ISPS) e os artigos 99 a 109 ocupam-se da proteção do meio ambiente, incluídas as questões relativas as instalações e serviços de resíduos e lixo (em cumprimento da Convenção MARPOL).

**F) Regime jurídico dos navios** No momento estão vigentes as seguintes disposições:

1. Decreto nº 45001/71, pelo qual se aprova o regulamento para o transporte de cargas de grãos a granel a bordo de navios.
2. Portaria nº 41/2001, pelo qual se fixam os equipamentos radioelétricos das embarcações (BO nº 31, Série I, de 24 de Setembro).
3. Portaria nº 30/2000, pela qual se regulamentam os tipos de inspeções para as condições de segurança das embarcações (BO nº 28, Série I, de 18 de Setembro).

**G) Operadores e pessoal marítimo** São várias as disposições regulamentares sobre estas questões. Assinalam-se as seguintes:

1. Portaria nº 28/93, pela qual se regulamenta o acesso a atividade de fretador marítimo (desenvolvimento do decreto-Lei nº 24/93)
2. Portaria nº 10/99, pela qual se aprovam os modelos de licença e inscrição de agente marítimo (BO nº 9, Série I, de 29 de Março).
3. Portaria nº 29/2002, pela qual se regulamenta a atividade de transitário marítimo (BO nº 27, Série I, de 2 de Setembro).
4. Portaria nº 24/2001, pela qual se aprova o regulamento de reconhecimento de qualificação profissional para o exercício de atividades a bordo dos navios de bandeira cabo-verdiana (BO nº 20, Série I, de 2 de Junho).
5. Portaria nº 25/2001, pela qual se aprova o regulamento sobre os cursos, exames, tirocínios, certificados e cartas do pessoal do mar (BO nº 20, Série I, de 2 de Julho).
6. Portaria nº 26/2001, pela qual se define a inscrição marítima (BO nº 20, série I, de 2 de Junho).
7. Portaria nº 27/2001, pela qual se aprova o regulamento relativo aos embarques dos marinheiros (BO nº 20, Série I, de 2 de Junho).
8. Portaria nº 28/2001, pela qual se estabelece as regras de fixação das dotações de segurança nas embarcações e navios (BO nº 20, Série I, de 2 de Junho).
9. Portaria nº 30/2001, pela qual se regula a emissão de cédula marítima (BO nº 21, de 9 de Junho).
10. Portaria nº 31/2001, pela qual se estabelecem os limites de alto mar em relação as operações das embarcações de cabotagem (BO nº 21, de 9 de Junho).
11. Portaria nº 32/2001, pela qual se aprova o regulamento de funções e categorias dos marítimos (BO nº 21, de 9 de Junho).

12. Portaria nº 33/2001, pela qual se aprova o regulamento sobre os certificados da Convenção STCW (BO nº 21, de 9 de Junho).
13. Portaria nº 34/2001, pela qual se aprova o regulamento relativo a comprovação da aptidão física dos marinheiros para o trabalho no mar (BO nº 21, de 9 de Junho).
14. Portaria nº 42/2001 a 53/2001 (BO nº 32, série I, de 1 de Outubro); Portarias nums. 13/2002 e 16/2002 (BO nº 17, série I, de 10 de Junho), pelas quais se criam no ISECMAR os diversos cursos de especialização exigidos pela Convenção STCW/78/96 (embarcações de sobrevivência; primeiros auxílios; contra incêndios; gaseiros; quimiqueiros; petroleiros; segurança pessoal e responsabilidades sociais; simulador de radar; marinheiro e mecânico encarregados da guarda; etc.).
15. Portaria nº 47/2004 (BO nº 31, série I, de 18 de Outubro), pela qual se criam no ISECMAR os cursos do Código ISPS (Oficial de segurança do navio; agente de segurança da companhia e agente de segurança da instalação portuária).

**I) Proteção marítima** Uma disposição regulamentar especificamente dedicada a proteção marítima e a Resolução nº 19/2003, pela qual se cria o grupo de trabalho interministerial para fazer o diagnóstico sobre o Código ISPS (BO nº 26, série I, de 18 de Agosto).

**J) Outras disposições relevantes** Em matéria de náutica de recreio devem citar-se as seguintes normativas regulamentares:

1. Decreto Regulamentar nº 3/2002, pelo qual se aprova o Regulamento da Náutica de Recreio (BO nº 27, série I, de 2 de Setembro).
2. Portaria nº 67/2005, pela qual se aprova o modelo de Licença de Pesca Recreativa e Desportiva (BO nº 50, série I, de 12 de Dezembro).
3. Portaria nº 68/2005, pela qual se aprovam as tabelas e taxas a cobrar pela emissão da Licença de Pesca Recreativa e Desportiva (BO nº 50, série I, de 12 de Dezembro).

## PARTE 3.- ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA



## Capítulo 5: Administração Marítima

Em todos os tratados internacionais que se referem a assuntos marítimos se estabelecem obrigações e direitos dos países a respeito das suas águas e aos seus barcos.

Como já mencionamos reiteradamente, o tratado mais importante em relação com estes aspectos é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 e, entre o seu articulado, se estabelecem múltiplos direitos e obrigações para todos os Estados, com ou sem litoral, tenham ou não frota, com recursos naturais em suas águas ou sem eles, assuntos sobre jurisdição civil ou penal, etc., mas, provavelmente, um dos mais importantes em relação a navegação internacional seja o art. 94, no qual se estabelecem os deveres do Estado de bandeira, e que se transcreve no início do capítulo 11 na página 205.

Também é de se recordar os arts. 194 e 211, que se referem, entre outras matérias, as medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho causado por barcos, incluindo em particular medidas para prevenir acidentes e fazer frente a casos de emergência, garantir a segurança das operações no mar, prevenir a evacuação internacional ou não e regulamentar o desenho, a construção, o equipamento, a operação e a dotação dos navios.

Assim, se poderá continuar recordando mais artigos, como o 217: Execução pelo Estado de bandeira; o 218: Execução pelo Estado do porto; o 219: Medidas relativas a navegação dos navios para evitar a poluição; o 220: Execução pelos Estados ribeirinhos; o 221: Medidas para evitar a poluição resultante de acidentes marítimos, etc.

Na mesma linha, e segundo se viu, outras convenções internacionais como o SOLAS, MARPOL, COLREG, LOAD LINES, STCW, etc., estabelecem, também, uma série de obrigações para os países signatários tendentes a melhorar a segurança da navegação, da vida humana no mar e de preservação do meio marinho.

Pelo que ficou dito, torna-se necessário a existência de uma organização ou administração sabedora, que conte com meios técnicos e humanos necessários, estruturada e dimensionada adequadamente para a correta implementação da legislação, seja nacional ou internacional, que seja, também capaz de verificar o seu cumprimento e, em cada caso, adoptar as soluções necessárias.

### 5.1. Cabo Verde

O Instituto Marítimo e Portuário (IMP) é o órgão responsável pela execução da política do Governo em tudo o que for relativo a marinha mercante, portos e costas na República de Cabo Verde.

Foi criado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 27/2004, de 13 de Dezembro, para a reestruturação do setor marítimo e portuário ficando adstrito, sem prejuízo da sua autonomia e efeitos da sua dependência orgânica do Governo, ao departamento governamental responsável do transporte marítimo e portuário, atualmente o Ministério dos Transportes e Economia do Mar.

Da leitura da citada Resolução se depreende que, em linhas Gerais, o IMP é competente em matéria de:

- a. Aplicação e execução da política do Governo para o setor do transporte e navegação marítimo portuário, nos casos e nos termos previstos na lei e nos seus estatutos.
- b. Utilização e administração dos bens de domínio público do Estado que lhe sejam afetados, nos casos e nos termos previstos na lei e nos seus estatutos.

O Decreto-Lei nº 25/2005, de 11 de Abril, pelo que se extingue a Direção Geral da Marinha e Portos criada pelo Decreto nº 40/79, de 25 de Maio, transfere as suas funções e competências ao IMP que haviam sido redefinidas pelo decreto-Lei nº 22/2001, de 29 de Outubro, aprovando no mesmo dia os estatutos do IMP, através do Decreto regulamentar nº 3/2005.

De acordo com o teor do disposto no artigo 1 dos Estatutos, o IMP tem personalidade coletiva de direito público, com autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

O IMP tem a sua sede no Mindelo (S. Vicente).

### 5.1.1. Competências do IMP

As competências do IMP estão largamente recolhidas no artigo 2 dos seus Estatutos:

- a. Participar na definição da política marítima e portuária;
- b. Concorrer na definição da estratégia geral para o desenvolvimento dos transportes e navegação marítima e portuária;
- c. Propor a definição das áreas de jurisdição marítima e portuária, considerando as zonas existentes e as de expansão futura;
- d. Participar na definição dos princípios Gerais para a articulação de planos de ordenamento portuário com outros instrumentos de ordenamento do território, com o fim de garantir a coordenação e o desenvolvimento estratégico do sistema marítimo portuário;
- e. Garantir o cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao sector marítimo e portuário, especialmente no relativo a segurança da navegação, dos navios e das instalações portuárias, a segurança da vida humana no mar e a proteção do meio marinho, assim como as condições de higiene, bem estar, trabalho, formação e certificação do pessoal marítimo;
- f. Estudar e propor as normas e os critérios técnicos e económicos em matéria de tarifas, obras, aquisições, exploração de serviços portuários, concessões e licenças nas áreas portuárias;
- g. Autorizar o exercício das atividades marítimas e de tráfego local, de comércio, de recreio e afins;
- h. Garantir, acompanhar e fiscalizar o serviço de registo internacional de barcos;
- i. Garantir a prestação do serviço de pilotagem;
- j. Estabelecer e manter os sistemas de infraestruturas e sinalização, comunicações e ajudas a navegação e de geoposicionamento e motorização do tráfego no espaço marítimo nacional;
- k. Desenvolver o serviço de ajuda a navegação marítima;
- l. Vigiar a execução dos critérios técnicos estabelecidos para a realização de dragagem e de despejo de materiais no mar, sem prejuízo das competências das administrações portuárias;
- m. Estudar e propor medidas legislativas e regulamentares relativas as atividades dos armadores, dos operadores de transporte marítimo, dos agentes de navegação, dos operadores portuários, das atividades marítimo-turísticas, aos serviços de pilotagem e ao apoio ao desenvolvimento sustentado da atividade do setor;
- n. Promover ações relativas a investigação dos acidentes marítimos que ocorrem nos navios ou provocados por eles, sem prejuízo da competência de outras autoridades;
- o. Apoiar e tutelar as políticas de ensino e formação nos setores marítimo e portuário e fiscalizar o cumprimento das normas internacionais das que Cabo Verde seja parte nos centros de ensino náutico;
- p. Promover as ações necessárias nas áreas de formação profissional, tendo em conta a modernização e o aumento da produtividade nos setores marítimo e portuário, sem prejuízo das competências das administrações portuárias não integradas;
- q. Estabelecer normas para as atividades subaquáticas, exercer o controlo sobre o estado e o uso dos equipamentos, definir as obrigações e restrições em matéria de formação e a natureza das atuações;
- r. Elaborar e manter atualizado um cadastro das infraestruturas portuárias nacionais, coordenando com as autoridades portuárias não integradas e elaborar e manter atualizados os registos dos armadores - proprietários e fretadores de barcos mercantes e suas respetivas frotas – assim como dos agentes de

- navegação, das empresas de estiva e das empresas de trabalho portuário, assim como das entidades que manipulam cargas em molhes privados e em áreas sujeitas a concessão;
- s. Elaborar estudos relativos a IT, em coordenação com as demais entidades competentes, organizando e mantendo atualizadas as bases de dados contendo a informação relevante do setor;
  - t. Elaborar o plano de viabilidade de desenvolvimento de infraestruturas e apoio a náutica de recreio;
  - u. Visitar as embarcações e outro artefatos flutuantes e proceder a sua certificação, assim como efectuar as inspecções necessárias com o fim de garantir o cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis;
  - v. Fixar as dotações mínimas e o número máximo de passageiros emitindo os respetivos certificados;
  - w. Coordenar e executar as inspecções relativas aos navios estrangeiros;
  - x. Emitir opinião nos projetos legais e regulamentares na área do trabalho portuário e em relação com a autorização de empresas de estiva;
  - y. Exercer todas as prerrogativas outorgadas pela lei.

Por outro lado, o IMP é também competente em matéria de administração, gestão e utilização dos bens de domínio público que lhe estejam afetos, a saber:

- a. No que respeita ao uso do domínio público marítimo e a fiscalização do cumprimento das regras estabelecidas, garantindo a eficiência necessária na utilização de espaços tanto na água como em terra;
- b. Em relação a gestão do domínio público e colaboração no estudo e formulação de medidas de política e implementação de medidas de salvaguarda e proteção ambiental e ecológica da franja marítima;
- c. Relativas a supervisão de todas as atividades na franja marítima, segurança dos utentes, autorização de práticas diversas e outras ações que ali tenham lugar;
- d. Quanto a promoção, em estreita coordenação com o departamento governamental responsável pelo ordenamento do território e outras entidades competentes, da elaboração dos planos das zonas costeiras;

Por último, o IMP também tem competência para:

- a. Para participar na coordenação com a superintendência e o Ministério dos Negócios Estrangeiros, Cooperação e Comunidades, em instituições nacionais ou internacionais que desenvolvam atividades no setor.
- b. Analisar e propor ao Governo a aprovação e aplicação de recomendações, normas e outras disposições emanadas de entidades internacionais no campo da hidrografia e da cartografia.
- c. Promover os oportunos levantamentos cartograficos e a elaboração e atualização da cartografia oceânica.
- d. Desenvolver ações de cooperação no âmbito das relações bilaterais ou multilaterais, no âmbito do setor, com instituições estrangeiras similares.

Portanto, e a vista do amplo leque de competências constantes do artigo 2 dos Estatutos, podemos resumir dizendo que o IMP está em condições de desenvolver de forma eficiente as funções que lhe foram atribuídas, tais como a garantia do cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao sector marítimo e portuário, ao estudo, preparação e propostas das normas e critérios técnicos em matéria de tarifas, concessões e licenças nas zonas de jurisdição portuária e de domínio público marítimo, atribuições que, dada a sua especificidade, implicam o exercício de atribuições do Estado pelo IMP. Assim no seu artigo 1º, o Decreto-Lei nº 22/2007, equipara o IMP ao Estado em relação com:

- a. Liquidação e cobrança, voluntária ou coerciva, de taxas e rendimentos provenientes das suas atividades;
- b. A execução por via de mandado compulsório das decisões das autoridades;
- c. A utilidades públicas dos transportes marítimos, portos e domínio público marítimo, sua fiscalização, definição e infrações respetivas e a aplicação das correspondentes sanções;

- d. A regulação e fiscalização dos serviços prestados no âmbito das suas atividades, assim como a aplicação das correspondentes sanções; e,
- e. A fiscalização do sector marítimo e portuário, as intervenções, aplicação de sanções e outros atos resultantes daquelas atuações.

Finalmente o Código Marítimo de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 14/2010, de 13 de Novembro, dedica o seu Título II à Administração Marítima dispondo, no ponto 1 do artigo 8 que, salvo disposição em contrário, que a Administração Marítima é competente sobre as matérias objeto do mesmo. No seu ponto 2, confirma como autoridade marítima o IMP, mantendo a vigência do seu Estatuto no ponto 3, acrescentando no ponto 4 que, para o exercício das suas atribuições e competências a Administração Marítima dispõe de serviços territoriais formados pelas capitánias dos portos e as delegações marítimas que também mantém vigente o já mencionado Regulamento de Capitánias de Cabo Verde. Em resumo, o Código Marítimo não faz mais do que manter e reforçar a figura do IMP como Administração Marítima cabo-verdiana.



Figura 5.1: Estrutura do IMP

### 5.1.2. Órgãos do IMP

De acordo com o artigo 5 dos seus Estatutos, os seus órgãos são: O Presidente; o Conselho de Administração e o Conselho Consultivo (figura 7.1 na página 116).

### 5.1.3. O Presidente

De acordo com o artigo 7 dos Estatutos, o Presidente do IMP é nomeado pelo Primeiro Ministro sob proposta do membro do Governo que exerça a alta direção do IMP, atualmente o Ministro dos Transportes e Economia do Mar. É um órgão executivo singular ao qual o artigo 8 atribui a gestão do Instituto, mais concretamente as seguintes funções:

- a. Coordenar as atividades da instituição e exercer a alta direção dos seus serviços;
- b. Garantir a gestão do Instituto;
- c. Propor e executar os instrumentos de gestão previsional e os regulamentos internos;
- d. Cumprir e fazer cumprir as decisões do Conselho de Administração, supervisionando a execução dos mesmos;
- e. Elaborar os planos de atividades e orçamentos anuais e plurianuais;
- f. Elaborar os documentos de prestação de contas;
- g. Convocar e presidir as reuniões do Conselho de Administração;
- h. Representar o IMP, inclusive em juízo;
- i. Exercer, nos termos da lei, a acção disciplinar sobre o pessoal do IMP;

- j. Elaborar e propor ao Conselho de Administração, para sua aprovação, o projeto de regulamento orgânico e funcional do IMP;
- k. Gerir os recursos humanos, materiais e financeiros do IMP;
- l. Submeter a decisão do Ministro dos Transportes e Economia do Mar aqueles assuntos que precisem, quando seja necessário, da aprovação prévia do Conselho de administração;
- m. Elaborar o plano estratégico e de desenvolvimento da instituição;
- n. Elaborar a política comercial da instituição; e
- o. Elaborar os seus regulamentos internos

#### 5.1.4. O Conselho de Administração

O artigo 9 dos Estatutos dispõe que o Conselho de Administração é formado pelo Presidente e dois vogais propostos pelo Ministro dos Transportes e Economia do Mar, e nomeados pelo Primeiro Ministro.

Por outro lado, o artigo 10, no seu ponto 1, determina quais são competências do Conselho de administração:

- a. Proceder a aprovação prévia dos planos de atividades e financeiros plurianuais e orçamentos anuais;
- b. Aprovar os procedimentos de gestão previsional;
- c. Aprovar a realização de investimentos de acordo com os planos de atividades e orçamentos;
- d. Autorizar a realização de gastos de investimento de acordo com os procedimentos de gestão previsional;
- e. Aprovar os documentos de prestação de contas;
- f. Submeter a aprovação do Ministério dos Transportes e Economia do Mar os actos e documentos que, por lei, lhe devam ser submetidos;
- g. Fiscalizar o cumprimento dos preceitos legais aplicáveis a instituição;
- h. Administrar, nos termos estabelecidos por lei, o património da instituição, incluindo a aquisição e a alienação de bens, assim como as participações financieras;
- i. Seguir a atividade da instituição;
- j. Propor a criação de delegações;
- k. Deliberar, nos termos estabelecidos pela lei, sobre a contratação de empréstimos e a emissão de obrigações por parte da instituição;
- l. Aprovar o plano estratégico e de desenvolvimento da instituição;
- m. Aprovar a política comercial da instituição;
- n. Conceder licenças e celebrar contratos de consessão e gestão;
- o. Aprovar os regulamentos internos da instituição;
- p. Discutir e aprovar o balanço e as contas;
- q. Manter informado o Ministério dos Transportes e Economia do Mar, apresentando-lhe para sua autorização, aprovação ou homologação os assuntos determinados por lei;
- r. Todas aquelas que a lei estabeleça.

Continua o ponto 2 do já citado artigo 10 dizendo que o IMP é também competente em matéria de tutela sobre:

- a. Os procedimentos de gestão previsional aprovados anualmente pelo Conselho;
- b. A tabela salarial do IMP;
- c. A criação de delegações ou outras formas de representação da instituição no país;

### 5.1.5. O Conselho Consultivo

Segundo o ponto 1 do artigo 12 dos estatutos, o Conselho Consultivo é o órgão “encarregado da programação e do acompanhamento das atividades do IMP, assim como de coordenar os interesses das entidades públicas e privadas com intervenção nos sectores do transporte e navegação marítima, portos e obras públicas”.

As suas competências aparecem descritas no ponto 2 do já citado artigo 10:

- a. Emitir parecer sobre as grandes linhas de orientação do IMP;
- b. Acompanhar, formular propostas e emitir parecer sobre os programas e projectos dos planos de investigação e do programa anual de atividades;
- c. Pronunciar-se sobre o relatório anual de atividades;
- d. Propor a organização de conferências, seminários e cursos de interesse para o IMP.
- e. A composição do Conselho Consultivo é indicada pelo artigo 13 dos Estatutos:
- f. O Presidente do IMP;
- g. Representantes dos serviços e instituições públicas e privadas que exerçam atividades no sector dos transportes e da navegação marítima, portos e obras públicas;
- h. Os Diretores dos serviços das áreas técnicas do IMP;
- i. Um representante do Conselho de Utentes;
- j. Um representante das Câmaras de Comércio, Indústria e Serviços;
- k. Um representante da Associação Comercial;
- l. Um representante da Direção Geral das Alfândegas.

### 5.1.6. Desenvolvimento da estrutura orgânica do IMP

Conforme o ponto 1 do artigo 15 dos Estatutos “o IMP disporá dos departamentos técnicos que forem precisos para o seu eficaz funcionamento”, dispendo o ponto 2 que a criação, organização e funcionamento destes departamentos técnicos, “terão o seu regulamento interno que sera aprovado pelo Conselho de Administração”.

Termina o ponto 3 estabelecendo que “A organização dos serviços obedecerá aos critérios de especialização vertical e horizontal de funções que se mostrarem mais adequados ao desempenho das atribuições do IMP e ao racional aproveitamento dos seus meios”.

No organigrama do IMP há uma distinção entre órgãos de *staff* e órgãos operativos.

São órgãos de *staff* o Gabinete Jurídico; um Gabinete de Serviço Administração Financeira; e um Gabinete de Qualidade.

São órgãos operativos a Capitania dos Portos de Barlavento; a Capitania dos Portos de Sotavento; a Direção de Inspeção e Registo Ordinário, com competências em matéria de construção naval, inspeção de navios nacionais e estrangeiros, náutica de recreio e legislação em matéria de segurança marítima, assim como no Registo Ordinário de navios; A direção da Marinha Mercante e Portos, competente em matéria de formação de profissionais náuticos, certificações, execução da política em matéria de transporte marítimo e portuário, autorizações e licenças de atividades marítimas; a Direção de Registo Internacional de navios, registo ainda por desenvolver.

### 5.1.7. Recursos humanos

Na atualidade o IMP conta com o pessoal que se indica no esquema 7.1 na página 122.

### 5.1.8. Capitanias dos Portos

A organização e competências das capitánias está regulada pelo Decreto-Lei nº 34/1998, Regulamento das Capitánias de Cabo Verde. As capitánias constituem, junto das delegações, os serviços periféricos do IMP.

A frente de cada capitania há um capitão do porto que depende diretamente do Presidente. As delegações são dirigidas por um delegado que depende do capitão do porto.

