

**Despacho n.º 1750/12:**

Nomeia definitivamente Vladimiro dos Prazeres Francisco, Técnico de 3.ª Classe, colocado no Departamento de Tecnologias de Informação, no quadro de pessoal deste Ministério.

**Despacho n.º 1751/12:**

Coloca em regime de destacamento Habiúde Magda da Cruz Miguel, na Empresa Pública de Águas, EPAL-E. P.

## Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação

**Despacho n.º 1752/12:**

Nomeia José Domingos de Oliveira António, para exercer as funções de Chefe de Departamento de Estudos, Desenvolvimento e Informação do Instituto Angolano das Comunicações — INACOM.

**Despacho n.º 1753/12:**

Nomeia Octávio Domingos Machado, para exercer as funções de Chefe de Departamento de Engenharia e Gestão do Espectro Radioeléctrico do Instituto Angolano das Comunicações — INACOM.

**Despacho n.º 1754/12:**

Nomeia Victor Rufino Fernandes, para exercer as funções de Chefe de Departamento de Regulação do Mercado e de Serviço Universal do Instituto Angolano das Comunicações — INACOM.

## Ministério da Educação

**Despacho n.º 1755/12:**

Desvincula Augusto Mutondo António, Chefe do Departamento Técnico do Gabinete Jurídico, com a categoria de Professor do II Ciclo do Ensino Secundário Diplomado do 3.º Escalão, para efeitos de reforma dos quadros deste Ministério.

**Despacho n.º 1756/12:**

Desvincula António Bravo da Rosa, Director do Gabinete do Vice-Ministro da Educação para Formação e Ensino Técnico Profissional, para efeitos de reforma dos quadros deste Ministério.

**Despacho n.º 1757/12:**

Desvincula Eduardo João José, Chefe de Secção da Direcção Nacional do Ensino Geral, para efeitos de reforma dos quadros deste Ministério.

**Despacho n.º 1758/12:**

Exonera Adriana Nepalanga Francisco, Técnica Média de 3.ª Classe, colocada na Direcção Nacional da Educação de Adultos.

**Despacho n.º 1759/12:**

Nomeia Maria Carla Nazaré Kalukongo, para Professora do II Ciclo do Ensino Secundário Diplomada do 3.º Escalão, colocada na Escola do I e II Níveis n.º 12 de Benguela, Província de Benguela.

## Ministério da Economia

**Despacho n.º 1760/12:**

Nomeia definitivamente Henda Esanju Nicolau da Silva Inglês para categoria de Técnico Superior de 2.ª Classe, da Carreira Técnica do quadro de pessoal do Instituto para o Sector Empresarial Público.

**Despacho n.º 1761/12:**

Nomeia definitivamente Loydiana Vieira Dias dos Santos Cardoso para categoria de Técnica Superior de 2.ª Classe, da carreira Técnica.

**Despacho n.º 1762/12:**

Cria a Comissão de Negociação para a condução do processo de privatização da U. P. UNDIANUNO.

## Comissão Nacional Eleitoral

**Despacho n.º 1763/12:**

Aprova o Regulamento sobre o Financiamento para Campanha Eleitoral dos Partidos Políticos e Coligações de Partidos Políticos e sua Prestação de Contas.

**Despacho n.º 1764/12:**

Aprova o Regulamento sobre o Credenciamento dos Órgãos de Comunicação Social para a Cobertura das Eleições Gerais.

**Despacho n.º 1765/12:**

Aprova o Regulamento sobre o Reconhecimento e a Acreditação dos Observadores Eleitorais.

**Despacho n.º 1766/12:**

Aprova o Regulamento sobre a Organização e Funcionamento dos Centros de Escrutínio.

---

## ASSEMBLEIA NACIONAL

### Lei n.º 27/12

de 28 de Agosto

A Constituição da República de Angola estabelece um quadro jurídico-legal que exige a conformação de parte significativa da legislação existente nos vários domínios da vida política, económica e social no País aos novos preceitos jurídico-constitucionais.

A legislação vigente e relativa à matéria de marinha mercante, portos e actividades conexas encontra-se dispersa e desajustada à dinâmica que se imprime ao desenvolvimento económico e produtivo de Angola.

A presente lei visa estabelecer a base legal dos princípios a observar no âmbito da marinha mercante, portos e actividades conexas, sistematizando num único instrumento jurídico as disposições legais que passam a constituir os seus alicerces, ficando, assim, conformado o núcleo indispensável e conveniente para suportar este importante sector económico, de modo a garantir o seu desenvolvimento de forma segura, coerente e harmoniosa.

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos do n.º 2 do artigo 165.º e da alínea d) do n.º 2 do artigo 166.º, ambos da Constituição da República de Angola, a seguinte:

### LEI DA MARINHA MERCANTE, PORTOS E ACTIVIDADES CONEXAS

#### CAPÍTULO I

#### Disposições Gerais

##### ARTIGO 1.º

(Objecto)

A presente lei estabelece o regime jurídico da Marinha Mercante, dos Portos e das Actividades Económicas que são exercidas no âmbito