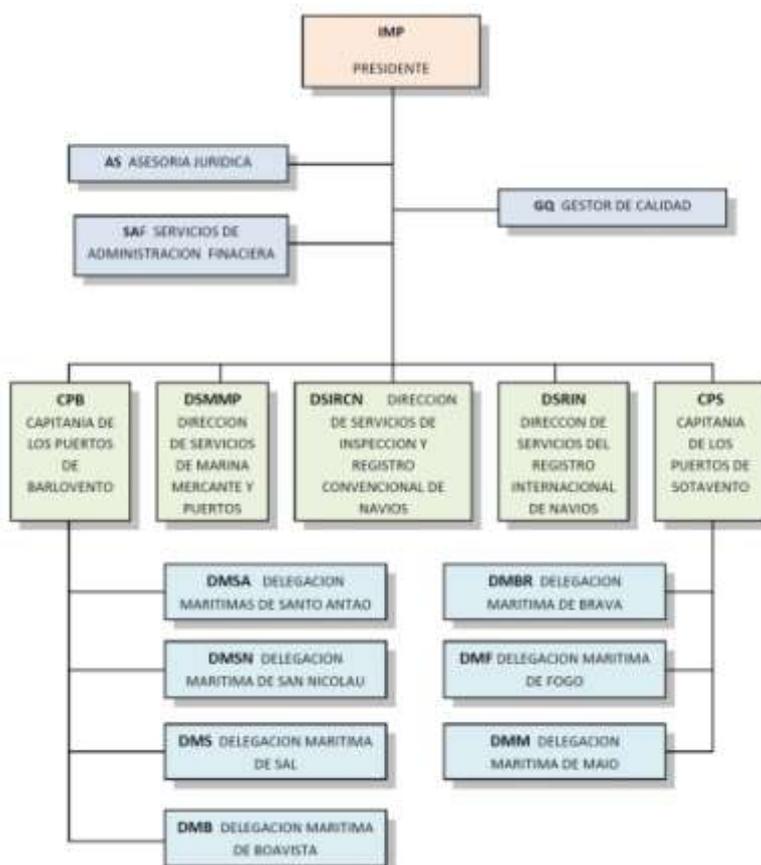


Figura 5.2: Estrutura orgânica do Instituto Marítimo Portuário

Quadro 5.1: Recursos humanos do IMP

Pessoal	Nº
Diretivos	1
Técnicos/Inspetores	28
Juristas	1
Administrativos	19
Outros	26
<b>TOTAL</b>	<b>75</b>

Fonte: IMP

Existem dois, uma denominada *Capitania dos Portos de Barlavento* e outra, *Capitania dos Portos de Sotavento*. Dependendo de estas estão as Delegações, uma em cada ilha. As funções das capitánias dos Portos, são tipicamente executivas tais como:

- a. Autorização ou proibição de entrada ou de saída de barcos em águas nas quais o Estado exerce soberania ou jurisdição;
- b. Direção operativa do serviço de pilotagem e o serviço do controlo do tráfego marítimo;
- c. Coordenação das operações de salvamento marítimo;
- d. Prevenção e combate à poluição marinha;
- e. Investigação técnica de acidentes marítimos;
- f. Despacho de navios, verificando antes da saída a existência e conformidade dos documentos exigidos pela legislação vigente;
- g. Ordenar a detenção de navios e embarcações nos casos legalmente previstos;
- h. Fiscalização do cumprimento das normas de segurança portuária em relação ao código ISPS;
- i. Fiscalização do cumprimento do código IMDG relativo ao transporte de mercadorias perigosas por via marítima;
- j. Determinação por razões de segurança marítima das zonas de ancoragem em águas nas quais o Estado exerce soberania ou jurisdição; início e tramitação de expedientes sancionadores, com a faculdade de adoptar medidas cautelares;
- k. Outorgar autorizações para a realização de eventos desportivos marítimos;
- l. Inspeccionar a sinalização marítima e portuária;
- m. Promover o balizamento de praias aptas para o banho;
- n. Autorizar o reboque-transporte por mar;
- o. Promover, sem prejuízo, das competências de outras autoridades, a retirada de restos de embarcações encalhadas ou naufragadas, quando representem um perigo para a segurança da navegação ou representem um risco de contaminação marinha, ou perturbem as manobras no porto, assim como as entradas ou saídas;
- p. Elaborar e publicar avisos aos navegadores;
- q. E, em geral, todas aquelas questões relativas a segurança marítima, a navegação, ao salvamento marítimo, a prevenção e combate à poluição do meio marinho em águas nas quais o Estado exerce soberania, jurisdição ou directos soberanos.

O Regulamento das Capitánias de Cabo Verde regula, para além disso, o serviço de policia marítima.

Atualmente integrado na Policia Nacional, colabora a com a autoridade marítima, nas zonas objeto da sua jurisdição na prevenção e na luta contra atividades ilícitas. Não obstante, do direito de perseguição encarrega-se a Guarda Costeira, sem menosprezo pela colaboração que há-de existir entre elas para o exercício das suas funções.

A Capitania de Barlavento tem a sua sede em Mindelo (S. Vicente) com competência territorial nas ilhas de Barlavento – Santo Antão, S. Vicente, Santa Luzia, S. Nicolau e Sal e Boavista. Em cada uma das ilhas de Santo Antão, S. Nicolau e Sal há uma delegação que depende orgânica e funcionalmente daquela.

A Capitania de Sotavento, com sede na Praia (Santiago), da qual dependem orgânica e funcionalmente as delegações da Boavista, Maio, Fogo e Brava.

### **5.1.9. Direção de Marinha Mercante e Portos**

Esta direção tem competências em matéria de certificação e formação do pessoal náutico assim como é responsável pelo desenvolvimento da política de transporte marítimo.

Quanto ao registo do pessoal náutico, as suas funções são as seguintes:

- Emitir cartas profissionais do pessoal marítimo de acordo com a legislação nacional e internacional;
- Emissão de certificados de especialidade;
- Reconhecer documentação emitida por outros países relacionada com certificação do pessoal marítimo;
- Organizar e manter atualizado o ficheiro central dos inscritos marítimos;

- Autorizar o embarque de nacionais e estrangeiros em navios nacionais e de caboverdianos e em navios estrangeiros;
- Reconhecer as entidades públicas e privadas de formação de pessoal marítimo e auditar os planos de estudo em relação com a normativa nacional e internacional especialmente a convenção STCW;
- Coordenar a nível nacional a inscrição marítima;
- Organizar e controlar os exames do pessoal marítimo;
- Supervisão e controle dos centros de formação;
- Gerir as taxas geradas no domínio;

No que respeita ao desenvolvimento da política do transporte marítimo ocupa-se de:

- Propostas de regulação;
- Linhas regulares;
- Operadores turísticos;
- Transporte de passageiros, etc.;
- Participação no processo de adesão de Cabo Verde às Convenções Internacionais e no âmbito da competência do IMP;
- Estudar, elaborar e propor a estratégia geral de desenvolvimento das atividades de transporte e navegação marítima, assim como, estudar e contribuir na definição da política marítima e portuária do país.

### 5.1.10. Direção da Inspeção e Registo Convencional de Navios

No que respeita a função inspetora as suas competências são as próprias da inspeção técnica. Todos os inspetores do IMP estão adstritos a ela independentemente de prestarem os seus serviços no Mindelo ou na Praia, sendo preciso ressaltar que não dependem funcionalmente das capitánias de Barlavento ou Sotavento, mas sim dos serviços centrais. No Mindelo, responsável das ilhas de Barlavento, há tres inspetores, ocupando atualmente um deles um alto cargo, pelo que realmente o serviço está coberto somente por dois: o Diretor com formação de Chefe de máquinas da Marinha Mercante e o segundo com formação de Oficial Radiotelegrafista da Marinha Mercante e que se ocupa, também, do controle e manutenção dos sinais marítimos. Na Praia e com competência pelas ilhas de Sotavento há três inspetores, cuja formação responde aos perfis seguintes: um é Capitão da Marinha Mercante, outro Chefe de Máquinas e o terceiro Oficial Radiotelegrafista.

A contratação de inspetores realiza-se mediante concurso público segundo a prática da Administração do Estado, sendo condição "*sine qua non*" para aceder ao mesmo estar em poder dos diplomas náuticos de Capitão, Chefe de Máquinas, Oficial Radiotelegrafista ou Engenheiro Naval. Este concurso é devidamente documentado e submete-se aos procedimentos de informação pública exigidos pelo ordenamento jurídico cabo-verdiano. Superada a parte de análise curricular, os aspirantes são submetidos a exame de acordo com o programa explicitado no concurso através do qual se realiza a seleção dos aprovados.

Se bem que não haja um plano de formação para os novos inspetores, estes são tutelados, em princípio, pelos inspetores veteranos. Geralmente todos já assistiram a cursos de formação no Japão (9 meses), na Suécia ou no Brasil. Ao abrigo do projeto de cooperação técnica bilateral espanhola em matéria de administração marítima, financiado pela Agência Espanhola de Cooperação e desenvolvimento (AECID), em que a entidade cabo-verdiana beneficiária era o IMP, realizaram-se seminários teóricos no Mindelo sobre a inspeção de navios nacionais (FSI); sobre navios estrangeiros em portos cabo-verdianos (PSC) e sobre sociedades classificadoras e organizações económicas (SS.CC e OO.RR.), assim como um seminário prático em Las Palmas de Gran Canaria. Estes seminários foram dados por funcionários das Capitánias Marítimas de Santa Cruz de Tenerife e Las Palmas de Gran Canaria.

Atualmente está pendente da aprovação pelo Governo um regulamento para o pessoal do IMP no qual, além da parte referente ao regime jurídico e económico do pessoal, regula-se o recrutamento e seleção de pessoal; período

de estágio; formação; estruturas da carreira administrativa; outras carreiras; desenvolvimento Profissional do pessoal: progressão, promoção, reclassificação; avaliação; estrutura remuneratória, etc.

De acordo com o artigo 2º do decreto-legislativo 22/2007, os funcionários do IMP que exercem a função inspetora acumulam também a de agente de autoridade com as seguintes prerrogativas:

- a. Aceder e inspecionar a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, equipamentos e serviços das empresas de transportes marítimos, portos e navios;
- b. Denunciar todos os indivíduos que se encontrem infringindo aquelas normas cuja observância devem fazer respeitar,
- c. Requisitar para análise equipamentos e documentos;
- d. Solicitar a colaboração das autoridades policiais quando o julgarem necessário para o desempenho das suas funções;
- e. Determinar a título preventivo, e com efeitos imediatos mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão de atividade ou encerramento de instalações, quando a não aplicação de tais medidas possam resultar um risco iminente para a segurança marítima e da navegação;
- b) Usar armas para defesa própria, dos objetos de serviço e das instalações e valores debaixo da sua custódia, quando estejam devidamente autorizados

O CMCV mantém estas prerrogativas no seu artigo 79. As funções exercidas em matéria de inspeção são, entre outras, as seguintes:

- Construção naval;
- Capacidade dos navios;
- Inspeção de barcos e embarcações cabo-verdianas (FSI);
- Emissão de certificados da frota cabo-verdiana;
- Inspeção de navios estrangeiros (PSC) que, de momento não se realiza, apesar de ser signatário do Memorando de Abuja; ocasionalmente faz-se o controle de documentos e certificados;
- Supervisão da atividade das organizações reconhecidas que atuam em nome do Estado;
- Homologação de equipamentos marinhos;
- Gestão e manutenção da base técnica de dados sobre a frota;
- Estabelecimento de critérios técnicos para o reboque-transporte no mar;
- Estabelecimento de critérios técnicos para reboque-manobra no porto;
- Proposta normativa em matéria de inspeção marítima;
- Determinação do número máximo de passageiros;
- Participar nos fóruns nacionais e internacionais com temas relacionados com a segurança da vida humana no mar e a segurança marítima;
- Gerir as taxas geradas pela função inspectiva.

Quanto ao registo de navios, o CMCV mantém em vigor o Decreto-Lei 37/98, que estabelece a regulamentação do registo convencional de barcos e menciona-o no seu artigo 209 e seguintes. O ponto 2 deste artigo 209, dispõe que o registo se efetue, tanto no Registo Convencional, como no Registo Internacional de Navios, sendo certo que este último não está em uso.

Assim, o Registo Convencional de navios tem, entre outras, as seguintes funções:

- Registo de navios comerciais;
- Registo de barcos pesqueiros;
- Registo de barcos de recreio;

- Registo de embarcações auxiliares;
- Registo de artefactos flutuantes, como ou sem propulsão;
- Mudança de propriedades de navios, embarcações e artefactos;
- Inscrição de cargas e impostos sobre navios, embarcações e artefactos;
- Gerir as taxas geradas pelo registo.

### **5.1.11. Direção do Registo Internacional de Navios**

Tem as seguintes funções:

- Gestão do Registo Internacional de Navios (pendente de desenvolvimento);
- Gestão e actualização do plano nacional de contingências para poluição marinha causada por navios;
- Realização de estudos e estabelecimento de critérios em matéria de poluição marinha, prevenção e resposta;
- Participação em fóruns nacionais e internacionais com temas relacionados com a poluição marinha, mercadorias perigosas e salvamento marítimo;
- Elaboração e actualização de mapas de sensibilidade;
- Propor regras no domínio da segurança marítima, de prevenção e de resposta à poluição por navios.

## Capítulo 6: Administração Portuária

Os portos são pontos de conexão entre diferentes modos de transporte. A sua conceção ideal como interface entre o transporte marítimo e terrestre, é de que os carregamentos fluam tão rapidamente que não se note que existem.

Além do fato de que isto atualmente não é possível, a função dos portos como intercambiadores modais de meios de transportes marítimos e terrestres, não é sem dúvida alheia ao funcionamento da marinha mercante se se tiver em conta que a existência da atividade marítima é a razão de ser dos portos e que, desde estes, tem a Administração Marítima que atuar estabelecendo os controlos necessários que garantam o correcto desenvolvimento da sua atividade.

Por isso, torna-se necessária a coordenação entre as administrações marítima e portuária para o correcto exercício das suas várias competências.

O CMCV dedica o seu Livro III aos portos, constando de três títulos: o primeiro ocupa-se da organização e das atividades portuárias; o segundo da segurança e proteção portuária; e o terceiro do regime dos navios nos portos. De acordo com o artigo 2 da Lei de Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo nº 10/2010, de 1 de Novembro (BO nº 42, de 1 de Novembro), a exploração económica dos mesmos pode ser exercida pelas administrações portuárias, tanto públicas como privadas, quer diretamente ou quer através de terceiros mediante concessão ou autorização.

Conforme o previsto no Art. 96 desta lei, a entidade pública administrativa reguladora do setor portuário é o Instituto Marítimo e Portuário, Por outra parte, parece que continua vigente o regulamento que confia a exploração dos portos cabo-verdianos à ENAPOR (Empresa Nacional de Administração dos Portos de Cabo Verde), a frente da qual há um administrador-delegado com ampla autonomia de gestão.

O Art. 3 desta Lei de Portos recolhe as competências das administrações portuárias:

- 1) A supervisão, dentro da área da sua jurisdição de todos os serviços relativos a exploração económica dos portos.
- 2) Dentro de sua jurisdição e em cumprimento dos seus objetivos as administrações portuárias são competentes, em relação com:
  - a. Exercer ou autorizar o exercício das atividades adstritas a função económica dos portos;
  - b. Outorgar concessões, autorizações, coordenar e fiscalizar as atividades dos operadores portuários;
  - c. Supervisar todos os serviços referentes a função económica dos portos;
  - d. Fiscalizar a execução ou executar obras de construção, reforma, ampliação e conservação dos portos e das instalações portuárias;
  - e. Aplicar as sanções previstas nas leis e nos regulamentos.

Os serviços portuários aparecem enumerados no ponto 3 do artigos 7 e são os seguintes:

- a. Pilotagem;
- b. Reboque;
- c. Proteção, policia, proteção civil, vigilância e serviço contra incêndios
- d. Navegação portuária, sinalizações, faróis e luzes;
- e. Disposição ou indicação de zonas de ancoragem e atracagem;
- f. Disposição dos armazéns, edificios e instalações para a manipulação, depósito, conservação ou exposição de mercadorias no porto;
- g. Disposição de meios mecânicos, terrestres ou flutuantes para a manipulação ou transporte de mercadoria no porto;

- h. Aprovisionamento de água, electricidade e gelo às embarcações;
- i. Proteção do meio ambiente, recolha de lixo e recepção de resíduos sólidos e líquidos procedentes de barcos, plataformas e outras instalações fixas situadas no mar;
- j. Operações de carga, compreendendo a estiva, desestiva, carga, descarga, transbordo, movimento e embalagem de carga dentro da zona portuária.

Quanto a competência em matéria de proteção é atribuída pelo Decreto-Lei nº 26/2004, pelo qual se aprova o Regulamento que atribui competências aos organismos nacionais em matéria de proteção marítima (BO num 19, série III, de 24 de Setembro).

Os portos principais são Porto Grande em S. Vicente e o Porto da Praia em Santiago.

## **6.1. Porto Grande**

O Porto grande está situado na ilha de S. Vicente, na cidade do Mindelo, no seio de uma baía semicircular, antiga cratera inundada, de dois quilómetros de raio, protegida das fortes correntes marinhas da zona. As sondas oscilam entre 11 e 30 metros.

Pelas suas características naturais o Porto Grande oferece muito boas condições de entrada e abrigo para qualquer tipo de embarcação. A sua estratégia comercial está orientada especialmente para três sectores: cruzeiros de turismo, transbordo de contentores e tráfico internacional de barcos pesqueiros.

## **6.2. Porto de Praia**

O porto da Praia está situado na ilha de Santiago, na cidade da Praia, capital da República. É de fácil acesso, tendo na entrada da mesma sondas de 15 metros no extremo final do quebra-mar. As únicas limitações são impostas pelo tamanho dos navios, que podem ter um calado de até 9,5 metros, com um comprimento máximo de 180 metros no terminal nº 1. A área de manobra tem um raio de 300 metros e uma sonda de 14 metros.

Atualmente o porto da Praia está próximo de acabar um processo de desenvolvimento e modernização graças a um projecto financiado pelo programa "Milenium Challenge Account" e pelo Governo de Cabo Verde.

## Capítulo 7 Outras administrações competentes

Quando anteriormente se descreveu a Administração Pública do setor, fez-se referência ao principal organismo da Administração encarregado de regular e velar pelo cumprimento da legislação marítima em vigor. Não obstante, não é inusual que outras administrações, organismos públicos, agência, etc., exercam funções relacionadas ou complementares com aquelas que realiza o que chamamos de Administração Marítima.

Salvo no que se refere a administração dos recursos pesqueiros, não existe nenhum outro organismo com competência no setor marítimo e portuário na República de Cabo Verde.

## Capítulo 8: Regime de infrações e sanções

A importância da legislação sancionatória estabelecida para dissuadir as condutas que tornem vulnerável a segurança marítima, a proteção marítima e a poluição marinha, resulta evidente para a efetiva implementação e respeito dos padrões vigentes sobre a matéria.

Isso explica a inclusão deste epígrafe, aonde se identificam e se examinam, mesmo de forma sintética, os regimes de infrações e sanções aplicáveis em cada um dos países objeto da análise. A esse respeito é preciso ter em conta, que unicamente se mencionam os distintos grupos ou categorias em que se classificam as infrações, prescindindo da casuística que geraria a detalhada definição de cada uma delas.

Assim mesmo e com efeito ilustrativo, fez-se constar, para cada um desses grupos, a sanção máxima aplicável, sem precisar a que tipo concreto de infração corresponde (muitas outras infrações do mesmo grupo têm penas inferiores). Com a finalidade de facilitar a comparação, no caso de Cabo Verde e do Senegal menciona-se também o valor resultante da conversão em euros do valor máximo da multa.

O regime legal sancionatório básico do setor marítimo em Cabo Verde (excluídos os aspectos próprios da pesca) encontra-se no Livro XII do CMCV. Trata-se de um conjunto normativo sobre infrações e sanções de natureza administrativa, que foram objeto de reformulação, acabando assim como certa dispersão existente na legislação precedente.

O Título I (Disposições Gerais) estabelece com clareza os princípios gerais de tipicidade e culpabilidade, que caracteriza todo o direito sancionador, e se remete subsidiariamente a legislação administrativa geral. Basta assinalar aqui que, seguindo as disposições cabo-verdianas vigentes, é sempre púnivel a negligência e a “tentativa”, este último conceito que, sem dívida, deve-se entender que se referem as chamadas infrações de “risco”, quer dizer, aquelas condutas negligentes que não chegam a produzir um resultado concreto mas que põem em perigo os bens jurídicos especialmente protegidos pelo legislador.

A continuação estabelece um sistema de competências administrativas, distinguindo entre atividades de fiscalização (que competem tanto a Administração Marítima como a Guarda Costeira e as polícias) e de instrução e sanção, que se situam na administração marítima, com possibilidade de recurso ante o Ministro responsável desta última. Por sua vez, dentro da administração marítima, a competência para a instrução dos processos se atribui às autoridades marítimas locais, enquanto que a imposição de sanções corresponde a estas últimas ou a autoridade marítima nacional quando a seu valor exceda os 200.000 escudos.

Por outro lado, prevê-se a natureza que podem ter as sanções ( multas ou medidas acessórias), as quais podem vir acompanhadas de medidas cautelares (entre as quais figura a detenção administrativa do navio). Também regula-se o destino das multas, atribuindo 50% a um fundo destinado a financiar as atividades de controlo e de fiscalização da administração marítima.

O resto das disposições deste Título I contemplam uma serie de especialidades que exigem a celeridade dos procedimentos sancionadores marítimos. Trata-se de medidas cautelares e das sanções acessórias; da eficácia das notificações praticadas ao capitão ou agente do barco; da notificação ao cônsul; da impugnação judicial e das infrações constitutivas do delito (em cujo caso a autoridade marítima deverá suspender as atuações e remetê-las ao fiscal ou juiz, com aplicação dos princípios de prioridade dos procedimentos penais e *non bis in idem*).

O Título II contém a tipificação específica das infrações e sanções, que ficam agrupadas sob as seguintes cinco rubricas:

1. Sobre o domínio público marítimo; Capítulo I (valor máximo das multas: 100.000 escudos – 910 €);
2. Sobre segurança marítima, achados e extrações; Capítulo II ( Valor máximo das multas 1.000.000 de escudos – 9.100 €);
3. Sobre poluição marinha; Capítulo III (valor máximo das multas 100.000 escudos – 460 €);
4. Sobre os sujeitos da navegação; Capítulo V ( valor máximo das multas 300.000 escudos – 2.730 €).

Chama-se a atenção pelo baixo valor das multas estabelecidas para as infrações de poluição marinha, em comparação com as fixadas para as infrações da legislação sobre requisitos, documentação e certificação de armadores, agentes, transitários, gente do mar, etc. (300.000 escudos), e para o caso de ofensa aos preceitos sobre segurança marítima (1.000.000 de escudos).

## **PARTE 4.- PODERES E DEVERES COMO ESTADO DE BANDEIRA**



## Capítulo 9: Frota civil nacional

A quantidade e classe de navios e embarcações que estejam abandeiradas num país não é um indicativo, por si só, da dimensão da administração marítima com que tem que contar, já que, se trata de um país ribeirinho, possivelmente necessitará contar com a dita administração ainda que não possua frota, mas se a tiver, será necessário prever uma administração ou um regime estabelecido que lhe permita assumir os compromissos internacionais. Recordemos o estabelecido pelo art. 94 de UNCLOS:

1. Todo o Estado exercera de maneira eficaz a sua jurisdição e controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoram o seu pavilhão.
2. Em particular, o Estado:
  - a. Manterá um registo de navios no qual figurem os nomes e características dos que arvoram a sua bandeira, com exceção daqueles barcos que por suas reduzidas dimensões, estão excluídas das regulamentações internacionais geralmente aceites;
  - b. Exercerá a sua jurisdição de conformidade com o seu direito interno sobre todo o navio que arvora o seu pavilhão e sobre o capitão, oficiais e tripulação, a respeito das questões administrativas, técnicas e sociais relativas ao navio.
3. O Estado tomará, em relação aos barcos que não arvoram o seu pavilhão, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar no que respeita, entre outras questões, a:
  - a. A construção, o equipamento e as condições de navegabilidade dos navios;
  - b. A dotação dos navios, as condições de trabalho e a capacitação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis;
  - c. A utilização de sinais, a conservação de comunicações e a prevenção de abordagens;
4. Essas medidas incluirão as que sejam necessárias para assegurar:
  - a. Que cada barco, antes da sua matrícula em registo e posterior a ela com intervalos apropriados, seja examinado por um inspetor de barcos qualificado e leve a bordo as cartas, as publicações náuticas e o equipamento e instrumentos de navegação que sejam apropriados para a segurança da navegação;
  - b. Que cada barco esteja a cargo de um capitão e de oficiais devidamente qualificados, em particular no que se refere a experiência marítima, navegação, comunicações e maquinaria naval, e que a competência e o número dos tripulantes sejam os apropriados para o tipo, o tamanho, as máquinas e o equipamento do navio;
  - c. Que o capitão, os oficiais e a tripulação conheçam plenamente e cumpram os regulamentos internacionais aplicáveis que se refiram a segurança da vida no mar, a prevenção de abordagens, a prevenção, redução e controlo da poluição marinha e a manutenção de comunicações por rádio.
5. Para tomar as medidas referidas nos parágrafos 3 e 4. Todo o Estado deverá atuar em conformidade com os regulamentos, procedimentos e práticas internacionais geralmente aceites, e fará o necessário para assegurar a sua observância.
6. Todo o Estado que tenha motivos fundados para pensar que não foi exercido a jurisdição e o controlo apropriado em relação a um navio poderá comunicar os fatos ao Estado da bandeira. Ao receber a dita comunicação, o Estado da bandeira investigará o caso e, se for procedente, tomará todas as medidas necessárias para corrigir a situação.

7. Todo o Estado fara que se efetue uma investigação por uma pessoa ou pessoas devidamente qualificada em relação com qualquer acidente marítimo ou qualquer incidente de navegação em alto mar no qual se encontre implicado um barco arvorando sua bandeira e em que tenha perdido a vida ou sofrido ferimentos graves nacionais de outro Estado ou se tenham ocasionado graves danos a barcos ou instalações de outro Estado ou ao meio marinho. O Estado da bandeira e o outro Estado cooperaram na realização de qualquer investigação que este efetue em relação com o dito acidente marítimo ou incidente de navegação.

Neste capítulo abordamos a apresentação resumida da informação relativa as frotas civis matriculadas nos países objeto do presente estudo.

No quadro 11.1 na página 207 mostra-se a composição do frota civil matriculada na República de Cabo Verde; os dados são relativos ao ano de 2010.

**Quadro 9.1: Navios abandeirados em Cabo Verde – 2010**

<b>Tipo</b>	<b>Nº</b>	<b>Atividade</b>
Misto de passageiros e carga	8	Cabotagem interinsular
Carga	14	12 Cabotaje interinsular 2 Tráfego internacional
Pesca industrial	10	Fazendo faina na ZEE ou alto mar
Pesca semi-industrial	40	Fazendo faina costa ZEE
Pesca artesanal	1.100	Fazendo faina na costa (pesca costeira)
Rebocadores	4	Rebocadores de porto
<b>TOTAL</b>	<b>1.176</b>	

Fonte: IMP

# Capítulo 10: Registo, inspeção e certificação de barcos nacionais

## 10.1. Nacionalidade, registo e matriculação

O Código Marítimo de Cabo Verde dedica o Capítulo I do seu Título II ao registo, nacionalidade, marcas, documentação e capacidade dos barcos nacionais.

Começa por diferenciar, no artigo 160, entre Registo Convencional e Registo Internacional de barcos e dispõe que os barcos nacionais e os atos jurídicos que os afectam, têm de ser registados nos termos estabelecidos pelo Código. É de ressaltar que, de momento, o Registo Internacional não está a ser feito nem há informações que venha a fazer a curto prazo.

Os dois artigos seguintes ocupam-se, respectivamente, das embarcações dispensadas de registo e do registo dos navios pertencentes ao Estado: estão dispensados de registo as embarcações auxiliares dos navios, as embarcações uxiliares da pesca e as pequenas embarcações de praia, sem motor nem velas, que não se distanciem mais de 300 metros da linha de baixamar e submetendo aos barcos do Estado ao disposto no Código.

Quanto aos actos jurídicos, relativos ao barco, objeto de inscrição no registo, no artigo 163 assinala, entre outros:

- Aqueles que envolvam reconhecimento, aquisição ou divisão do direito de propriedade;
- Os que envolvam reconhecimento, constituição, aquisição, modificação ou extinção do direito de usufruto;
- Os contratos de construção;
- As hipotecas, sua modificação ou extinção;
- A penhora, a cessão ou a subrogação de créditos hipotecários;
- As ações e decisões judiciais que tenham por objeto declarar, fazer reconhecer, constituir, modificar, extinguir qualquer dos directos acima mencionados assim como a reforma, a declaração de nulidade de um registo e seu cancelamento, etc.;

A administração competente para gerir o registo comercial de navios é, de acordo com o artigo 164, a Administração Marítima, isto é, o Instituto Marítimo e Portuário, estando legitimadas para obter o registo, segundo o artigo 165, as pessoas físicas e jurídicas que tenham domicílio permanente ou sede em Cabo Verde e, em caso de reciprocidade, aquelas que tenham residência permanente no estrangeiro, sempre que tenham um representante permanente em Cabo Verde.

Quanto a matricula e a primeira inscrição, o artigo 67 diz que tem o objetivo de identificar o navio, correspondendo a cada navio uma única matricula, sendo a primeira inscrição a que corresponde a com a construção ou a aquisição.

O registo outorga-se ou não se aceita mediante decisão administrativa do IMP. Se for concedido é necessário inscrever no Registo Convencional de Navios, conforme o artigo 169:

- a. Nome, número e demais elementos de identificação do navio, assim como o seu indicativo de chamada;
- b. Classe do navio, características e dimensões principais;
- c. Identificação e domicílio do proprietário ou proprietários com a indicação da sua quota de participação;
- d. Identificação e domicílio do armador, se for diferente do proprietário e neste caso do gestor;
- e. Lugar e datas das inspeções; e a identificação do contrato de fretamento a casco nu e tempo autorizado para ter a nacionalidade cabo-verdiana, no caso de mudança temporária de pavilhão;
- f. A anulação do registo deve ser fundamentada, como é normal em todo o Estado de direito;
- g. Uma vez efetuado o registo, o Registo Convencional de navios emitirá o correspondente certificado de registo, que deverá estar a bordo dos navios que realizem viagens internacionais;

- h. Os artigos 172 e seguintes, tratam do registo provisório, do registo a favor do construtor, do registo de navios adquiridos por contrato de construção, do registo de navios construídos ou adquiridos no estrangeiro, assim como das modificações ou cancelamento de dados existentes no registo, incluído o cancelamento do registo.

Da cessação do registo, que será autorizada mediante resolução administrativa, ocupa-se o artigo 177, segundo o qual ocorrerá por:

- Desmantelamento;
- Perda por naufrágio;
- Presunção de perda por falta de notícias por mais de 6 meses;
- Perda da nacionalidade nos casos legalmente previstos.

Da nacionalidade e do uso da bandeira trata o Capítulo II do já mencionado Título II. Segundo o artigo 178 dos navios registados em Cabo Verde consideram-se de nacionalidade cabo-verdiana, conferindo esta nacionalidade o direito de arvorar a bandeira nacional, sendo a prova da nacionalidade o certificado do registo e o "pasaporte do navio" quando este realiza navegação internacional.

O Capítulo IV regula a identificação dos navios nacionais. O artigo 189 diz que a identificação no registo faz-se da seguinte forma:

As embarcações de pesca, rebocadores, embarcações auxiliares e navios propriedade do Estado pelo conjunto de dados identificativos, principalmente porto e número de registo e pelo nome, e o resto dos navios, pelo certificado de registo e o nome.

Quanto ao nome diz o artigo 191 que será estabelecido pela Administração Marítima, preferivelmente sob proposta do proprietário, tendo em conta:

- Evitar repetições, nomes irreverentes, ridículos ou depreciativos;
- Não aceitar os que se confundam com outros adicionados de um número ordinal ou cardinal;
- Dar-se-à preferência aos nomes cabo-verdianos; e
- Autorizar nomes próprios e apelidos de origem estrangeira que sejam usados por cidadãos cabo-verdianos.

## 10.2. Inspeção e certificação

Quanto as disposições administrativas do Estado nas quais definem-se as responsabilidades, autoridade e inter-relação dos inspetores e outros funcionários que desempenhem as determinações confiadas pelo Estado de bandeira para a implementação dos instrumentos obrigatórios, o CMCV dedica os Capítulos I a III, do Livro IV (Artigos 216 a 252) a inspeção e certificação dos navios nacionais (*flag State Control*), nos quais se encontram os princípios gerais sobre a matéria, incluindo o poder de deter os navios no porto para confirmar a sua condição de navegabilidade.

Enquanto houver o necessário desenvolvimento regulamentar, a disposição principal sobre a segurança dos navios é o Decreto-Lei nº 38/98, de 31 de Agosto, regulador da segurança da navegação marítima e das embarcações, que no seu artigo 1º dispõe que as ditas matérias se regem por tratados internacionais vigentes em Cabo Verde (SOLAS, etc.) e, subsidiariamente, pelas normas contidas no dito Decreto-Lei. Conforme o artigo 2º, corresponde a Administração Marítima (IMP) a competência para fiscalizar a segurança das embarcações e das pessoas e cargas a bordo.

As referidas medidas de fiscalização consistirão, normalmente, em inspeções técnicas realizadas pela Administração Marítima. Para o efeito regulam-se, com certo detalhe as inspeções, classificando-as em três grupos:

inspções de construção, inspeções de conservação e inspeções suplementares, (artigos 4º a 7º), tudo isto conforme o que é habitual no direito comparado.

Das entrevistas tidas e da documentação revista pode-se constatar que aos navios nacionais são certificados de acordo com o estabelecido nas convenções internacionais, quer seja pela propria Administração Marítima ou pela sociedade classificação.

Não se tem conhecimento) de medidas como, por ejemplo, a detenção de navios nacionais ou estrangeiros, se bem que a adopção de medidas drásticas torna-se difícil e complicado num arquipélago totalmente dependente do transporte por via marítima, com poucas capacidades de reparação e carência de boas conexões para a chegada de peças de reposição com rapidez.

Também não se tem conhecimento de que exista informação estatística que permita analisar tendência sobre aspectos problematicos da frota nacional.

Nas estatísticas do "Abuja MOU" de 2010 indica-se que um navio com bandeira de Cabo Verde foi inspecionado no estrangeiro, num dos países membros do dito acordo sem que se tenha encontrado qualquer deficiência.

## Capítulo 11: Delegação das funções estatutárias

As Administrações são responsáveis da adoção das medidas necessárias para garantir que os navios que arvoram o pavilhão dos respetivos Estados cumpram com as disposições contempladas nas diversas convenções internacionais, incluídas as que se referam ao reconhecimento e certificação. Não obstante, em virtude do disposto na regra 6 do Capítulo I do Anexo ao SOLAS 74, a regra 4 do Anexo I e a regra 10 do Anexo II do MARPOL, e em outras convenções internacionais, a Administração pode confiar as inspeções e o reconhecimento a inspetores nomeados para o efeito ou a organizações por ela reconhecidas.

Efetivamente, pode haver determinadas razões pelas quais uma Administração decide delegar estas funções, como por exemplo o tamanho da sua frota em relação ao país seja grande, como ocorre com alguns dos países cujo pavilhão se denomina aberto ou de conveniência. Também pode ocorrer que, ainda a Administração Marítima de um país esteja perfeitamente dimensionada em relação as necessidades da sua frota, por estar os navios do seu pavilhão fazendo navegação fora do país e sem passar pelos seus portos (navegação extranacional), se torne conveniente delegar estas funções.

As causas podem ser variadas mas o fato é que se pode delegar e, como não podia ser de outra maneira, a forma de delegar e em quem, tratando-se de um assunto de tanta responsabilidade, suscitou a preocupação da comunidade marítima internacional.

Esta forma de proceder, implantada por muitas administrações marítimas, está prevista de maneira concreta no Capítulo XI-1 do Anexo a SOLAS 1974. “As organizações que se mencionam na regra 1/6 cumprirão as Diretivas aprovadas pela Organização conforme a resolução A.789 (18), tal como as altere a Organização, na condição de que tais emendas sejam aprovadas, entrem em vigor e se façam efetivas em conformidade com as disposições do artigo VIII da presente Convenção relativas aos procedimentos de emenda do anexo, excepto o capítulo I”. Como consequência desta disposição, no caso de se desejar delegar determinadas atividades ou funções de inspeção a organismos reconhecidos, as resoluções da IMO A.739 (18) e A.789 (19) convertem-se em instrumentos de cumprimento obrigatório para as partes contratantes da Convenção.

Elaboraram-se, assim, procedimentos uniformes e um mecanismo para a delegação de autoridade nas organizações, estabelecendo umas normas mínimas que sirvam de ajuda aos Estados de abandeiramento no que se refere a implementação uniforme e eficaz das convenções pertinentes da OMI.

As ditas normas contemplam o delegar em organizações que disponham de recursos adequados no que se refere a meios técnicos de gestão, que realize mediante acordo oficial por escrito entre a Administração e a organização, que a delegação seja acompanhada de instruções que indiquem medidas a tomar pela organização no caso de que o navio não esteja apto para fazer-se ao mar, que a Administração estabeleça sistemas de verificação e controlo da organização, etc.

O artigo 237 do CMCV regulou a delegação das funções estatutárias nas sociedades de classificação, só poderá efetuar-se nas reconhecidas pela Administração Marítima (IMP) conforme se regule na futura disposição ministerial.

Estabelecem-se preceitos básicos sobre o papel e a responsabilidade das sociedades de classificação e outras organizações reconhecidas, para atuar em representação do Estado no exercício das chamadas *funções estatutárias* (Capítulo V, artigos 2126 a 238). Os ditos preceitos legais também deverão ser objeto de desenvolvimento regulamentar.

Por outro lado, o Decreto-Lei nº38/98 (art.4.3), diz o seguinte: “No caso de construção ou de modificação realizadas no estrangeiro, o Instituto Marítimo e Portuário poderá delegar as inspeções numa sociedade de classificação reconhecida pelo Governo, que disponha de técnicos idóneos no lugar dos estaleiros ou que podem deslocar-se ali com segurança”.

Segundo informam os responsáveis do IMP existem acordos com determinadas organizações reconhecidas para a realização de algumas tarefas regulamentares em nome da administração. O reconhecimento dessas organizações nas quais se delegam funções estatutárias se têm realizado de acordo com as diretrizes contidas na Resolução A.739 (18) já citada. As organizações com as quais o IMP tem acordos são:

- Panamá Maritime Documentation Services INC;
- International Naval Survey Bureau SA (INSB);
- International Register of Shipping IS;
- American Bureau of Shipping (ABS);
- Certitecna S.A.;
- Bureau Veritas (BV);
- Maritime Underwater Security Consultants;
- Registro Internacional Naval (RINAVE);
- Germanischer Lloydts (GL);
- Registro Italiano Navale (RINA);
- Det Norske Veritas (DNV),
- Nippon Kaiji Kyokai (NKK).

Não se conhecem a realização de auditorias levadas a cabo pelo Estado para controlar estas organizações reconhecidas.

## Capítulo 12: Formação de marítimos

Existe uma profusa legislação em relação a formação de marinheiros. Em primeiro lugar estão os princípios básicos contidos no Capítulo V do Título III do Livro V do CMCV (arts. 404 a 414), que recolhem os do STCW e levam ao desenvolvimento regulamentar.

Por agora, a principal disposição reguladora de tudo o relativo ao registo, documentação, formação e certificação dos marinheiros e as dotações mínimas de segurança são o Regulamento de Inscrição marítima, matrícula e dotações de navios da marinha mercante e de pesca, aprovadas pelo Decreto-Lei nº 4/2000, de 14 de Fevereiro.

O Capítulo II ocupa-se da inscrição marítima e da cédula marítima. A primeira define-se como o ato exigível a todos os indivíduos que, satisfazendo os requisitos legais estabelecidos, pretendam exercer a profissão marítima. Uma vez inscritos, estes indivíduos passam a denominar-se "inscritos marítimos" ou, simplesmente "marinheiros" ("*marítimos*"). O referido Capítulo atribui a Administração Marítima (IMP) a competência para autorizar a inscrição e levar o correspondente registo, assim como o regime de inscrições e cessações e o controlo do movimento dos inscritos (arts. 2º a 10º). Também se incluem as normas sobre as "cédulas marítimas", que são os documentos de identificação dos profissionais marítimos, indispensáveis para desempenhar a bordo as funções que correspondam a sua categoria e certificação.

No Capítulo III classifica-se o pessoal marítimo e estabelecem-se as categorias, funções e acessos. O conjunto dos marinheiros que exercam atividades a bordo de um navio denomina-se tripulação, a qual é composta por três Graus ou escalas: a) oficiais, b) mestrança e c) subalternos (arts.14º a 16º).

A formação e os certificados dos marítimos regulam-se no Capítulo IV, o qual remete a Convenção STCW para tudo o relativo aos marinheiros que pretendam exercer as suas funções em embarcações incluídas dentro do âmbito de aplicação desta convenção. A competência para emitir todos os certificados de competência é atribuído a Administração Marítima (IMP) (arts. 21º a 24º).

O Capítulo VI regula o relativo ao recrutamento, embarque e desembarque dos marinheiros. A respeito podem-se destacar a reserva aos cidadãos cabo-verdianos dos postos de trabalho a bordo das embarcações nacionais, salvo as exceções previstas nas convenções internacionais ou autorização prévia do IMP (art.29\*).

A dotação de segurança dos navios vem regulada no Capítulo VII. Toda a embarcação deverá ter o número mínimo de tripulantes devidamente certificados que seja necessário para garantir a segurança da navegação, das pessoas e bens a bordo, assim como para a proteção do meio marinho (art.37º). A competência para fixar a dotação de segurança corresponde ao IMP (art. 39º).

O Capítulo VIII incorpora os princípios da Convenção STCW relativos as obrigações e a responsabilidade do armador, capitão e tripulantes. Todos eles são responsáveis pelo cumprimento da legislação sobre formação, certificação, serviço e dotações de segurança. Em particular, devem garantir que todos os membros da tripulação têm a qualificação e aptidão física necessária e que estão familiarizados com as tarefas específicas que devem desempenhar a bordo, sobretudo em situações de emergência (art. 41º).

Também dentro do Capítulo VIII se estabelece uma tabela de infrações e de sanções administrativas sobre toda esta matéria.

Relacionado com a formação, está também a Seção de Formação Marítima do Departamento de Engenharia e Ciências marítimas, da Universidade de Cabo Verde, criada em Dezembro de 2010, sob proposta do Conselho Diretivo do Departamento de Engenharia e Ciências Marítimas, de acordo como disposto no artigo 20.2 dos Estatutos da Universidade de Cabo Verde. De acordo com o Despacho nº 086/2010, do Reitor. Esta Seção continua desenvolvendo as atividades dos extintos ISECMAR (Instituto Superior de Engenharias e Ciências Marítimas) e CFN (Centro de Formação Náutica). Tem a sede em S. Vicente, e a sua missão consiste na formação do pessoal nas áreas da engenharia e das Ciências Marítimas em todos os seus níveis, incluindo os cursos que habilitam para o exercício das profissões marítimas nas classes de mestrança e marinharia da marinha mercante e da pesca.

Foram aprovadas uma série de disposições que regulam outros tantos ensinamentos e cursos de formação: Supervisão no mar e condução de embarcações de sobrevivência; Licenciatura em Ciências Náuticas; Licenciatura em Engenharia Civil; Licenciatura em Engenharia Mecânica; Curso Básico de Primeiros Socorros e Cuidados Médicos; Curso sobre Segurança Pessoal e Responsabilidades Sociais; Curso de GMDSS; Licenciatura em Engenharia de Máquinas Navais; Curso de Simulador de Radar e ARPA; Curso Básico e Avançado de Prevenção e Combate contra Incêndios; Curso de Empregado de Mesa e Cozinheiro; Cursos de Familiarização e Especialização sobre navios tanques petrolíferos, quimiqueros e gaseiros; Curso Avançado de Primeiros Auxílios; Curso de Contramestre e de Patrão Costeiro; Curso de Gestão de Crises e Comportamento Humano; Curso de Familiarização com Navios Ro-Ro de Passageiros; Curso do Código ISPS; Curso de Oficial de Segurança do navio, de Agente de Segurança da Companhia e de Agente de Segurança das Instalações Portuárias; e Curso Básico de Segurança do Navio. Todos estes cursos estão publicados mediante "Portarias" no BO nº 32, de 1 de Outubro de 2011; no BO nº 17, de 10 de Junho de 2002; e no BO nº 31, de 18 de Outubro de 2004.

Parece que o IMP teve problemas em 2010 para que Bruxelas reconhecesse os seus títulos ao abrigo da Diretiva comunitária 2008/106/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008, relativo ao nível de formação nas profissões marítimas (versão alterada) (DOUE nº L323, de 3 de Dezembro de 2008), mas atualmente, todas as observações feitas pela UE através de EMSA foram tidas em conta e corrigidas e atualizadas as ex-Portarias nº 32/2001, de 9 de Junho, Regulamentos de categorias e funções dos marítimos e incluindo a ex-Portaria nº 33/2001, de 9 de Junho, Regulamento e certificados STCW. Estas duas portarias foram revogadas sendo substituídas pelas Portarias 39/2010, de 25 de Outubro, Regulamentos de categorias e funções dos marítimos; e a nº 40/2010, de 25 de Outubro, Regulamento de certificados STCW. Além disso e com o fim de cumprir o disposto na regra 1/8 do convenção STCW foi publicada a Portaria nº 41/2010, de 25 de Outubro, que define as normas de qualidade nas atividades de formação, certificação, comprovação, validação, etc. dos marinheiros.

Outra exigência por parte UE ao IMP foi a elaboração de um protocolo de reconhecimento da formação e certificação entre Cabo Verde e o Brasil, de acordo com a regra 1/10 do convenção STCW, visto que um número importante de diplomados foram formados nesse país. A correspondente proposta já foi levada a cabo pelo Governo de Cabo Verde.

Por parte do Departamento de Engenharia e Ciências Marítimas, falta desenvolver um sistema de qualidade na Seção de Formação Marítima com o fim de poder cumprir com as exigências e recomendações da UE e obter o reconhecimento final.

## Capítulo 13: Investigação e análises dos sinistros marítimos e os casos de poluição

O artigo 94 da UNCLOS insta os estados a investigar qualquer acidente marítimo ou qualquer incidente de navegação em alto mar no qual esteja implicado um navio que arvora o seu pavilhão e no qual tenha sido perdida uma vida ou sofrido feridas graves nacionais de outro Estado ou se tenham ocasionados danos graves aos navios, a instalações de outro Estado ou ao meio marinho. As autoridades competentes de ambos os Estados cooperarão na investigação que se realize do acidente marítimo ou do incidente de navegação.

A regra 21 do Capítulo I do anexo do Convenção SOLAS obriga as Administrações dos Governos contratantes a investigar todo o acidente sofrido por qualquer navio com direito a arvorar a sua bandeira e sujeito as disposições da convenção, sempre que a esta investigação possa contribuir para a introdução de alteração nas regras contidas na mesma. Assim mesmo, na nova Regra 6 do Capítulo XI-1 do Anexo 1 da mesma Convenção, adoptada no âmbito das emendas de 2008, onde se indicam "*Prescrições adicionais para a investigação de sinistros e incidentes marítimos*", reitera-se que cada Administração investigue os sinistros e incidentes marítimos em conformidade com o disposto no Convenção e nas disposições complementares do Código de normas internacionais e práticas recomendadas para a investigação dos aspectos de segurança de sinistros e incidentes marítimos (Código de Investigação de Sinistros), adoptado mediante a Resolução MSC.255(84).

Assim mesmo, o art. 12 do Convenção MARPOL obriga a que as Administrações se comprometam a investigar todos os sinistros sofridos pelos seus navios que estejam sujeitos ao disposto nas regras desde que tal sinistro tenha causado efeitos deletérios importantes ao meio marinho.

O artigo 78 do CMCV contém os princípios básicos da investigação dos acidentes marítimos, cujo desenvolvimento se remete a elaboração de regulamentação do Governo. Não consta outra legislação sobre a matéria.

Este artigo estabelece que a administração marítima deve investigar, de acordo com os procedimentos aprovados pelo Governo (pendente de regulamentação), qualquer acidente que sofram os navios quando se considere que os resultados de tal investigação podem contribuir para melhorar a legislação sobre segurança, prevenção da poluição ou o salvamento marítimo.

Na atualidade, da investigação de um sinistro, faz-se sob o mando e coordenação do Capitão do Porto da zona onde se deu o sinistro, que levará as conclusões ao Presidente do Instituto Marítimo e Portuário. Não consta que os resultados da insvestigação sejam tornados públicos.

Diante das conclusões, o Presidente do Instituto Marítimo Portuário poderá propor alterações legislativas se as achar pertinentes. Mesmo assim, em função da importância do sinistro informar-se-à o Secretario Geral da Organização Marítima Internacional.

## **PARTE 5.- PODERES E DEVERES COMO ESTADOS DE PORTO**



## Capítulo 14: Estatísticas do tráfego de navios

Mesmo que um país não tenha frota própria, as convenções internacionais estabelecem certos poderes e obrigações como Estado reitor do porto, tais como a inspeção dos barcos estrangeiros, o controlo das mercadorias perigosas ou a obrigatoriedade de contar com instalações de recepção de resíduos procedentes dos navios.

O exercício destes poderes e obrigações contribuirá para melhoria da segurança marítima, da vida humana no mar e a prevenção da poluição marinha proveniente dos navios.

Por maior que seja o número de navios que visitem os portos, maior será o número de meios que se terá de disponibilizar para o seu controlo e inspeção, e de maior capacidade terão que ser as instalações de recepção. Daí a importância de analisar o tráfego marítimo suportado pelos portos e águas sob a soberania dos países em estudo.

Na tabela 16.1 na página 271 mostram-se as escalas de navios e o número de passageiros em toda a República de Cabo Verde, entre os anos de 2007 e 2010.

## Capítulo 15: Inspeção de navios estrangeiros

Os convenções internacionais relativos a segurança marítima e a prevenção e contenção da poluição do mar ocasionada por navios, patrocinados pelo OMI e considerados no CIOMI, permitem aos Estados portuários inspecionar e exercer um controlo sobre os navios estrangeiros que escalem os seus portos, tudo com o fim de proteger a segurança da vida humana, a do meio marinho contra as possíveis agressões provenientes dos navios que sulcam tais águas e operam em aqueles portos. Assim, por exemplo, o SOLAS na Regra 19, supervisão, do Capítulo I do seu Anexo dispõem, que:

- a. Quando um navio se encontra num porto regido por outro Governo Contratante estará sujeito a supervisão de funcionários devidamente autorizados por esse Governo, desde que o objeto dessa supervisão seja comprovar que os certificados expedidos em virtude das Regras 12 ou 13 são válidas.
- b. Se são válidos, tais certificados serão aceites a menos que haja claros indícios para suspeitar que o estado do navio ou do seu equipamento não correspondem no essencial aos pormenores de qualquer dos certificados ou que o navio não cumpre com o disposto nos arágrafos a) e b) da regra II.
- c. Se se dão as circunstâncias enunciadas no parágrafo b) ou se o certificado já tenha expirado ou deixado de ter validade, o funcionário que realize a supervisão tomará as medidas necessárias para garantir que o navio não zarpe até poder fazer-se ao mar ou sair do porto com o fim de se dirigir ao estaleiro de reparação que melhor convenha sem perigo para o navio nem para as pessoas que possam estar a bordo.

Assim mesmo, a citada Regra 19 esboça para além disso o procedimento a seguir quando se produza uma intervenção dos funcionários do Estado do porto, procedimento que a OMI concretiza na Resolução A.787 (19), emendada pela resolução A.882 (21).

Cada Estado poderá implantar esta função de controlo de maneira individual, mas esta forma de proceder tende a introduzir severas distorções no tráfego marítimo, não se garantindo entre Estados vizinhos a igualdade de rigor nas inspeções e dos critérios técnicos aplicáveis, a tomada de medidas corretoras que incluso poderão levar a retenção do navio no porto, nem a possibilidade de partilhar a informação relevante sobre o estado de determinado navio, nem haverá forma de prevenir a eventualidade de inspeções redundantes, que subtrairia eficácia aos sempre poucos recursos destinados a esta atividade. Por outro lado, é evidente que os operadores de navios que não cumpram com as normas teriam tendência a se refugiar em portos situados nos Estados que levam a cabo inspeções e controlos mais relaxados e permissivos.

É, pois, da maior importância desenvolver e implementar acordos internacionais ou ao menos “pactos de cavalheiros” que ajudem a exercer o controlo pelo Estado do porto de forma coordenada, harmonizada, pondo em prática os mesmos procedimentos e aplicando idênticos critérios técnicos, compartilhando informações e repartindo o esforço da inspeção de maneira equilibrada entre os Estados de uma determinada região, limitando assim a introdução de distorções não desejadas no tráfego marítimo. O mais antigo de tais acordos ou pactos é o Memorando de Entendimento de Paris (MOU), efetuado desde 1982, acordo mediante o qual determinados países se comprometem ao estabelecimento de normas de controlo de navios, harmonizando os procedimentos de inspeção e imobilização, com o objetivo de erradicar os navios que não cumpram com as normas, velar pelas condições de trabalho dos marítimos e preservar o meio ambiente marinho.

Tal e como já foi mencionado acima, o CMCV contém as preocupações básicas sobre inspeção de navios, incluindo o poder de detenção no porto para garantir a sua navegabilidade. Concretamente, a inspeção de navios estrangeiros (PSC) está regulada no Capítulo IV do Título III do Livro IV (arts. 233 a 235). Especificamente em aplicação das normas STCW, os artigos 413 e 414 do CMCV regulam também a inspeção e detenção de navios estrangeiros. Estão também as normas do Decreto-Lei nº 38/98, de 31 de Agosto, antes mencionado.

Assim como o MOU teve origem na Europa, na África Ocidental estabeleceu-se outro regime regional de supervisão denominado "Abuja MOU" (West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control). Memorando mediante o qual certos países da África Ocidental se comprometem a cumprir objetivos similares aos do MOU.

Nas consultas realizadas a responsáveis da Administração Marítima de Cabo Verde, os compromissos de inspeção ou procedimentos estabelecidos pelo texto do Abuja MOU não se estão a ser levados a cabo pelos inspetores do Instituto Marítimo e Portuário. Também é certo que, segundo a página Web do Abuja MOU, Cabo Verde assinou o acordo MOU mas posteriormente não apresentou a carta de aceitação, o que formalmente significa que não está obrigado a aplicá-lo, nem consta nada na legislação de Cabo Verde que contemple esta matéria.

Tudo isto, sem prejuízo de que, como anteriormente se mencionou, a Administração Marítima de Cabo Verde ostenta os poderes de inspeção e incluso detenção de navios estrangeiros em aplicação direta dos tratados internacionais. Não obstante, não foi possível obter informação sobre o número de navios estrangeiros detidos nos portos de Cabo Verde nem o número de deficiências detetadas.

Por outro lado, para quando se realizem inspeções, os artigos 234.2 e 235.1 do CMCV prevêem a comunicação, respetivamente da inspeção e da detenção de navios estrangeiros ao representante e ao armador ou agente para participar na visita. O CMCV remete o desenvolvimento regulamentar pelo Ministro responsável.

O Decreto-Lei nº 38/98, de 31 de Agosto, refere-se também a inspeção das embarcações estrangeiras, que serão, particularmente, quando a Autoridade Marítima o considere necessário para que possam continuar a viagem em condições de segurança e das quais deverá informar-se o representante diplomático correspondente da sua nacionalidade (art. 8).

## Capítulo 16: Transporte de mercadorias perigosas

### 16.1. Legislação internacional

A tutela do tráfego marítimo de mercadorias perigosas constitui uma obrigação dos Estados contratantes da Convenção SOLAS, cujo Anexo inclui – Capítulo VII – regras para o transporte de mercadorias perigosas em embalagens (Parte A); sólidas a granel (Parte A – 1); para a construção e equipamento de navios que transportem produtos químicos a granel (Parte B); para a construção e equipamento de navios que transportem gases liquefeitos a granel e (Parte C) prescrições especiais para o transporte de combustível nuclear irradiado, plutônio e resíduos com elevado nível de radioatividade sob a forma de embalagens a bordo de navios. As normas genéricas previstas no Capítulo VII do documento anexo ao SOLAS 74 e que se desenvolvem numa série de códigos que passam a ser instrumentos vinculativos para os Estados contratantes, são as seguintes:

- Código marítimo internacional de mercadorias perigosas (IMDG), adotado pelo Comité de Segurança Marítima da OMI mediante resolução MSC.122 (75), em vigor na sua forma emendada. Fundamentalmente, o código IMDG estabelece requisitos sobre a estiva, amarração, separação, documentação e notificação relativas às ocorrências relacionadas com mercadorias perigosas.
- Código Internacional para a construção e equipamento de navios que transportem produtos químicos líquidos perigosos a granel (código CIQ), adotado pela OMI mediante Resolução MSC.4 (48), em vigor na sua versão alterada.
- Código internacional para a construção e equipamento de navios que transportam gases liquefeitos a granel (código CIG), adoptados pela OMI mediante a Resolução MSC.5 (48), em vigor na sua versão alterada.
- Código internacional para a segurança do transporte de combustível nuclear irradiado, plutônio e resíduos com elevado nível de radioatividade sob a forma de embalagem a bordo de navios, adotado pela OMI mediante a Resolução MSC.88 (71), em vigor na sua versão alterada.

O objetivo é transportar qualquer mercadoria classificada como perigosa por uma ou outra razão em tais condições de segurança que se evitem o maior número de possíveis acidentes e, no caso de que algum ocorresse, que os carregadores de carga, os manipuladores, os transportadores, recetores e as diversas autoridades tenham conhecimento das instruções básicas sobre como lidar com uma situação de emergência.

O conjunto de instrumentos enumerados constitui um pacote de normas de natureza técnica de enorme complexidade e extensão, que obrigam os Estados partes da Convenção a desenvolver normas internas para pôr em prática e complementá-las cobrindo um vasto leque de temas a serem reguladas, tal como os requisitos para a admissão e manipulação de mercadorias perigosas em portos, a elaboração de planos de emergência ou de contingências que permitam lidar com acidentes ou incidentes que envolvam este tipo de mercadorias, procedimentos de notificação de tráfego e, se necessário, de acidentes ou incidentes que poderiam ter lugar, etc.

É óbvio que, na ausência de outras normas internas complementares, regem nos três países examinados o conteúdo do código IMDG, já que são três Estados partes da Convenção SOLAS.

### 16.2. Legislação de Cabo Verde

O Título III do livro II do CMCV regula o regime dos navios nos portos (arts. 107 a 137). Dos documentos de despacho de entrada se ocupa o artigo 109, que estabelece regras básicas estabelecidas na Convenção FAL. O Capítulo III (arts. 120 a 124) estabelece prescrições singulares para os navios que envolvam riscos especiais; e o artigo 124 remete a um regulamento do Governo sobre mercadorias perigosas, bem como recorda a natureza obrigatória do código IMDG.

No entanto, não parece existir neste momento a referida regulamentação específica sobre o manuseamento e o transporte de mercadorias perigosas, devendo-se concluir que somente se aplica o código IMDG. Existem também várias disposições que abrangem a declaração de mercadorias perigosas no contexto geral da documentação necessária para a entrada e saída de navios.

Portanto, em primeiro lugar, o capítulo VI do Regulamento das capitania (Decreto - Lei n.º 34/98) regula o despacho de navio ante a autoridade marítima, a falta ou a falsificação dos documentos de bordo (papéis de bordo) e os que deve apresentar o capitão de uma embarcação nacional quando chega a um porto nacional ou no exterior e o capitão de um barco estrangeiro quando atreque num porto nacional, sempre que, este último, seja exigido pela autoridade marítima ou o comandante de um navio da guarda costeira.

O Decreto-Lei n.º 41/98, de 7 de setembro, é provavelmente a mais importante disposição que regula a documentação dos navios. Na verdade, é determinado o direito aplicável, salientando que suas normas aplicam-se subsidiariamente, tal como previsto nos tratados em vigor em Cabo Verde (em clara alusão à Convenção OMIFAL). Esclarecido o ponto anterior identifica-se uma longa lista de documentos de bordo, incluindo o título de propriedade, a patente de navegação, a lista da tripulação, certificados de navegabilidade e de segurança exigido por algumas das convenções da OMI (SOLAS e LL) (Art. 2).

Por seu turno, o artigo 36.º das normas de operação dos portos de Cabo Verde (Decreto-Lei n.º 60/93.) também se ocupa dos documentos que o representante do navio deve apresentar à ENAPOR: Registo de entrada, lista de passageiros, lista de Bagagem, manifesto de carga e carga perigosa, plano de carga e descarga. No entanto, parece que o presente regulamento foi revogado, pelo menos tacitamente, pelo novo regulamento dos portos de Cabo Verde (Decreto regulamentar n.º 15/2010, de 20 de Dezembro de 2010).

## Capítulo 17: Instalações portuárias para recepção de resíduos

No âmbito da política geral de proteção do meio ambiente, uma das preocupações fundamentais da comunidade internacional é a tutela dos seus mares e costas. E dentro desta política tem especial relevância a limitação das descargas no mar de resíduos provenientes de navios, a fim de reduzir a poluição nos nossos mares.

Portanto, a Convenção MARPOL, nos seus anexos, além de critérios de construção, equipamento, requisitos operacionais e etc, destinadas a reduzir e prevenir a poluição marinha estabelece como obrigatório que os Estados nos seus portos contem com meios de recepção adequados que permitam que os navios descarquem os resíduos gerados por eles próprios ou pela carga transportada sem lhes causar atrasos desnecessários, e assim evitar assim que estes sejam lançados ao mar.

As instalações de recepção previstas na Convenção MARPOL são:

- Anexo I: Resíduos oleosos do navio ou da carga.
- Anexo II: Resíduos da carga de substâncias líquidas nocivas.
- Anexo IV: Águas sanitárias.
- Anexo V: Resíduos operacionais.
- Anexo VI: Emissões poluentes

Além de outros desperdícios e resíduos não incluídos nas categorias anteriores e dos que o navio tenha necessidade de descartar, tais como as baterias, restos de obras executadas bordo, isolamento, etc.

O Decreto regulamentar n.º 15/2010, de 20 de Dezembro, sobre a regulamentação dos portos de Cabo Verde, nos seus arts. 101 a 106 trata sobre as instalações para a recolha dos resíduos gerados pelos navios, de acordo com os planos regionais e internacionais (nomeadamente a regra 12 do anexo I da MARPOL), plano de gestão do lixo, recolha de resíduos, etc. Mas não foi possível constatar se nos portos da República de Cabo Verde existem instalações de recepção em conformidade com o estabelecido nos anexos I, II, IV, V e VI da Convenção MARPOL 73/78.

No entanto, tivemos conhecimento no orto do Mindelo, na Ilha de São Vicente, existe uma empresa que remove resíduos do anexo I (substâncias oleosas) em bidões, mas suas atividades não são supervisionadas pela administração marítima mas sim pelo responsável para o Meio Ambiente.

O Tráfego de substâncias líquidas nocivas que suportam os portos de Cabo Verde não faz que seja necessário prever a criação das instalações de recepção do anexo II.

Os resíduos referidos no anexo V, são recolhidos pelos serviços de recolha de lixo dos municípios de Praia e Mindelo.

Para os navios em tráfego internacional não conta com instalações de recepção poderia não ter maior importância ao poder manter os resíduos à bordo até fazer escala noutros portos. No entanto, os navios empregados para cabotagem inter-ilhas não têm essa possibilidade.

## **PARTE 6.- PODERES E DEVERES COMO ESTADOS RIBEIRINHOS**



## **Capítulo 18: Dados estatísticos do tráfego de navios nos espaços marítimos nacionais**

Os Estados costeiros, independentemente da frota que leve a sua bandeira ou dos portos localizados no seu litoral, deverão contar com determinados serviços de apoio ao tráfego marítimo, tais como a ajuda à navegação, sinalização náutica, sistemas de organização do tráfego marítimo, salvamento marítimo e luta contra a poluição, etc., já que a segurança dos navios em trânsito redundará em benefício das suas costas.

A dimensão destes serviços estará relacionada com o tipo e quantidade de navios em trânsito, tendo em conta o volume e tipo de mercadorias transportadas.

Ao não existir nenhuma obrigação de notificação ou monitoramento dos sistemas de tráfego marítimo, os navios que transitam o espaço marítimo de Cabo Verde não informam nem são detetados, portanto, não existem dados fiáveis.

## Capítulo 19: Auxílio à navegação, avisos aos navegadores, sinalização náutica e serviços hidrográficos

A navegação marítima tradicional ao longo da história poderia ser qualificada como independente no sentido de que, uma vez que um navio abandonasse o porto, ficava a depender das decisões tomadas pelo capitão e sua tripulação, praticamente sem contato com outros, decisões muitas vezes baseadas em informações deficientes e escassas. O apoio desde base terrestre poderia ser considerada mínima ou inexistente e isso suporia em diversas ocasiões que a aventura marítima terminasse em tragédia.

Conscientes disso, os países costeiros, em cujas costas frequentemente atracavam navios, montaram sistemas de sinalização náuticas disponíveis no momento na época: Sinais e faróis

A medida que a tecnologia foi evoluindo, por um lado os navios passaram a ter mais sistemas e maneiras de navegar de forma autônoma, mas por outro lado, os países desenvolveram sistemas de ajuda e apoio à navegação, cada vez mais sofisticados, o que torna possível a atual navegação marítima com elevados níveis de segurança. O Capítulo V da Convenção SOLAS é dedicado à segurança da navegação e, designadamente, aborda outras questões tais como:

- Avisos náuticos: Todos os Governos Contratantes tomarão as medidas necessárias para assegurar que as informações recebidas de qualquer fonte fiável sobre qualquer perigo é posta imediatamente no conhecimento daqueles que podem ser afetados e de outros governos interessados.
- Serviços e avisos meteorológicos: os Governos contratantes comprometem-se a promover a recolha de dados meteorológicos pelos navios que se encontrem no mar e a fazer a revisão, difusão e intercâmbio desses dados como melhor convier para fins de auxílio à navegação. As Administrações estimularão o emprego de instrumentos meteorológicos de alta precisão e facilitarão a verificação desses quando necessário. Os serviços meteorológicos nacionais relevantes poderão tomar medidas adequadas para efectuar essa verificação, que será fornecida gratuitamente ao navios.
- Serviços hidrográficos: Os Governos contratantes comprometem-se a ter o equipamento necessário para a recolha e a compilação de dados hidrográficos, publicação, distribuição e manutenção atualizada de toda a informação náutica necessária para uma navegação segura.
- Ajudas à navegação: todos os Governo contratante compromete-se a estabelecer, segundo considere necessário e viável, seja de forma individual ou em colaboração com outros governos contratantes, auxílio à navegação que justifique o volume de tráfego e exiga o grau de risco. Para assegurar que os auxílios à navegação sejam o mais uniforme quanto possível, os governos contratantes comprometeram-se a ter em conta as recomendações e diretrizes internacionais para estabelecer tais auxílios à navegação.

Capítulo III do título III do livro II do CMCV contém o Regulamento de base da segurança na navegação (arts. 49 a 59). Estas medidas incluem auxílios à navegação, a competência da administração marítima (Art. 49) e os avisos pertinentes aos navegadores e publicação periódica de documentação sobre a matéria, incluindo livros sobre faróis e sinais e cartografia (Art. 54).

A nível regulamentar, o único que consta é que o Decreto - regulamentar n.º 3/2005 de 11 de Abril, aprova o estatuto do IMP, no qual, como já foi dito, atribui-se claramente ao IMP todos os poderes administrativos do país na área de transporte marítimo, navegação e portos, incluindo o sinalização marítima e ajudas à navegação, assim como a promoção dos levantamentos hidrográficos e da cartografia oceanográfica.

De acordo com as regras citadas acima, e no que se refere aos avisos aos navegadores, sob a responsabilidade das capitánias do porto de Barlavento e Sotavento e, daí, do Instituto Marítimo Portuário, o Centro Costeiro localizado no Mindelo e propriedade da empresa privada TELECOM, é a transmissora dos radio-avisos náuticos, bem como o

tráfego de socorro relacionado com todas as comunicações de segurança marítima, cobrindo as áreas A1 e A2 de acordo com o Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima. A estação costeira mantém um serviço de 24 horas com a escuta permanente no canal 16 VHF e frequência de 2.182 kHz, tendo por sua vez encomendado o serviço Navtex (518/490) kHz com duas frequências, transmitindo por um a informação em inglês e pelo outro em português. Para além disso, é responsável de prestar o serviço de comunicações públicas em banda de ondas médias e curtas terra/navio.

Na estação de costeira está centralizada a recepção do sinal AIS (sistema de identificação automática). Este sistema permite, com 3 antenas localizadas nas ilhas de S. Vicente, Sal e Santiago, um controlo dos navios mercante que transitam as águas interiores e exteriores do arquipélago, alcançando 60 quilómetros que, dependendo da propagação do momento, podem ser muito mais elevado. Um sinal de repetidor de AIS que é recebido no litoral, situa-se nas instalações do IMP, da capitania do Mindelo.

Sobre os serviços hidrográficos, 54.1 do CMCV requer que a administração garanta a publicação periódica das cartas oficiais de navegação, que devem incluir naufragios, baixos ou outros obstáculos que afetem de forma permanente a segurança da navegação marítima.

O Decreto n.º 49/91, aprova o Acordo de Cooperação entre o Governo da República de Cabo Verde e o Governo da República Portuguesa, no campo do desenvolvimento marítimo, hidrografia, cartografia, segurança da navegação e oceanografia. Ao abrigo do presente acordo os levantamentos hidrográficos e a elaboração da cartografia náutica foram delegadas as instituições competentes de Portugal.

Artigo 56 do CMCV contém a regulamentação básica dos sistemas de comunicação para navios, serviços de tráfego marítimo e sistemas de organização do tráfego, remetendo a elaboração de regulamentação ao governo. Neste momento não foram introduzidos nas águas de Cabo Verde nem os sistemas de tráfego marítimo, nem os sistemas de notificação obrigatória.

## Capítulo 20: Reglamentação internacional como forma de evitar as abordagens e seguimento da informação do tráfego marítimo

Como já foi indicado no início deste relatório, para evitar abordagens entre navios no mar e em todas as águas que têm comunicação com ela, mediante regras de rumo e governo, regulando as luzes, marcas e sinais sejam elas luminosas, sonoras ou por bandeiras a ser exibidas dependendo do tipo de navio, as condições em que está situado no momento ou a atividade está sendo executada, a Organização Marítima Internacional adotou em 1972, o Regulamentos Internacional para evitar as abordagens no mar (COLREG) (ver seção 2.2 na página 8).

A medida que foi aumentando o número de navios que navegam pelos oceanos do mundo, estas aumentaram consideravelmente em tamanho e transportam cargas tão valiosas como perigosas, coincidindo em canais e "estreitos com pouco espaço de manobra" e com elevada densidade de tráfego, em certas ocasiões com más condições atmosféricas. Por conseguinte, os estados costeiros, aproveitando os progressos da tecnologia e para evitar ou reduzir situações de risco nas suas águas ou adjacentes, desenvolveram os chamados "serviços de tráfego marítimo", conhecidos pela sua sigla inglesa, e que são, segundo a definição da Organização Marítima Internacional, "aqueles serviços estabelecidos por uma autoridade competente projetados para aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo e a proteção do meio ambiente". O serviço terá capacidade de interação com o tráfego e para responder às circunstâncias do tráfego na zona.



Figura 20.1: Tráfego na ZEE

Nos termos do artigo 53 do CMCV, todos os navios sem exceção devem ajustar a sua navegação as regras de luzes, sinais, direção e governo às previstas nos regulamentos aplicáveis e, em particular, ao Regulamento Internacional para evitar as Abordagens no mar. Não existe nas águas caboverdianas serviços de tráfego marítimo.

## Capítulo 21: Salvamento marítimo

Desde os tempos mais primórdios, o espírito de solidariedade entre os seres humanos tem levado as pessoas ajudar a outras pessoas em situações de perigo. No mar tem sido tradição, cuja origem é difícil remontar, que se socorresse as pessoas em perigo por terra ou de outros navios. Como é natural, a antiga tradição de que os marinheiros se interajudem em alto mar não passou despercebido aos legisladores, e o que anteriormente era uma obrigação moral hoje está refletido nas convenções internacionais mais importantes como a UNCLOS, cujo artigo 98 estabelece: *o dever de prestar assistência*.

Todos os Estados exigirão ao capitão de um navio que hasteie o seu pavilhão que, sempre que possa fazê-lo sem perigo grave para o navio, sua tripulação ou seus passageiros:

Preste assistência a qualquer pessoa que esteja em perigo de desaparecer no mar;  
Se dirija a toda a velocidade possível para prestar assistência às pessoas que estejam em risco, assim que que tenha conhecimento que necessitam ajuda e tenha uma possibilidade razoável de o fazer;  
Em caso de abordagem, prestem assistência ao outro navio, a sua tripulação e passageiros e, quando seja possível informem ao outro navio o seu nome próprio, o seu porto de registo e o porto mais próximo onde fará a escala.

Todos estados costeiros devem promover a criação, funcionamento e manutenção de um serviço de busca e salvamento, adequado e eficaz para garantir a segurança aérea e marítima e, quando as circunstâncias o exigirem, cooperarão para tal com os Estados vizinhos mediante mútuos acordos regionais.

A Convenção SOLAS na Regra 7 do seu capítulo v dispõe: *Serviços de busca e salvamento*.

Os governos contratantes compromete-se a assegurar a adopção de todas as medidas necessárias para manter as comunicações de assistência e coordenação na sua área de responsabilidade e para salvar pessoas em perigo no mar, perto de suas costas. Estas medidas incluem a criação, utilização e manutenção das instalações de busca e salvamento que considerem viáveis e necessárias, levando em consideração a densidade do tráfego marítimo e aos perigos existentes para navegação, busca e salvamento e fornecerão, na medida do possível, os meios da localização e o resgate de tais pessoas.

Como resultado de reuniões para a elaboração de SOLAS no ano de 1960, os Estados participantes elaboraram a Recomendação nº 40, que reconhecia a conveniência da coordenação das atividades relativas à segurança no mar entre várias organizações intergovernamentais. Posteriormente, em 1970 teve lugar nos Estados Unidos um seminário sobre resgate no mar. As recomendações desse seminário foram a base para que a OMI se encarregasse de coordenar a elaboração da Convenção SAR 79 (*Search and Rescue*).

De acordo com esta Convenção, as áreas de responsabilidade para busca e salvamento que correspondem a Cabo Verde, Senegal e Espanha, são as indicadas no mapa da Figura 23.1 na página 323.

### 21.1. Legislação internacional relacionada com o S.A.R.

No que esteja relacionado com a salvaguarda vida humana no mar e busca e salvamento marítimo, bem como prevenção e combate à poluição marinha, a República de Cabo Verde é Parte, como já foi dito anteriormente, das convenções internacionais SOLAS 74/78 e SAR 79, ambas ratificadas em Dezembro de 1996, juntamente com a Convenção OPRC. É também parte da Convenção Internacional de Aviação Civil, IÇÃO 44.

### 21.2. Legislação nacional relacionada com o S.A.R.

Os espaços marítimos de Cabo Verde estão regulados no Título II do Livro II do CMCV (arts. 13 a 30), que segue fielmente as normas da UNCLOS para os Estados arquipélagos.

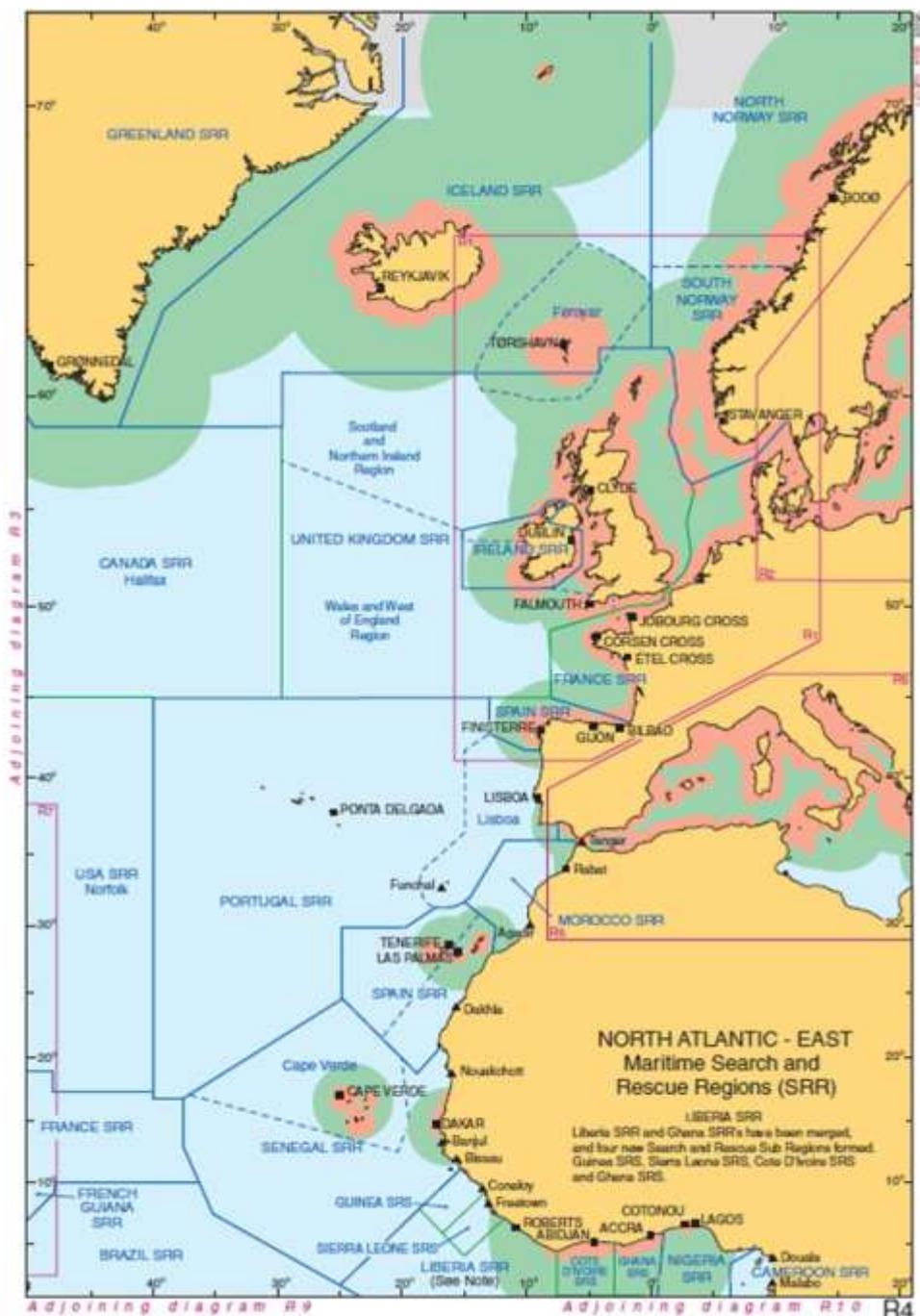


Figura 21.1: Zonas de responsabilidade de busca e salvamento – Atlântico Norte.

O Título V do livro II do CMCV regula os serviços públicos de resgate marítimo (arts. 73 a 79), introduzindo os princípios de base derivados do SAR, incluindo a elaboração de planos nacionais de emergência. Existe um projeto do Plano Nacional de Resgate concluído e na pendência da sua aprovação pelo governo.

### 21.3. Organismos nacionais envolvidos

O Instituto Marítimo e portuário

O IMP acima mencionado é o órgão competente (Autoridade Nacional) em questões relacionadas com o resgate marítimo e combate e resposta à poluição marinha. A coordenação das operações, se realiza atualmente através da Capitania de Barlavento.

#### Enapor S.A.

Empresa estatal proprietária do serviço de rebocadores dos portos principais das ilhas. A pedido da Capitania marítima e para operações na salvaguarda da vida humana no mar, podesse activar mediante requisição de qualquer uma das suas unidades. Eles estão mobilizados principalmente para operações de reboque no mar, que, dependendo da situação de emergência, pode levar a um reboque comercial.

#### Guarda Costeira

Pertencentes às forças armadas do país, é o órgão competente a nível da defesa nacional e a vigilância do litoral e das águas sob jurisdição Cabo-verdiana. Mediante pedido escrito da Capitania de Portos ou o MRCC Mindelo e para efeitos da operação na salvaguarda da vida humana no mar, suas unidades podem ser ativadas. São mobilizadas principalmente para pesquisa operacional relacionados resgate marítimo, determinando este órgão, as áreas e tipo de resgate.

#### Estação costeira

Como foi já referido acima, a estação costeira da empresa privada Mindelo TELECOM é responsável pelo tráfego de busca e salvamento e todas as comunicações de segurança marítima. O sistema de comunicações através da estação costeira, funciona de forma otimizada.

## 21.4. Meios de salvamento dos órgãos citados

No quadro 23.1 na página 326 são indicados os meios de resgate de superfície existentes na República de Cabo Verde. Por outro lado, a Guarda Costeira tem uma aeronave Dornier 228, com uma autonomia de 7 horas e 30 minutos e um avião Bandeirante, com autonomia de 7 horas, ambos com base na Praia.

**Quadro 21.1: Meios de resgate de superfície em Cabo Verde.**

Órgãos	Nome	Tipo	GT	L (m)	V (kn)	Autonomia	Tripulac.	Localização	Ano	Tiro
G. Costeira	VIGILANTE	P	360	52	18	15 dias	19	Mindelo	1970	
G. Costeira	TAINHA	P	57	26	24	3 dias	9	Mindelo	1998	
G. Costeira	ESPADARTE	P	20	15,5	24	2 dias	6	Praia	1993	
ENAPOR S.A.	MONTE CARA	R	429	34,5	12	2000 milhas	6	Mindelo		38
ENAPOR S.A.	ATLÁNTICO	R	133	28,12	10,5		6	Praia	1965	9
ENAPOR S.A.	CABO VERDE	R	48,32	25	11,2		9	Mindelo	1969	7,5
ENAPOR S.A.	DAMÃO	R	165	29,5	12,5		14	Mindelo	1962	7
C. Porto	RELIANCE	L	men. 20	12	12		Não tem	Praia		
C. Porto	RELIANCE	L	men. 20	12	12		Não tem	Mindelo		
C. Porto	ILHÉU DOS PASSÁROS	L	men. 20	15,75	34	300 milhas	4	Mindelo	2010	
C. Porto	PONTA NHO MARTINHO	L	men. 20	15,75	34	300 milhas	4	Praia	2010	

TIPOS: P–Barco de patrulha, R–Rebocador, L - Lancha. Tiro em toneladas.  
 Fonte: elaboração própria com informação do IMP.

## Capítulo 22: Prevenção e combate à poluição marinha

UNCLOS estabelece que quando um Estado tiver conhecimento de casos em que o meio marinho está em risco iminente de sofrer danos causados por poluição ou que já os sofreu, deverá informar imediatamente a outros Estados que considere susceptível de serem afetado por tais danos, bem como as organizações internacionais relevantes. Também nestes casos, os Estados da área afetada, na medida das suas possibilidades, e as organizações internacionais competentes devem cooperar tanto quanto seja possível para eliminar os efeitos da poluição e evitar ou minimizar os danos. Para o efeito, os Estados irão desenvolver e promover planos de emergência comuns para lidar com incidentes de poluição do meio marinho.

Por outro lado, a Convenção MARPOL também estabelece a obrigação de informar sobre os acontecimentos relativos a substâncias nocivas, e sempre que uma parte receba um relatório deverá retransmitir sem demora à Administração do navio interessado e para todos os outros Estados que possam ser afetados. Também obriga os Estados parte para que transmitam instruções aos seus navios e aeronaves de inspeção marítima e outros serviços competentes, para que informem as suas autoridades qualquer dos acontecimentos mencionados no protocolo I da Convenção (disposições para formular relatórios sobre acontecimentos relacionados com substâncias nocivas). Essa parte, se o considerar adequado, deve transmitir um relatório para a Organização e a todas as partes interessadas.

A obrigação de comunicação e preparação de planos de emergência para lidar com incidentes de poluição no meio marinho (planos de contingência para poluição marinha), foram recolhidos e desenvolvidos na Convenção OPRC e seu protocolo OPRC/HNS.

A legislação neste domínio está regulamentada nos artigos 22 a 24 (exclusivos para a ZEE) e 60 a 72 (aplicáveis a todos espaços marítimos, conforme o caso).

Sobre os incidentes de poluição, o artigo 71 do CMCV contém o Regulamento de base do dever de notificação por parte dos capitães das situações de poluição que tenham conhecimento, enquanto a regra básica sobre a investigação destes acidentes está, como foi dito quando nos referimos à investigação de acidentes, no artigo 78 do CMCV. Não temos conhecimento de mais legislação a respeito dessa matéria.

Assim, a investigação das situações de poluição faz-se sob o comando e coordenação do Capitão do Porto da área onde ocorreu o acidente, quem fará chegar as conclusões ao Presidente Instituto Marítimo Portuário. Por outro lado, tal como já vimos, pelo Decreto nº 9/2000 foi aprovado a ratificação da Convenção OPRC (BO n.º 18, 19/07/2000).

Os Artigos 69º e 70º do CMCV configuram o quadro jurídico de base para o planeamento de contingências de combate à poluição com base na Convenção OPRC, e confiam à administração marítima a sua detalhada preparação em colaboração com outros departamentos. No entanto, não existe evidência legislação de desenvolvimento nesta matéria.

O Governo de Cabo Verde está consciente de que um derrame de enormes proporções de hidrocarbonetos procedentes de um navio em águas caboverdianas poderia conduzir a consequências catastróficas para a economia e o ecossistema. O risco existe tendo em conta o tráfego intenso de navios-tanque que navegam por suas águas, estima-se que a volta três por dia, no lastro ou carregados com até 300.000 toneladas de petróleo bruto, procedentes do Atlântico Sul e rumo a Europa ou América.

Para cumprir as obrigações impostas pela Convenção OPRC, IMP desenvolveu o correspondente Plano Nacional de contingências com o objetivo de garantir uma resposta rápida, adequada e efectiva a derrames ou a ameaça de derrame de hidrocarbonetos, produtos químicos ou outras substâncias perigosas, com o objetivo de minimizar os danos ao meio ambiente e o impacto sobre o bem-estar social e económico dos cidadãos que residem nas zonas costeiras, e da República de Cabo Verde na sua totalidade.

O documento, embora concluído e comunicado à OMI, não está ainda operacional já que está pendente da aprovação pelo Governo da norma regulamentar que lhe dará força jurídica. Este plano nacional para contingências contra a poluição marinha acidental é parte, além disso, do quadro da Convenção relativa à cooperação em matéria de proteção e preservação do meio marinho e da zona costeira da região ocidental e central africana (Convenção de Abidjan); do projeto " Global Initiative for West and Central Africa (WACAF GI)", composta por 21 países da região e que é desenvolvido sob os auspícios da OMI e IPIECA (International Petroleum Industry Environment Conservation Association) e, evidentemente, de acordo com as diretrizes do referido OPRC-90.

O pessoal do IMP recebeu uma formação adequada nesta matéria, sendo de destacar, entre outros, os seguintes workshops e seminários:

- Seminar on the OPRC–HNS Convention; regional OPRC Level III Course. GI WACAF Project Launch.
- National workshop for the development of a national contingency plan for Cabo Verde. GI WACAF Project.
- National workshop for testing the finalizing the national contingency plan. GI WACAF.
- National workshop of the development of national oil spill vulnerability maps for Cabo Verde. GI WACAF.
- Seminário sobre a gestão de crise por poluição marinha. Desenvolvido no acima mencionado projecto de cooperação bilateral técnico entre a Direção-geral da Marinha Mercante espanhola e o IMP, sob os auspícios da Agência Espanhola de Cooperação Internacional e Desenvolvimento (AECID).



## PARTE 7.- PROTEÇÃO MARÍTIMA



## Capítulo 23: Informação sobre o Código internacional de proteção a navios e instalações portuárias

Na sua origem a OMI centrou o seu interesse no desenvolvimento de regras sobre construção, manutenção e operações de navios com o objetivo de preservação da vida humana no mar, dos navios e suas cargas. Numa segunda fase, que começou na década de 1970, o conceito de segurança foi estendido para a preservação do meio ambiente. A situação do terrorismo global que o mundo enfrenta, fez com que a OMI aborde o conceito mais do ponto de vista da segurança, não só no navio, como tinha sido o caso até agora, mas também na “interface” navio/porto, ou seja, na Instalação Portuária.

Após os trágicos acontecimentos de 11 de setembro de 2001, a vigésima-segunda Assembleia da OMI concordou unanimemente que deveriam ser criadas novas medidas no âmbito da proteção dos navios e das instalações portuárias contra riscos decorrentes das ameaças de carácter anti-social, tais como o terrorismo, contrabando de mercadorias, pessoas, armas e materiais que representam um perigo contra a saúde ou segurança das pessoas ou do meio ambiente, e na Conferência dos governos contratantes à Convenção SOLAS de 1974, realizado de 9 a 13 de Dezembro de 2002, adoptou-se o Código Internacional para a proteção de navios e instalações portuárias (código ISPS).

Os objetivos do presente código são estabelecer um quadro internacional para a cooperação entre os Governos contratantes, órgãos governamentais, administrações locais e os setores do transporte marítimo e portos com o fim de detectar e avaliar as ameaças à segurança marítima e tomar medidas preventivas contra as situações que afetem a proteção de navios e instalações portuárias utilizadas no comércio internacional.

A seguir, passaremos as informações gerais sobre a proteção em Cabo Verde, Senegal e Ilhas Canárias, mas como uma das tarefas a serem executadas, dentro do que é o diagnóstico de segurança e proteção, é uma avaliação sobre proteção nos portos da Praia, Dakar e Las Palmas, e a cada um deles dedicaremos, a seguir, um capítulo individual.

A República de Cabo Verde transposto o código ISPS para seu Sistema Jurídico através do Decreto-Lei nº 26/2004 de 21 de Junho de 2006, nesta norma, além de estabelecer diretrizes para a implementação do código ISPS, se estabelece que a autoridade designada é o IMP. No Instituto, há a figura de um Encarregado da Proteção com responsabilidade de coordenar a política geral de Proteção Marítima e portuária que é assistido por um Comité Consultivo Nacional, como órgão assessor em matéria de proteção dos navios e instalações portuárias. É da responsabilidade da PMI, através desta figura, comunicar a OMI as informações de proteção em conformidade com as disposições da Convenção SOLAS e mantê-las atualizadas.

Por outro lado, os artigos 103 e 104 do CMCV referem-se à Proteção, assinalando que a autoridade competente em matéria de proteção dos navios e das instalações portuárias é a Administração Marítima (IMP) indicando, também, que as forças policiais serão responsáveis pelas operações de vigilância, prevenção e repressão de qualquer acto ilícito intencional nas zonas portuárias em coordenação as administrações marítimas e portuárias. Também acrescenta que as forças policiais, em relação às matérias de proteção do transporte marítimo internacional, devem subordinar a sua planificação as instruções emanadas da Administração Marítima.

O IMP é, por conseguinte, o órgão de administração, que velará por:

- Que se efectue a avaliação da proteção dos navios;
- Que estes contem com um plano de proteção aprovado;
- Expedir certificados internacionais de proteção de navios;
- Que seja designado ao oficial da companhia para a proteção marítima;
- Que os navios contem com o seu responsável de proteção;

Proteção das instalações portuárias;

- Que se realize a avaliação da proteção das instalações portuárias;
- Que estas instalações contem com um plano de proteção aprovado;
- Que exista um responsável da proteção da instalação portuária.

No que diz respeito aos navios, o IMP é o órgão directamente responsável pelo cumprimento das prescrições do código ISPS e, das entrevistas mantidas com os seus responsáveis, podemos depreender o trabalho que realizam..

# Capítulo 24: Análise da implementação do Código internacional de proteção dos navios e instalações portuárias no Porto da Praia

## 24.1. Introdução

O objetivo deste capítulo é verificar o nível de execução e cumprimento do código ISPS (PBIP) para o Porto da Praia. Para esse fim utilizou-se o método de trabalho a Circular da OMI 1131, de 14 de Dezembro de 2004, relativa às orientações para a auto-avaliação dos governos contratantes da Convenção SOLAS e das instalações.

## 24.2. Método de trabalho

Visita ao Porto e posteriores reuniões de trabalho com a pessoa responsável pelo estabelecimento e funcionamento do Sistema de Proteção (OPIP).

Estudo das características físicas, tráfego e organização administrativa do Porto.

Identificação das instalações portuárias afetadas pelo presente regulamento no Porto da Praia, bem como as infraestruturas e ativos que são importantes proteger.

Análise do procedimento a seguir para a avaliação da Proteção das Instalações portuárias da Praia (EPIP).

Análise da implementação do Plano de Proteção das Instalações Portuárias do Porto da Praia (PPIP), com base nos resultados da avaliação feita anteriormente e atualizações do Plano de Proteção aprovado.

No início de cada uma das seguintes epígrafes, entre parênteses, figuram referências às Regras do capítulo XI-2 da versão alterada da Convenção SOLAS de 1974 e seções e parágrafos das partes A e parte B, respectivamente, do ISP, que permitem identificar procedimentos e os meios avaliados.

## 24.3. Processo de implementação

(Regras XI-2/1.11, XI-2/2, XI-2/10, XI-2/3, XI-2/1.1, XI-2/10.2, XI-2/1.1, XI-2/1, XI-2/2.2, XI-2/11.1, XI-2/12.1, XI-2/13).

A República de Cabo Verde transpôs o código ISPS ao seu Sistema Jurídico mediante o Decreto-Lei nº 26/2004, de 21 de Junho de 2006, na qual, além de estabelecer diretrizes para a implementação do Código ISPS, foi determinado que a autoridade designada é o IMP. No Instituto existe a figura de um responsável pela proteção com responsabilidade de coordenação geral da política de Proteção Marítima e Portuária, que é assistido por um Comité Consultivo Nacional como órgão assessor em matéria de proteção para navios e instalações portuárias. É da responsabilidade da PMI, através desta figura, transmitir a OMI essa informação de proteção em conformidade com as disposições da Convenção Solas e mantê-lo atualizado.

A Instalação Portuária do Porto da Praia figura registada na base de dados da OMI com a denominação de "*Porto Da Praia*", port facility number "CVRAI-0001" e com data de aprovação do Plano de Proteção, o dia 14 de Junho de 2004.

De acordo com entrevistas, não consta que o Governo de Cabo Verde tenha assinado acordos bilaterais ou multilaterais com outros Governos contratantes sobre medidas de proteção alternativas. Tanto a Avaliação da

Proteção como o Plano de Proteção foram realizados pela OPIP com a assistência técnica de um consultor especializado, como organização de proteção reconhecida pelo IMP, em particular a consultoria portuguesa CERTITECNA; Atualmente está a proceder à revisão e actualização do PPIP.

O Método de avaliação utilizada consistiu em uma análise de risco, tendo em conta a probabilidade, vulnerabilidade e consequências de situações que possam afetar a proteção marítima de ativos e das infraestruturas do porto da Praia, tudo isto de acordo com as epígrafes 15.11 e 15.17 na parte B do código ISPS e dependendo as conclusões do relatório de avaliação desenvolveu-se e definitivamente foi aprovado o Plano de Proteção do porto da Praia.

Além disso é da responsabilidade da IMP em matéria de segurança portuária:

- Identificar e designar as instalações portuárias as quais é aplicável o Código PBIP.
- Designar os OPIP das instalações portuárias de Cabo Verde sujeitas à aplicação do ISPS (Praia e Mindelo).
- Determinar os conhecimentos mínimos em matéria de proteção marinha que devem ter os OPIP.
- Estabelecer o nível de proteção das instalações portuárias e o procedimento para o comunicar.
- Ser ponto de contato para receber informações sobre os níveis de proteção de navios em águas territoriais e as instalações portuárias de Cabo Verde

## 24.4. Descrição geral da instalação portuária

O porto da Praia, situado na ilha de Santiago, é um dos principais pontos de entrada para de mercadorias em Cabo Verde, representando 37% do número total de tráfego portuário; é também o principal porto de distribuição de mercadorias para as ilhas do sul do arquipélago.

A aproximação é feita diretamente desde o mar aberto sem restrições de acesso. O anteporto é uma área de aproximadamente 600 m de diâmetro com profundidades médias de 14 m, limitado pela ilha de Santa Maria e o cais nº 1.

O porto da Praia tem uma planta em forma de L, é composto de cinco docas, o nº 1 e grande parte do nº 2 estão dedicados ao tráfego internacional de contentores, granéis sólidos e líquidos, carga geral e, eventualmente, de navios de cruzeiro turístico.

**Quadro 24.1: Porto da Praia**

Nome da Instalação Portuária	Porto da Praia
Nome do Explorador/Proprietário	ENAPOR
Nome do OPIP	João Jorge G. Pina Martins
Número médio de navios regidos pela convenção SOLAS recebido por ano	250 atracados e fundeados

**Tabela 24.2: Porto da Praia – características físicas dos cais**

Cais	Altura	Largura	Sonda
1	218,00	30,00	-9,50
2	314,00	30,00	-7,50
3	80,00	19,50	-5,00
4	80,00	19,50	-5,00
5	55,00	24,50	-3,00

Fonte: ENAPOR

Os cais números 3 e 4 estão envolvidos no tráfego de cabotagem nacional de navios roll on/roll off, de passageiros e mercadorias em geral tendo um pequeno porto de 146m<sup>2</sup> exclusivamente para esse tráfego. Cais nº 5 está dedicado à atividade da frota de pesca. O porto atualmente tem capacidade para mover aproximadamente um milhão de toneladas de mercadorias por ano.

O porto da Praia está em pleno processo de ampliação e modernização das suas infraestruturas, cujo trabalho é financiado pelos Governos de Cabo Verde e Estados Unidos através do programa *Millennium Challenge Account* (MCA). O orçamento para a primeira fase ascende a 95 milhões de dólares e irá equipar o porto das seguintes infraestruturas: uma área de armazenamento de contentores que incluirá os edifícios administrativos da ENAPOR, área de logística para operadores portuários, alfândega, nova estrada de acesso que ligará o porto com a rede rodoviária de Santiago e condicionamento do cais nº 2 e os cais da cabotagem. A segunda fase consistirá na ampliação do cais nº 1 até uma longitude de 450 m com um calado de até 13,50 m, a construção do novo Terminal de contentores capaz para guindastes de *trastainer*. O novo Terminal vai ocupar uma área de oito hectares ampliando a sua capacidade em 436 TGS de contentores carregados, 736 TGS de vácuos e 26 TGS para mercadorias perigosas e terá um sistema de combate a incêndios, abastecimento de água e electricidade, telecomunicações, etc. A nova barragem vai aumentar a proteção do Porto contra a ondulação e a ondulação de direção S-SW, conhecido como "Calema", e atualmente complicando as condições de funcionamento do cais nº 2, especialmente entre os meses de Maio a Outubro. As obras estarão concluídas com uma dragagem da Baía de Ilha de Santa Maria, que significa a remoção de cerca de 80.000 m<sup>3</sup> de material.

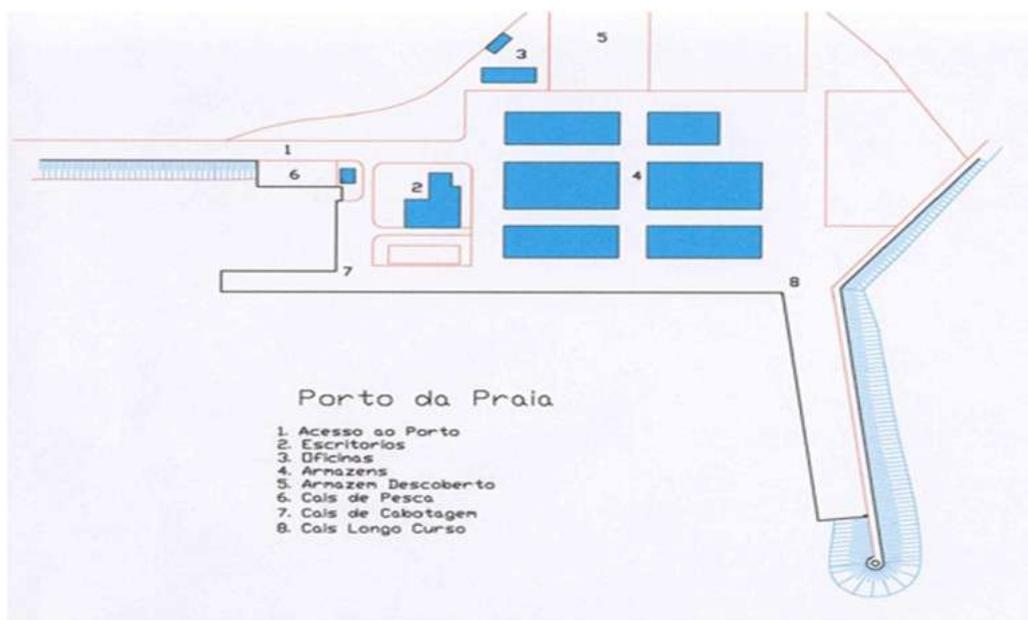


Figura 24.1: Porto da Praia

Devido aos trabalhos de ampliação que estão a ser implementados, a capacidade de armazenamento de mercadorias foi reduzida temporariamente; o porto tem atualmente dois armazéns cobertos 1.600 m<sup>2</sup> e 2.400 m<sup>2</sup> respectivamente, dedicados à armazenagem e desconsolidação, esplanade descoberta para depósito de armazenagem de contentores e veículos de cerca 10.000 m<sup>2</sup>; também dispõe de silos para a armazenagem de cereais que ocupam 8.270 m<sup>2</sup> e uma área para armazenagem de cimento que são descarregados dos navios mediante um sistema de tubos; o cimento representa aproximadamente 30% das mercadorias descarregadas. Para poder dar resposta às necessidades de armazenagem das mercadorias durante o trabalho de ampliação, o porto da Praia arranhou uma área de armazenagem próximo as instalações portuárias denominado "Achada Grande Tras"; ocupa uma extensão de 35.000 m<sup>2</sup> para contentores e veículos, com todas as instalações necessárias para a entrega de mercadorias.

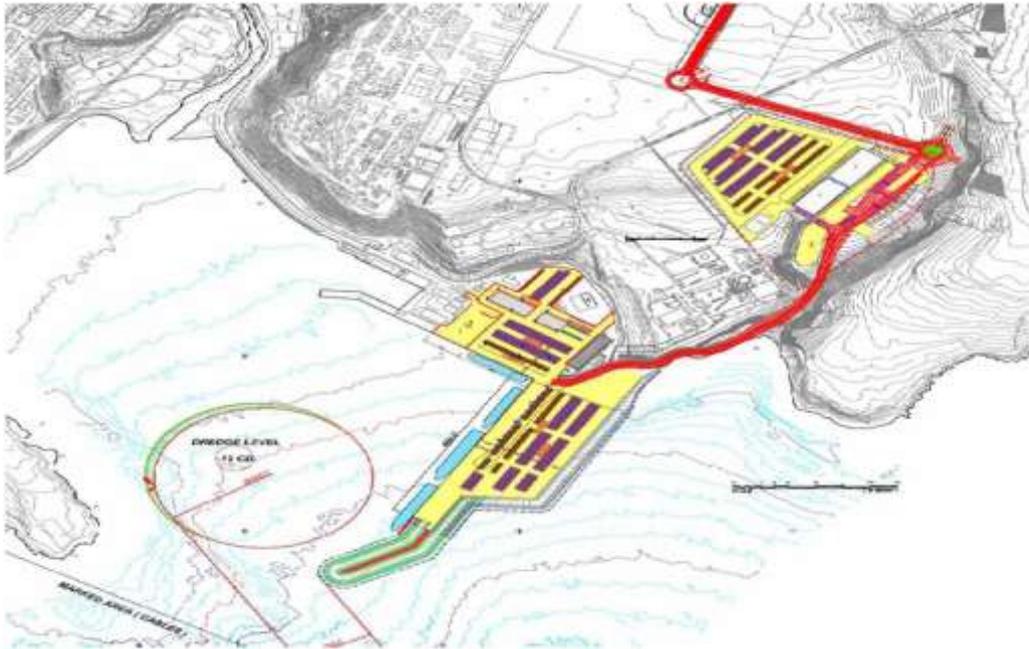


Figura 24.2: Ampliação do Porto da Praia.

## 24.5. Relatório da avaliação da proteção

Tanto a avaliação e como o Plano de Proteção são documentos confidenciais estando especialmente protegida a sua divulgação, sendo esta responsabilidade do Oficial de proteção e a Organização de Proteção do Estado, portanto o relatório de avaliação da proteção do Porto da Praia que se desenrola abaixo tem especialmente em conta esta condição. O porto da Praia estabeleceu um procedimento para salvaguardar as informações confidenciais sobre proteção tanto em papel como em formato electrónico (Alínea B / 16.8.6)..

Na exposição faze-se referência as correspondentes Seções da parte A dos requisitos obrigatórios, e parágrafos da parte B das orientações sobre as disposições do capítulo XI-2 do anexo da Convenção SOLAS e do código ISPS.

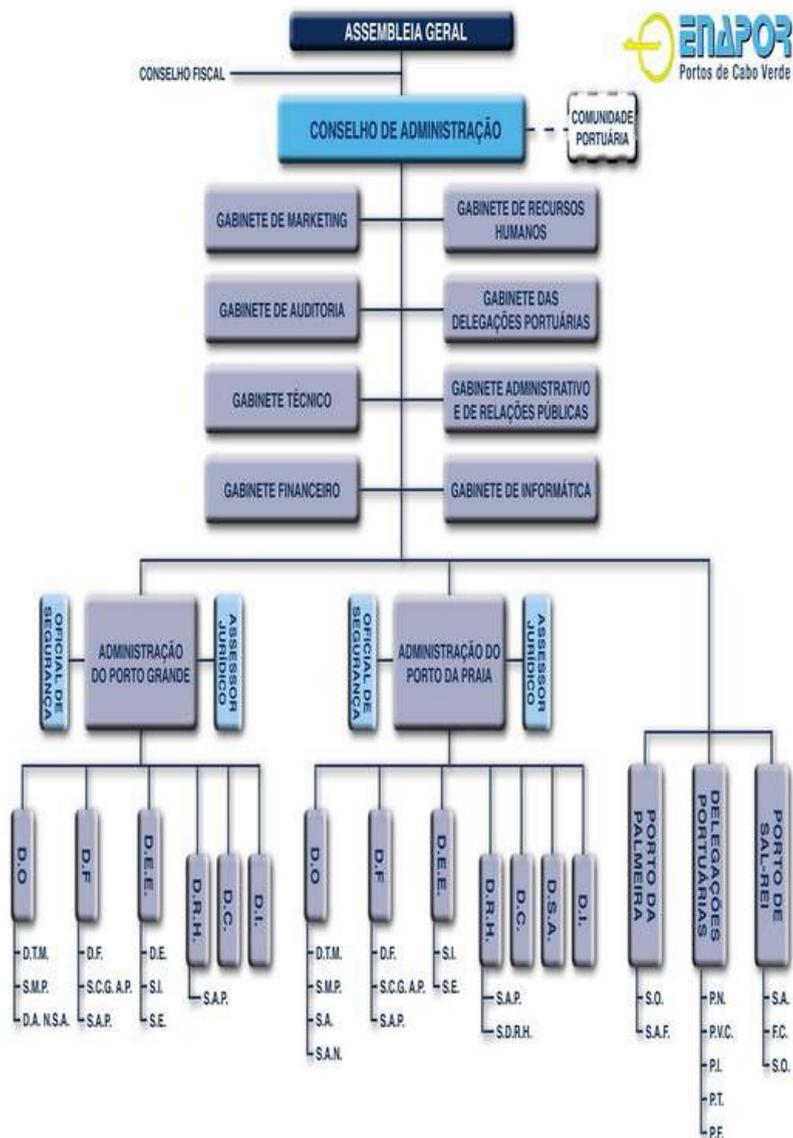


Figura 24.3: Organograma da ENAPOR.

### 24.5.1. Garantia de execução das tarefas relacionadas com a proteção da instalação portuária da Praia

(Seções A/14.2.1, A/14.3, A/16.3.1, A/16.3.5, A/16.3.14, A/18.2, A/18.3 y párrafos B/16.8.1, B/16.8.2, B/16.8.3, B/16.8.6, B/16.8.7, B/16.8.8, B/16.8.11, B/16.8.12, B/16.8.13, B/16.8.14).

Os meios satisfazem os requisitos estabelecidos para os níveis proteção 1 e 2. Tanto a instalação portuária como os navios que tenham efectuado operações a partir de 1 de julho de 2004 têm funcionado a nível.

A instalação portuária tem tomado medidas para evitar a introdução de elementos não compatíveis com a segurança das pessoas, embarcações e instalações.

Anterior à entrada em vigor do código ISPS, o porto da Praia dispunha de um plano de emergência a nível interno, (Manual de Segurança, um Regulamento de Higiene e Segurança no Trabalho e um Plano de Emergência Interno), que incluía um plano de evacuação. Este plano de emergência foi adaptado e integrado no Plano de proteção de forma a facilitar a evacuação em caso de ameaça à proteção ou falha das medidas de proteção.

A instalação portuária estabeleceu um procedimento para a resposta em caso de ativação do sistema de alarme de proteção de um navio. A estrutura e funções da organização para a proteção do porto da Praia Praia conta com:

- OPIP: com as funções que lhe atribui o Código
- Comité Consultivo do Porto: no qual estão integrados todos os órgãos relacionados, regulamentados pelo Decreto-Lei n.º 26/2004 de 21 de junho de 2006.
- Serviço de segurança que depende diretamente da Direção de operações do Porto, com funções de proteção portuária, vigilância geral das instalações e controlo ambiental.
- A estrutura está formada por equipas de trabalho sob a direção de um chefe de equipa, com turnos de 24 horas, 365 dias ao ano. Os funcionários estão identificados e levam o uniforme; não transportam armas de fogo ou elementos de autodefesa ou imobilização
- Existe um serviço de vigilância privado que se ocupa do controlo do acesso sob a supervisão do Serviço de Segurança do Porto. Não transportam armas de fogo ou elementos de autodefesa ou imobilização.
- Corpos policiais estatais que atuam no âmbito das suas competências e estão coordenados com o OPIP: Polícia Fiscal, Polícia Marítima, Polícia de Fronteiras, Serviço de Guarda-costas.

As tarefas e funções atribuídas às equipas e corpos de segurança relacionadas foram estabelecidas no PPIP. Não fomos capazes de verificar a conformidade com requisitos de formação de pessoal para as funções de proteção, bem como o controlo do rendimento que permita avaliar a eficácia de tais equipas.

O PPIP estabelece um procedimento para a identificação, registo e a retificação de falhas ou funcionamento defeituoso dos equipamentos de proteção. A visita à instalação portuária em companhia do OPIP pudemos verificar um funcionamento razoavelmente eficiente dos equipamentos de proteção.

Não nos foi possível verificar a existência de um procedimento para a atualização de um inventário das mercadorias perigosas e substâncias potencialmente perigosas no interior da instalação, embora não haja uma área designada para o depósito dos contentores que possam transportar essas mercadorias.

No porto da praia está ancorada um navio de guarda costeira e uma embarcação menor da polícia marítima, este último com capacidade muito limitada. A Guarda costeira efetua algumas rodadas de patrulha marítima na instalação portuária e nos arredores, especialmente no caso de escalas de navios de cruzeiro e alguma escala ocasional de navios da Marinha de outros países, bem como a fiscalização das águas territoriais que lhes foram atribuídas. O PPIP possui um procedimento de alerta para esses meios cuja resposta estaria condicionada à disponibilidade no mesmo porto no momento do alerta.

O PPIP estabelece um procedimento para informar e ajudar a OPB a confirmar a identidade das pessoas que devam subir a bordo; autoridades, visitantes ou representantes de organizações para o bem-estar dos marítimos, através de um sistema de cartões de autorização e controle de acesso às instalações. Também, se autoriza a desembarcar ao pessoal do navio. Para o acesso à instalação portuária é necessário identificar-se no controlo de acesso; a equipa de proteção verifica a identidade através da lista de membros da tripulação e a troca de documentação geralmente é feita por intermédio do Agente representante do navio.



Figura 24.4: Controlo de acesso ao Porto da Praia.

### 24.5.2. Controlo de acesso à instalação

(Seções A/14.2.2, A/14.2.1, A/14.3, parágrafos B/16.10, B/16.19.1, B/16.11, B/16.19.1, B/16.19.2, B/16.19.3, B/19.16.4, B/16.19.5, B/16.12, B/16.13, B/16.14, B/16.15, B/16.16, B/16.17.1, B/16.17.7).

A instalação portuária tem um único controlo de acesso à área restrita e, portanto, onde são aplicados as prescrições do Código. Está equipado com barreiras físicas através de cercas, portões e barreiras automáticas para o controlo de acesso de veículos. O controle de entrada é efetuada por um serviço de vigilância privado em coordenação com o pessoal de segurança do Porto, com apoio se necessário da polícia marítima.

Todas as pessoas ou veículos que pretendam aceder à zona restrita devem identificar no PCA mediante acreditação com um cartão de autorização. Permite-se o acesso sem cartão, única e exclusivamente para uma área de armazenamento coberta para desconsolidação de mercadorias, aos destinatários de mercadorias e os seus veículos e devem acreditar tal condição no PCA com base nas informações fornecidas aos responsáveis para controle de acesso. Este armazém está localizada próximo ao PCA, portanto é relativamente simple para o pessoal de segurança verificar que estas pessoas não tenham acesso a lugares não autorizados do resto da instalação.

No PPIP está previsto o lugar onde se aplicam medidas de proteção para restringir ou proibir o acesso, especifica-se o tipo de restrições ou proibições e os meios para alcançar a conformidade para o nível 1, e estabelece medidas destinadas a aumentar a frequência de registros de pessoas, efeitos pessoais e veículos no nível de proteção 2.



Figura 24.5: Armazém para desconsolidação de mercadorias.

### 24.5.3. Implementação de medidas de proteção de pessoas

O PPIP estabelece um procedimento identificação mediante cartões, que são necessárias para aceder a instalação portuária e dentro da diferentes áreas que a compõem. Estão identificadas por um código de cores e letras perfeitamente visíveis na parte inferior dos cartões, para que assim o portador, que o deverá levar sempre visível, pode aceder somente as áreas que figurem no cartão que leva consigo. A emissão, controle e gestão dos cartões de identificação corresponde ao OPIP. Geralmente são emitidos três tipos de autorizações: permanente, temporal e visitante. Dependendo do portador, os cartões podem ser levar suporte electrónico para permitir o acesso a áreas particularmente sensíveis. O PPIP dispõe de procedimentos para a atualização periódica das id, adopção de medidas disciplinares contra aqueles que abusam desses documentos de identificação e negação de acesso a pessoas que não possam provar a sua identidade. *Não foi possível verificar o registro dos incidentes relativos ao acessos não autorizados.*



Figura 24.6: Cerca de separação entre o parque de veículos e a zona de armazenamento de contentores.

O tráfego de passageiros na instalação portuária neste momento é pouco relevante, está associado com as escalas de navios de cruzeiro que atracam preferivelmente no cais nº 1, ou se o caldo permitir na zona restrita do cais nº 2. A maioria dos passageiros viajam em regime de trânsito por esta razão não são embarcados bagagens não

acompanhadas; nos casos em que acontece, como é evidenciado, a bagagem vem controlada desde o aeroporto da Praia diretamente até o navio. *Não foi possível verificar se existe um procedimento para garantir um transporte seguro. Não foi possível verificar se existem procedimentos específicos para evitar que esses passageiros entrem em contacto com outro pessoal estrangeiro na instalação; em qualquer caso esta circunstância não é considerada relevante para efeitos de proteção.*

Não foi possível verificar se o PPIP indica a frequência com que aplicam os controlos de acesso; em qualquer caso quando se realizam, estas são levadas a cabo pelo serviço de segurança privada e serviço de segurança do porto.

O perímetro da instalação portuária está protegido em algumas áreas com vedação de malha de aço de 2,40 metros de altura fixada ao pavimento, rematada com concertina, e outros comuro de fábrica igualmente rematado. Como nos foi constatado pelo OPIP, a legislação nacional não estabelece normas específicas no que diz respeito a tipologia destes elementos de proteção. Dentro da área restrita existem outras cercas de menor resistência estrutural para definir subzonas dependendo do tipo de atividade.

#### **24.5.4. Vigilância d instalação portuária, inclusive as zonas de ancoragem e atracação**

(Seções A/14.2.3, A/14.2.4, A/14.3, B/16.49, B/16.50, B/16.53, B/16.21, B/16/51, B/16.22.2, B/16.22.3, B/16.24, B/16.27, B/16.28).

Em terra, os meios utilizados para monitorar a instalação portuária são rondas feitas pelo serviço de vigilância dependente do porto e o pessoal de segurança privada, 24 horas por dia, 365 dias por ano; a polícia marítima participa também no âmbito da suas competências. O PPIP contempla procedimentos de patrulhamento. Monitorização em água é efectuada pela guarda costeira e a polícia marítima dependendo da disponibilidade de navios presentes no porto da Praia, por isso, a vigilância permanente em água não pode ser garantida.

Não foi possível verificar a existência de dispositivos automáticos de deteção de intrusão em toda ou parte da área restrita.

O PPIP dispõe um procedimento para aumentar as medidas de proteção em caso de nível 2, como é aumentar o mais alto nível e intensidade da cobertura da iluminação, destinar mais pessoal a funções de vigilância, aumentar a frequência das rondas, aumentar o nível de controlo no PCA e restringir as licenças de estacionamento.

O porto da Praia tem um sistema de vídeo vigilância através de uma rede de câmeras fixas e móveis distribuídas por toda a instalação, que são controlados a partir de um centro atendido pelo serviço de Segurança Portuária 24 horas por dia, 365 dias por ano. O sistema de CCTV tem capacidade para gravação digital de imagens. Também é a partir deste centro onde se coordenam as comunicação via rádio de da equipa de segurança; acesso a este centro é restrito.

A área restrita do porto é permanente e está sinalizada indicando que o acesso a ela é limitado.

Para garantir que o sistema de iluminação, vídeo vigilância, transmissões via rádio, controlo do acesso e outro equipamentos de proteção funcionem continuamente, mesmo em caso de falha da rede eléctrica externa, a instalação portuária tem de um grupo gerador de emergência com uma capacidade e autonomia suficiente para manter em funcionamentos estes equipamentos.

#### **24.5.5. Supervisão da manipulação da carga**

(Seções A/14.2.5, A/14.3 parágrafos B/16.32.1, B/16.33, B/16.32.4, B/1635.3, B/32.2, B/16.32.3)

O PPIP dispõe de procedimentos para o controlo de acesso da mercadoria as instalações portuárias mediante a verificação das notas de entrega ou documentação equivalente. Esta verificação realiza-se no PCA da instalação pelo Serviço de Segurança do Porto. No acesso encontra-se também o ponto de controlo das Alfândegas para a

mercadoria que sai das instalações. Dispõe de procedimentos para comprovar de forma habitual a integridade da carga e verificação dos selos, tanto ao entrar na instalação como durante o tempo que permanece armazenada. No procedimento estabelecem-se medidas mais estritas para o registo dos veículos no acesso e rigor das comprovações dos selos em caso do nível de proteção 2.



**Figura 24.7: Grupo gerador de emergência**

A inspeção da carga realiza-se mediante exame físico e visual. Neste momento a ENAPOR e o porto da Praia estão ultimando a entrada em serviço de um scâner para inspeção da carga.

Trata-se de um scâner semi-móvel, marca NUCTECH, modelo THSCAN MB 1215, com fonte de RX mediante acelerador com uma energia máxima de 6 Mev, capacidade de penetração de 300 mm em aço, detetor de arame 0,8, rendimento máximo de 25 40 ft, capaz de realizar inspeções em todos os contentores e veículos.

Não foi possível verificar a frequência com a qual se realizam registos seletivos ou ao azar dos veículos com carga no controle de acesso a instalação.



**Figura 24.8: Scâner para o controlo de contentores e veículos.**

#### **24.5.6. Supervisão da manipulação das provisões para os navios**

(Seções A/14.2.6, A/14.3 e parágrafos 8/16.42.1, 8/16.38.2, 8/16.42.2, B/16.41, B/16.38.3, B/16.40.2, 8/16.38.4, 16.38.5)

O PPIP contempla procedimentos para supervisionar que a entrega de provisões aos navios; se realiza no PCA pelo Serviço de Segurança do porto confirmando a autorização e a identidade se realiza mediante exame físico e visual. Previamente a entrega, deve notificar-se a instalação portuária a natureza das provisões e os dados do condutor e veículo que as transporta, normalmente realiza-se através do consignatário do navio.

O procedimento contempla a negação do acesso no caso em que a entrega não estiver autorizada. Não se tendo podido verificar o registo aos veículos de transporte das provisões ou a manipulação indevida das provisões no interior da instalação antes da entrega ao navio.

#### **24.5.7. Formação, exercícios e práticas sobre a proteção da instalação portuária**

(Seção A/18 e parágrafos B/18.5 e B/18.6)

Da entrevista mantida depreende-se que OPIP da instalação recebeu a formação necessária para exercer tal função com os conteúdos fixados no PBIP.

Não foi possível verificar registos de exercícios e práticas assim como a formação do pessoal relacionado com a proteção e o resto do pessoal da instalação Portuária



## PARTE 8.- CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES



# Capítulo 25: Conclusões e recomendações sobre a segurança e proteção marítimas na República de Cabo Verde

## 25.1. Conclusões sobre a segurança marítima

Cabo Verde é Estado Parte do Convenção UNCLOS e dos principais tratados da OMI em matéria de segurança marítima e combate a poluição procedente dos navios, se bem que se note a falta de alguns outros que são importantes para a proteção dos interesses do país enquanto Estado ribeirinho é arquipelágico.

Concretamente parece recomendável que Cabo Verde empreenda sem demora o processo necessário para a pronta ratificação dos instrumentos CIOMI ainda não incorporados, isto é o SOLAS prot. 88, o LOAD LINES Prot.88 e o anexo VI do Convenção MARPOL. Adicionalmente e tendo em vista a sua grande importância para a proteção dos amplos espaços marítimos cabo-verdianos, sugere-se também a conveniência de ratificar, tão rápido quanto possível, a INTERVENTION 69, a INTERVENTION Protocol 73, o LC Protocol 96 e o OPRC/HNS 2000.

Também, parece recomendável a ratificação dos Convenções MLM/2006, num momento posterior a data em que este instrumento logre entrar em vigor e consiga uma aceitável implementação mundial.

O CMCV é um moderno e ambicioso Corpo legal, que integrou a regulação das diferentes instituições tradicionais do direito marítimo público e privado a luz do marco estabelecido pelos convenções internacionais.

A legislação marítima primária de origem interna acusava uma grande dispersão até a recente promulgação do CMCV, o qual derogou e reformulou 16 disposições pre-existentes com dignidade de Lei, ao mesmo tempo que habilitou o Governo (deslegalização) para a modificação ou derrogação de outras 13, no quadro do desenvolvimento regulamentar do Código.

Também a legislação portuária cabo-verdiana é moderna e adequada aos postulados e princípios do direito marítimo internacional. E de modo semelhante ao feito pelo CMCV unificou matérias antes dispersas num único corpo legal.

Dada a abundância da legislação marítima secundária, e a previsível necessidade de um longo processo que, gradualmente, vá acomodando todos os regulamentos ao quadro geral proporcionado pelas convenções e pelo CMCV.

Embora seja verdade que o conjunto da legislação de Cabo Verde proporciona um quadro para a efetiva implementação e aplicação dos padrões mínimos internacionais em matéria de segurança marítima, proteção marítima e prevenção e combate a poluição procedente das atividades de navegação, parece recomendável complementá-la com quatro disposições regulamentares, consideradas indispensáveis para a melhoria dos referidos padrões. A saber:

- 1) Um Regulamento sobre delegação de funções estatutárias na sociedade de classificação (reforço dos poderes e deveres como Estado de bandeira);
- 2) Um Regulamento sobre inspeções e medidas complementares sobre os navios estrangeiros nos portos nacionais (reforço dos poderes e deveres como Estado de porto);
- 3) Um Regulamento sobre a recepção de resíduos nos portos cabo-verdianos;
- 4) um Regulamento sobre informação e seguimento do tráfico marítimo (reforço dos poderes e deveres como Estado ribeirinho).

Tanto as normas dos Convenções ratificados por Cabo Verde como o CMCV constituem habilitação legal suficiente para abordar estas matérias no plano regulamentar.

No que se refere a infrações e sanções, pode dizer-se que, em termos muito gerais, a legislação cabo-verdiana inclui um catálogo completo de condutas atentatórias contra a segurança marítima, a proteção marítima ou ao meio marinho, que foram tipificados pela Lei como infrações que serão objeto de sanção.

Por isso, e pelo menos da linha de princípio, podem estender-se que o país conta com os instrumentos jurídicos dissuasores necessários para conseguir um adequado cumprimento dos padrões marítimos recolhidos pela legislação.

Em qualquer caso trata-se de um regime de natureza nitidamente administrativa, regido pelo direito administrativo, com a competência sancionadora atribuída as autoridades marítimas e com sanções consistentes, multas e outras acessórias, que nunca podem chegar a privação de liberdade. Isso, naturalmente, sem prejuízo dos delitos perpetrados no mar ou derivados da navegação e tipificados no Código Penal de Cabo Verde.

Chama a atenção o baixo valor das multas, que não resiste a comparação com o vigente em Espanha (onde esse valor pode chegar a ser, em certos casos, até trezentas vezes superior). Certo que isso não deve, em princípio, parecer estranho dada a diferente realidade económica e social de um e outro país. No entanto, aprecia-se também uma importante diferença, para menos, com o Senegal (onde o valor até triplica em alguns casos).

Talvez por isso, seria recomendável uma atualização das sanções pecuniárias, harmonizando-as, ao menos com as existentes no Senegal e outros países da região africana. Isso poderia ser singularmente conveniente no que se refere ao castigo das infrações de poluição do meio marinho.

A estrutura organizacional da administração marítima considera-se adequada e razoavelmente desenvolvida, se bem que é certo que seria conveniente reforçar os seguintes serviços:

- a. A área jurídica, com o fim de poder fazer-se um seguimento puntual e mais detalhado da legislação internacional para a sua adaptação à legislação interna e facilitar assim a interpretação da legislação pelos departamentos técnicos;
- b. O Serviço de Inspeção deveria ser dotado com mais inspetores, de forma a permitir um maior controle da implantação dos convenções internacionais e da legislação interna nos navios cabo-verdianos (controlo pelo Estado de abandearamento), assim como o controlo do cumprimento dos convenções internacionais nos navios estrangeiros em águas cabo-verdianas (controlo pelo Estado de porto).

Estima-se que o pessoal técnico do IMP está razoavelmente qualificado para o exercício das suas funções. Atualmente, dada a complexidade e constante evolução da legislação técnica marítima internacional considera-se necessário o estabelecimento de planos de formação continua que os mantenha atualizados. Também se nota a falta de meios materiais tais como publicações técnicas.

Considera-se necessário o desenvolvimento do sistema informático do IMP com a finalidade de que todos os escritórios tenham acesso as diferentes bases de dados no momento que se desenvolvam, especialmente: base técnica de dados de inspeção, registo de navios, registo do pessoal marítimo, despacho de navios, etc.

Considera também de grande importância dotar os inspetores dos equipamentos necessários para o eficiente e seguro exercício da função inspetora, tais como: equipamento de proteção individual (EPI): dispositivo de prova, medida e fotografia: dispositivo de prova de radiobalizas (EPIRB); dispositivos de medida de espessura com ultrasons, comunicações, etc.

Deveriam realizar-se mais inspeções a navios estrangeiros para o controlo do cumprimento dos convenções internacionais.

Para além do controle documental referente ao transporte de mercadorias perigosas recomenda-se realizar inspeções relativas ao cumprimento das prescrições contidas no Código Marítimo Internacional para o Transporte de Mercadorias Perigosas.

Deveriam preparar nos portos instalações de recepção ao estilo do disposto pelo convenção MARPOL.

Além do Regulamento anteriormente citado, deveriam estabelecer-se protocolos para o controlo das organizações reconhecidas as quais se tenham delegado funções estatutárias.

Considera-se necessária a investigação de incidentes e ou acidentes marítimos em águas de Cabo Verde por pessoal técnico independente.

Em relação ao salvamento marítimo e a prevenção e combate à poluição marinha:

1) O actual organismo responsável pela coordenação das operações SAR, a Capitania dos Portos das ilhas de Barlavento, carece da devida infraestrutura para dar resposta adequada a uma emergência Marítima. A República de Cabo Verde padece de meios de superfície e aéreo para uma devida resposta numa operativa SAR. O helicóptero é fundamental nas operações de evacuação.

É certo que existem alguns meios que podem ser mobilizados em caso de emergência, pertencentes a Guarda Costeira (Ministério da Defesa) ou a ENAPOR (Empresa Nacional de Portos), mas não podem ser considerados nem suficientes nem adequados para as águas nas quais a República de Cabo Verde tem responsabilidade.

Observa-se, mesmo assim, uma resposta lenta a mobilização dos meios, devido a alta burocracia do sistema existente e a carência de procedimentos e ou legislações claras a respeito.

Por outro lado, falta um centro específico dedicado a trabalhos SAR, VTS e LCC com dotação adequada e formada na matéria, é certo que se está a construir no Mindelo um centro de coordenação de salvamento marítimo e combate à poluição (MRCC/LCC) e está previsto outro na Praia. O primeiro está parado por problemas financeiros da empresa adjudicatária da parte civil da obra e instalação de equipamentos, e o segundo pendente da cedência de um terreno, pela parte do ministério correspondente, para a sua construção, pelo que se recomenda a finalização das obras e arranque do funcionamento dos citados MRCC/LCC.

2) A introdução do sistema AIS e a implementação do radar, integrados numa mesma interface, potenciarão a monitorização de navios na zona de responsabilidade cabo-verdiana e facilitará o trabalho dos responsáveis das operações de salvamento,

3) É fundamental para a evolução da atividade e para a tomada das decisões estratégicas, desenvolver um sistema estatístico em relação as operações SAR levadas a cabo e do volume de tráfego interior e de passagem. Observam-se carências de meios para fazer frente a qualquer contingência relacionada com a poluição marinha.

4) Recomenda-se a aprovação e implementação de um Plano Nacional de Salvamento, assim como um Plano Nacional de Contingência para casos de poluição marinha;

5) Considera-se muito importante dotar de meios aéreos e marítimos idóneos e suficientes para a zona de busca e salvamento da responsabilidade de Cabo Verde.

Detetou-se a necessidade de dotar o arquipélago de corredores marítimos (sistema de organização do tráfego marítimo já previsto no CMCV), com o objetivo de prevenir possíveis episódios de poluição, ordenando e facilitando o fluxo de tráfego norte/sul e evitando a passagem próxima de barcos potencialmente perigosos.

Considerando os esforços realizados pela administração cabo-verdiana para cumprir o estabelecido no Convenção STCW 78, incluindo a adopção e implementação das emendas de Manila, esta aspira superar os mínimos com as exigências e recomendações da União Europeia, recomenda-se que pela parte do Departamento de Engenharia e Ciências Marítimas se desenvolva o sistema de qualidade na Seção de Formação Marítima com a finalidade de obter o reconhecimento final.

## 25.2. Conclusões sobre a proteção do Porto da Praia

Da análise efetuada conclui-se que a Instalação Portuária do Porto da Praia cumpre as disposições do Capítulo XI-2 do Anexo ao SOLAS e da parte A do Código Internacional para a proteção dos navios e das instalações portuárias. Mesmo assim, recomenda-se a recolha das recomendações da parte B do Código no seu Plano de Proteção e se observe o cumprimento do Plano.

Recomendar-se-ia seguir aprofundando os seguintes aspectos:

- Implementação de meios técnicos tais como, embarcações adequadas para a patrulha e vigilâncias marítimas que possa ser compatível com outras funções portuárias a fim de otimizar o recurso, meios automáticos de deteção de intrusos em zonas especialmente sensíveis para a proteção, sinalização informativa de proteção pelo que tem de importante como elemento dissuasório, sistema de gravação das comunicações da organização de proteção ( radiocomunicações e telefonia).
- Desenvolvimento de ferramentas telemáticas que permitam uma gestão mais rápida e segura da informação de proteção navio-instalação portuária, (procedimento de pré-chegada).
- Potenciação do Comité Consultivo de proteção do porto como elemento chave de coordenação entre todos os organismos com responsabilidade na proteção portuária;
- Fomentar a realização de exercícios práticos;
- Melhoria da qualidade da informação das mercadorias perigosas que circulam pela instalação e que devem utilizar os diferentes organismos de controlo e agentes portuários;
- Plano de formação e atualização de conhecimentos relacionados com a proteção portuária que seja extensivo tanto a oficiais de proteção como ao resto do pessoal com responsabilidades neste âmbito;
- Formação do pessoal especializado em auditorias de proteção e desenho de um programa de auditoria;
- Atualizar a base de dados do *port facility* da OMI

## **Apêndice A .-** **Abreviaturas e acrónimos**



**ABUJA MOU** West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control: Memorando de entendimento sobre o controlo pelo Estado do porto em África Ocidental e Central. Acordo através do qual determinados países da África Ocidental e Central estão comprometidos com o estabelecimento de padrões de controle do navio, harmonizando os procedimentos de inspeção e imobilização para erradicar navios que não cumpram com as normas, assegurar as condições de trabalho dos marinheiros e preservar o meio marinho. O memorando foi assinado em 22 de outubro de 1999 por Benin, Congo, Gabão, Gana, Guiné Conakry, Costa do Marfim, Nigéria, Senegal, Serra Leoa, Gâmbia e Togo, que, posteriormente, apresentaram a carta de aceitação. Enquanto que Cabo Verde, Libéria, Mauritânia, Namíbia e África do Sul assinaram mas não apresentaram ainda a carta de aceitação.

**AFS 2001** Convenção Internacional sobre o controlo dos sistemas Anti-incrustantes nocivos nos navios, 2001 (Anti Foulinf Systems). Proíbe ou restringe, dependendo do caso, o uso de substâncias nocivas no sistemas anti-incrustantes aplicados aos navios com pavilhão de Estados partes, bem como os que entram nos seus portos ou terminais adentro.

**AIS** Automatic Identification System: Sistema de identificação automática. Emissor e receptor de rádio que permite aos navios comunicar a sua posição e receber a de outros. Além de se identificar, podem transmitir outra série de dados relevantes para a segurança da navegação, tais como a direção, velocidade, tipo de carga, portos de origem e destino, etc.

**ANAM** Agence Nationale des Affaires Maritimes: Agência Nacional de Assuntos Marítimos. Organismo público administrativo regulador do setor marítimo na República de Senegal.

**BOE** Boletín Oficial del Estado.

**BWM – 2004** Convenção Internacional para a gestão e o controlo da água de lastro e sedimentos dos navios, 2004 (Ballast Water Management). Ao abrigo da presente Convenção, Estados partes estão obrigadas a cumprir na íntegra as suas disposições com o fim de prevenir, minimizar e, finalmente, eliminar a transferência de patógenos e organismos aquáticos nocivos através da gestão e controlo das águas de lastro e sedimentos dos navios.

**CCS** Centro de Coordenação de Socorros.

**CIOMI** "Código de aplicação dos instrumentos obrigatórios da OMI", adoptado mediante a resolução A.996 (25), de 29 de Novembro de 2007, modificada pela Resolução A. 1019 (26), de 18 de Janeiro de 2010. Este código identifica e define, de modo detalhado, os direitos e deveres estabelecidos numa série de convenções e protocolos da OMI, bem como as resoluções e "Códigos" que em virtude daqueles possuem carácter obrigatório.

**CLC** International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages: Convenção Internacional sobre a responsabilidade Civil por danos derivados da Poluição por Hidrocarbonetos de 1969. Convenção segundo a qual se estabelece a exigência de que os armadores de petroleiros subscrever uma apólice de seguro cobrindo, até certos limites, a responsabilidade civil por danos produzidos por hidrocarbonetos independentemente de que a causa da poluição seja acidental ou deliberada (responsabilidade objectiva).

**CMCV** Código Marítimo de Cabo Verde. Lei-quadro que entrou em vigor 1 de Janeiro de 2011 nesta República, contendo todos regulamentos básicos, público e privado, relativas à espaços marítimos, aos navios, embarcações e artefatos navais e relações jurídicas decorrentes da navegação no mar e transporte marítimo.

**CMM** Código da Marinha Mercante da República do Senegal (Lei núm. 2002–22, de 16 de agosto, J.O. núm. 6060, de 17 de agosto de 2002).

**CNCS** Centro Nacional de Coordenação de Socorros.

**CÓDIGO CIG** Código Internacional de Navios Gaseiros (Código CIG): Código internacional para a construção e equipamento de navios que transportem gases liquefeitos a granel, aprobado pelo Comité de Segurança Marítima da organização Marítima Internacional mediante a Resolução MSC.5(48)

**CÓDIGO CIQ** Código Internacional de Químicos (Código CIQ): Código internacional para a construção e o equipamento de navios que transportem produtos químicos perigosos a granel. Aprovado pelo Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional mediante a Resolução MSC.4 (48).

**CÓDIGO CNI** Código internacional para a segurança no transporte de combustível nuclear irradiado, plutônio e resíduos com elevado nível de radioatividade sob a forma de embalagem a bordo de navios, adotado pela OMI mediante a Resolução MSC.88 (71).

**COLREG** International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea 1972: Regulamentos internacionais para evitar as abordagens no mar. Aplica-se a todos os navios no alto mar e nas águas que tenham comunicação com ela e sejam navegáveis por embarcações marítimas, define as regras de direção e governo, luzes e marcas que devem exibir vasos dependendo do seu tamanho, propulsão, atividade que estejam a realizar, etc. sinalização acústica e luminosa etc. Uma das suas inovações mais importantes é o reconhecimento dos dispositivos ou sistemas de separação de tráfego. É de vital importância para as embarcações em navegação, independentemente do seu pavilhão ou a nacionalidade da tripulação saibam como identificar-se e manobrar para evitar colisões. Em um nível coloquial, mas de alcance internacional, este código é conhecido como "*The Rules of the Road*".

**COSPAS/SARSAT** É um sistema internacional de busca e salvamento. É composto por uma constelação de satélites, com uma cobertura global, que se situam na órbita polar (aprox. entre 800 e 1000 Km altitude, órbita LEO), que são capazes de receber e localizar com precisão os sinais emitidos por uma radiobaliza e enviar os dados para uma série de estações terrestres de recepção que, por sua vez, enviam sinais de alerta às autoridades responsáveis pelo socorro. Este sistema nasce da união de SARSAT (*Search And rescue Satellite Aided Tracking*) e seu homólogo soviético COSPAS (que significa Sistema Espacial para a busca de navios em perigo, em russo). O uso do sistema COSPAS/SARSAT pelas agências de SAR (*Search And Rescue*) começou em 1982 quando resgataram 3 pessoas em um acidente de avioneta no Canadá. Desde então, vários milhares de pessoas tem sido resgatados graças a este sistema.

**CSC** International Convention for Safe Containers 1972: Convenção internacional sobre a segurança dos contentores. Instrumento que visa manter um elevado nível de segurança da vida humana no manuseio, empilhamento e transporte de contentores, formalizando os regulamentos estruturais necessários para assegurar que tais operações sejam realizados em condições de segurança.

**EMSA** European Maritime Safety Agency: Agência Europeia da segurança marítima. Agência especializada da União Europeia que ajuda a Comissão e os Estados-Membros no domínio da segurança marítima e a prevenção da poluição por navios e, deste modo, garante a correta aplicação da legislação Europeia e promove a cooperação entre os Estados-Membros.

**ENAPOR** Empresa Nacional de Gestão dos Portos de Cabo Verde: Órgão que depende do Instituto Marítimo e Portuário, embora com ampla autonomia de gestão, ao qual se confiou a gestão dos Portos de Cabo Verde.

**EPI** Equipamento de proteção individual.

**EPIP** Avaliação da proteção da instalação portuária: avaliação que identifica infra-estrutura e ativos para proteger, identifica possíveis ameaças, fraquezas e contramedidas numa instalação portuária, com o objetivo de reduzir, na máxima medida do possível, a vulnerabilidade desta instalação. É o alicerce que serve de base para o desenvolvimento do plano de segurança portuária

**EPIRB** Electronic position indicator radio beacon (Radiobaliza de localização de sinistros).

**FAL** Convention on Facilitation of International Maritime Traffic 1965: Convenção sobre facilitação do tráfego marítimo internacional. Convenção tendente a facilitar o tráfego marítimo, reduzindo e simplificando a um mínimo de formalidades, documentos e formalidades relacionadas com a chegada, permanência no porto e partida dos navios que efetuam viagens internacionais.

**FSI** Implementação pelo Estado de bandeira (*Flag State Implementation*). Termo cunhado pela Comunidade, no âmbito da OMI, que se refere às obrigações e procedimentos, adotados a nível nacional para a implementação e o cumprimento das convenções internacionais que países se comprometeram a cumprir para os navios que levem o seu pavilhão.

**FUND** International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971: Convenção Internacional sobre a criação de um Fundo Internacional para a compensação de danos causados pelos hidrocarbonetos. Instrumento jurídico cujo objetivo é uma compensação adequada para as vítimas de um derramamento de petróleo procedentes de um navio, através da criação de um fundo internacional, quando os danos são superiores ao coberto pelo seguro estabelecido no CLC.

**HASSMAR** Alta autoridade para a coordenação da segurança marítima, proteção marítima e a proteção do Meio Marinho da República do Senegal.

**HNS** Hazardous and noxious substances: Substâncias nocivas e potencialmente perigosas. Se entende que estas substâncias são todas aquelas mencionadas em várias convenções e códigos da Organização Marítima Internacional e que incluem hidrocarbonetos, outras substâncias líquidas cujo ponto de inflamabilidade não exceda 60°C, gases liquefeitos, materiais perigosos transportados em fardos, sólidos e a granel com riscos químicos, etc.

**IACS** International Association of Classification Societies: Associação Internacional de Sociedades de Classificação. Associação Internacional das mais prestigiadas sociedades de classificação do mundo. Estas sociedades desenvolveram regras para a construção e concepção dos navios para que sua construção esteja em conformidade com o direito internacional ou, em muitos casos, exigindo padrões ainda mais elevados que os exigidos pelo regulamento. Os inspetores de essas sociedades supervisionam os navios por eles classificados durante a sua construção e toda a sua vida, e se cumprirem com as regras, emitem os certificados de classe. Muitos governos delegam o controlo e a emissão de certificados oficiais nestas sociedades, sejam ou não membros do IACS. No entanto, as Sociedades que são membros do IACS são as únicas reconhecidas pela União Europeia para assegurar que um Estado-Membro possa delegar as suas funções legais. A IACS conta com os seguintes 13 Membros: America Bureau of Shipping, Bureau Veritas, China Classification Society, Croatian Register of Shipping, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd's, Indian Register of Shipping, Korean Register, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Polish Register of Shipping, Registro Italiano Navale, Russian Maritime Register of Shipping.

**IALA** International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities: Associação Internacional de Auxílio à Navegação e Autoridades de Sinais Marítimas. É uma parceria em que os organismos responsáveis pelos faróis, balizas e auxílios à navegação dos países do mundo, com o objetivo de harmonizar as ajudas à navegação de forma a que os navios possam navegar com segurança.

**ICAO** A Organização da Aviação Civil Internacional, também conhecida como a Organização Internacional da Aviação Civil, ICAO é uma Agência da Organização das Nações Unidas, criada em 1944 pela Convenção de Chicago para estudar os problemas da aviação civil internacional e promover os regulamentos e normas únicos na aeronáutica mundial.

**IHM** Instituto Hidrográfica da Marinha: órgão integrado na Marinha Espanhola cuja missão é garantir a segurança da navegação em seus aspectos de obtenção e divulgação de informações sobre o mar e a costa e contribuir para o progresso da Ciência Náutica.

**ILO** International Labour Organization: Ver OIT.

**IMDG** International Maritime Dangerous Goods Code: Código Internacional para o Transporte Marítimo de mercadorias Perigosas. É um código da Organização Marítima Internacional, de cumprimento obrigatório por meio da Convenção SOLAS, que estabelece diferentes categorias de substâncias perigosas, quais devem ser as precauções a tomar, estiva, marcas, rotulagem, embalagem, etc.

**IMO** International Maritime Organization (Ver OMI).

**IMP** Instituto Marítimo Portuário: Órgão público administrativo e regulador do setor marítimo portuário da República de Cabo Verde.

**INTERVENTION 69** Convenção Internacional sobre a intervenção no alto mar em caso de acidentes que causem ou possam causar contaminação por hidrocarbonetos, 69. A presente Convenção faculta aos Estados costeiros para intervir e tomar as medidas preventivas em alto mar contra quaisquer navios que constituam um sério risco de causar graves danos de poluição por hidrocarbonetos.

**INTERVENTION Protocol 73** Protocolo sobre a intervenção no alto mar em caso de poluição marinha por substâncias diferentes aos hidrocarbonetos de 1973. O Protocolo estende os poderes de intervenção no alto mar em caso de acidentes que comportem sérios riscos de poluição das costas do Estado costeiro por substâncias nocivas ou perigosas diferente de hidrocarbonetos.

**IOPP** International Oil Pollution Prevention Certificate: Certificado Internacional para a Prevenção da Poluição. Certificados emitidos pelas administrações marítimas da bandeira ou, se for caso disso, pelas sociedades de classificação reconhecidas, que atestam que um navio que está implementando a MARPOL 73/78, cumpre com o prescrito no Tratado.

**IPIECA** International Petroleum Industry Environmental Conservation Association: Associação Internacional da Indústria do Petróleo para a preservação do Meio Ambiente. Associação criada em 1974, conta entre os seus membros com a metade dos produtores de gás e petróleo do mundo, provando para ser o principal canal de comunicação entre a indústria do petróleo e as agências especializadas das Nações Unidas. Seu principal objetivo é o desenvolvimento e a promoção das boas práticas da indústria.

**ISECMAR** Instituto Superior de Engenharia e Ciências Marinhas da República de Cabo Verde. Organismo público cuja missão é a formação do pessoal nas áreas de engenharia e Ciências do mar a todos os níveis.

**ISPS** International Ship and Port Facility Security Code: Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias. Após os ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001 nas torres gêmeas de Nova Iorque, a Organização Marítima Internacional considerou necessário contemplar a segurança marítima, não só através do desenvolvimento de normas e procedimentos destinados a garantir a segurança de um navio no mar (segurança marítima), mas também, através da adopção de medidas destinadas a proteger os navios e instalações contra actos ilícitos voluntariamente provocados por aqueles que querem perturbar ou impedir a atividade de um navio no porto ou no mar (proteção marítima). Assim que se elaborou o código internacional de proteção que foi adoptado mediante alterações à Convenção SOLAS. Este código tem como objetivo a deteção de ameaças, o estabelecimento de responsabilidades e a metodologia para garantir a proteção nos navios e instalações portuárias.

**LCC** Combate à poluição.

**LC 72** Convenção Internacional sobre a Prevenção da Poluição Marinha por vertimento de detritos e outras matérias, 1972 (Convenção de Londres). Estabelece proibições e regula as consequentes obrigações do controlo pelos Estados a fim de evitar a poluição do mar por práticas de vertimento, que significa que essas evacuações no mar de substâncias carregados na terra com essa finalidade, bem como o afundamento deliberado de navios e plataformas

**LC Protocol 96** Protocolo de 1996 relativo à Convenção sobre a prevenção da poluição do mar por vertimento. Introduce regras mais exigentes e restritivas para combater a poluição por vertimento.

**LL** International Convention on Load Lines 1966: Convenção Internacional sobre linhas de carga. O acordo internacional sobre linhas de carga tem como objetivo principal estabelecer, através de princípios e regras uniformes, os limites com respeito aos calados até onde podem ser carregadas um navio, a fim de dar um contributo importante para a sua segurança. Estabelece-se o seu bordo livre, impermeabilidade na intempérie, integridade da impermeabilidade, etc. As linhas de carga atribuídas devme ser marcadas em cada lado no centro do navio, juntamente com a linha de coberta. As regras têm em conta os possíveis perigos que surgem em diferentes áreas e em diferentes estações do ano. O anexo técnico contém várias medidas de segurança adicionais sobre as

portas, portas de drenagem, escotilhas e outros elementos do navio. O principal objetivo destas medidas é garantir a integridade da estanquidade do casco e da superestrutura de navios.

**LPEMM** Lei 27/1992, dos Portos do estado e da Marinha Mercante Espanhola.

**MACSA** Projeto Programa para fomentar o desenvolvimento sustentado nos âmbitos do comércio e transporte marítimo em África Ocidental.

**MARPOL** International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marinha proveniente de Navios. Instrumento jurídico internacional sobre a prevenção da poluição do meio marinho pelos navios quer no curso normal das suas atividades ou por acidentes. A Convenção inclui uma série de regras de construção e equipamentos que devem levar os navios, bem como procedimentos operacionais, para prevenir e minimizar a poluição. Desta forma, exige dos países costeiros que tenham instalações de recepção nos portos para que os navios possam descarregar os seus resíduos.

**MLC 2006** Esta Convenção reformula e substitui todas as anteriores convenções marítimas da OIT relativas a navios mercantes (37). Estabelece um novo regime jurídico internacional, sistematicamente ordenado, para trabalho a bordo dos navios mercantes que não se dediquem exclusivamente a navegação por águas interiores. Inclui o chamado "Código Marítimo do Trabalho", dividido em duas partes. Parte A é obrigatória para os Estados de pavilhão e de portos. Parte B é de natureza recomendatória.

**MOU** Memorando de entendimento de Paris. Acordo efetivo desde 1982, segundo a qual certos países comprometeram-se ao estabelecimento de padrões de controlo dos navios, harmonização de procedimentos de inspeção e imobilização, com o objetivo de erradicar a navegação por navios que não cumpram com as normas, assegurar as condições de trabalho dos marítimos e preservar o meio marinho.

**MRCC** Maritime rescue coordination centre: Centro coordenador de salvamento marítimo.

**NAVTEX** Navigational Telex: O sistema NAVTEX é um serviço telegráfico Internacional de impressão direta para a divulgação a navios de avisos náuticos, boletins meteorológicos e de informações urgentes de segurança marítima relativa a as águas costeiras até 400 km de costa. Também transmite previsões meteorológicas de rotina e todos os avisos de temporais. O sistema NAVTEX usa uma única frequência (518 kHz) em todo o mundo, para a transmissão de mensagens em inglês. Há também transmissões que usam banda de 490 kHz para transmissões locais na língua local. Também usam a banda de HF de 4290.5 kHz para transmissão de de informação de segurança marítima (MSI), por exemplo em áreas de navegação tropical, embora seu uso não seja habitual.

**OIT** Organização Internacional do Trabalho. Agência especializada das Nações Unidas que se ocupa dos assuntos relacionados com o trabalho e as relações laborais.

**OMAOC** Organização Marítima de África Ocidental e Central. Organização de cooperação em vários âmbitos do setor marítimo, as que pertencem 25 países da região.

**OMI** Organização Marítima Internacional. Agência especializada das Nações Unidas encarregada, entre outras coisas, de adoptar medidas para melhorar a segurança do transporte marítimo internacional e a prevenir a poluição marinha por navios. OMI conta atualmente com 156 Estados-Membros pelo que a regulamentação que elabora, de entrar em vigor ao cumprir os requisitos definidos, pode-se dizer que é de aplicação universal. Na verdade, qualquer um dos seus tratados aplica-se a 98% da frota mundial

**OORR** Organizações reconhecidas: órgãos em que Estados-Membros podem ser delegados a exercer determinadas funções, essencialmente técnicas, em seu nome.

**OPB** Oficial de proteção de navios.

**OPIP** Oficial de proteção de instalações portuárias.

**OPRC** International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990: Convenção Internacional de cooperação, preparação e de combate à poluição por hidrocarbonetos. Através desta Convenção internacional, patrocinado pela OMI, exige dos Estados-Membros o estabelecimento de medidas de combate a incidentes de poluição marinha, elaboração de planos de emergência, aquisição de meios para combater emergências, incitando a realização de acordos entre os países, promovendo a investigação, intercâmbio de conhecimentos adquiridos, realizando exercícios de adestramento, etc.

**OPRC/HNS 2000** Protocolo de Cooperação, de Preparação e de Combate a situações de poluição por substâncias nocivas e potencialmente perigosas. Estende o regime da Convenção OPRC aos acidente susceptíveis de causar poluição por substâncias nocivas e potencialmente perigosas diferente de hidrocarbonetos.

**PARIS MOU** Memorandum of Understanding of Paris on Port State Control: Memorando de Entendimento de Paris sobre o Controlo pelo Estado do Porto. Acordo assinado em 1 de Janeiro de 1982, pelos países europeus com costa e o Canadá, um total de 27, comprometem-se ao estabelecimento de padrões de controlo do navios, harmonizando os procedimentos de controlo e imobilização para erradicar navios que não cumpram com as normas, assegurar as condições de trabalho das tripulações e preservar o meio marinho

**PBIP** Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias. (Ver ISPS)

**PCA** Ponto de controlo de acesso.

**PNIUM** Plano Nacional de Intervenção de Emergência no Mar, da República do Senegal.

**PIIP** Planos de proteção de instalações portuárias: plano que estabelece determinadas medidas de proteção de um porto ou instalação portuária de forma clara e detalhada. Sua elaboração deverá basear-se nas conclusões da avaliação da proteção.

**PSC** Port State Control: Controlo pelo Estado do porto. Termo cunhado pela comunidade marítima internacional mediante o qual se denomina as inspeções realizadas em um porto a navios de outra nacionalidade. O objetivo destas inspeções é verificar se o navio e o seu equipamento correspondem às exigidas nos termos das convenções internacionais (SOLAS, MARPOL, LL, etc.). Também, estas inspeções incluem a comprovação de que os navios estejam tripulados por pessoal devidamente qualificados.

**SAR** International Convention on Maritime Search and Rescue 1979: Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo. O objetivo deste instrumento, patrocinado pela OMI, é a assistência a todos os países costeiros do mundo na organização dos seus sistemas de busca e salvamento, através de atividades de cooperação e o intercâmbio, conseguindo a utilização eficaz dos recursos disponíveis. A palavra-chave foi coordenação: coordenação em cada Estado dos meios de comunicação que possam ser usados em uma emergência marítima e a coordenação entre Estados-Membros para alcançar um sistema global integrado de resgate marítimo.

**SASEMAR** Sociedade de Socorro e Segurança Marítima. Organismo público espanhol ligado ao Ministério do desenvolvimento através da Direção-geral da Marinha Mercante, cuja tarefa principal é a coordenação das operações de busca e salvamento no mar, o combate à poluição marinha e o controlo do tráfego marítimo na área da responsabilidade atribuída a Espanha pela Organização Marítima Internacional.

**SFV 77** Sociedade de socorro e segurança marítima. Organismo público espanhol ligado ao Ministério do desenvolvimento através da direção-geral da marinha mercante, cuja tarefa principal é a coordenação dos ônibus-é e operações de salvamento do mar, a luta contra o rolamento - marinha de nação e de controlo do tráfego marítimo na área da responsabilidade atribuída a Espanha pela Organização Marítima Internacional.

**SOLAS** International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 and its Protocol of 1978: Convenção Internacional sobre Segurança da Vida Humana no Mar. É o mais importante Tratado de segurança de navios mercantes. A sua primeira versão apareceu em 1914 como uma resposta ao desastre do naufrágio do RMS "Titanic". O número mínimo de botes salva-vidas e outros equipamentos a bordo juntamente com os procedimentos de emergência e vigia na ponte. Novas versões foram sucessivamente adoptadas em 1929, 1948, 1960 e 1974. A

Convenção de 1960, que entrou em vigor em 1965 - foi a grande realização da Organização Marítima Internacional e representou um importante impulso para a atualização constante da tecnologia em navios mercantes. A versão de 1974 simplificava processos rectificando a versão anterior. Várias correções foram assinadas desde então e continua em constante atualização. Qualquer navio que esteja em conformidade com o prescrições de SOLAS recebe, após a correspondente inspeção, vários certificados que reconhecem o cumprimento das leis atuais.

**SRC 2009** Convenção Internacional de Hong Kong para a reciclagem segura e ecológica de navios, 2009 (*Ship Recycling Convention*). Contém os requisitos técnicos a observar, desde o ponto de vista da sua reciclagem final, na concepção, construção, operação e preparação de operações de desmantelamento e demolição dos navios. Também fornece os requisitos mínimos que devem satisfazer as instalações dedicadas a estas operações.

**SSCC** Sociedades de classificação: organizações não-governamentais ou grupos de profissionais cujo principal objetivo é certificar a segurança dos navios. Para isso, desenvolveram-se as regras de design e verificação através de inspeções, que construção leva-se de acordo com essas regras.

**STCW 78** International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978: A Convenção Internacional sobre normas de Formação, Certificação e Serviço para a Gente do mar, 1978 (STCW-78) e suas alterações de 1995, estabelece as normas mínimas de formação e certificação que devem possuir os comandantes, oficiais e membros da tripulação de navios mercantes.

**STCW-F 95** A Convenção Internacional sobre normas de formação, certificação e serviço para a tripulação dos barcos de pesca. Estabelece as normas mínimas de formação e certificação que devem possuir os comandantes, oficiais e membros da tripulação de barcos de pesca.

**SUA** Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988: Convenção Internacional para a repressão de atos ilícitos contra a segurança da navegação. Convenção complementar de ISPS que define várias infrações contra navios e prevê medidas para sua perseguição, em especial aos ataques terroristas.

**TM** International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969: A Convenção Internacional sobre o arqueamento dos navios estabelece um sistema universalmente aceite para o cálculo da arqueação (capacidade) dos navios mercantes. Além disso, certificados de arqueação emitidos por um governo serão reconhecidos e aceites pelos outros, governos. Parceiros, dando-lhes validade idêntica aos certificados emitidos pelo próprio governo com base no arqueação do navio estipulado pelo certificado internacional de arqueação.

**UE** União Europeia.

**UEMOA** Union Economique et Monetaire Ouest-African (União Económica e Monetária do Oeste Africano): Organização de integração económica e monetária da região da África Ocidental. Conta com os seguintes oito Estados Membros: Senegal; Mali; Nigéria; Costa do Marfim; Burkina-Faso; Benin; Togo e Gana.

**UNCLOS** United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar é um dos mais importantes tratados multilaterais da história, desde a adopção da Carta das Nações Unidas, sendo classificado como a Constituição dos oceanos. Entre outros, abrange os seguintes tópicos de Direito do mar: limites de zonas marítimas; zona económica exclusiva; plataforma continental e o alto-mar; direitos de navegação e estreitos para a navegação internacional; Estados arquipélagos; paz e a segurança nos oceanos e mares; conservação e gestão dos recursos marinhos vivos; proteção e preservação do meio marinho; investigação científica marinha; e procedimentos para a resolução de litígios.

**VTS** Vessel traffic system: Um sistema de tráfego marítimo é um dispositivo de acompanhamento dos movimentos dos navios, bem como de apoio através de informações, numa área geográfica determinada para melhorar a segurança da navegação.

**WRC 2007** Convenção Internacional sobre a eliminação de restos de naufrágio, 2007 (Wreck Removal Convention). Conjuntos de normas para garantir a remoção, rápida e eficaz dos restos de naufrágio e o pagamento de

compensação pelos custos incorridos. Para este efeito, autoriza-se os Estados Partes afetados para adoptar medidas previstas para remoção dos restos de naufrágio, contanto que sejam proporcionais ao risco que estes comportam para seus interesses.

**ZEE** Zona Económica Exclusiva: é uma faixa marítima que se estende desde o limite exterior do mar territorial até a uma distância de 200 milhas náuticas contadas a partir da linha de base do qual é medida a largura do mesmo. Nestas águas, entre outros, o Estado costeiro tem o direito soberano de exploração, conservação e gestão os recursos naturais, vivos ou não vivos das águas superjacentes ao leito e do leito e do subsolo do mar, e com respeito a outras atividades visando a exploração económica da zona, tais como a produção de energia derivada da água das correntes e dos ventos.

**ZMES** Zona marinha de especial sensibilidade: zona que a Organização Marítima Internacional considera que deve estar sujeito a proteção especial por razões ecológicas, sócio-económicas ou científicas, já que o seu meio ambiente poderá sofrer danos como resultado de atividades marítimas.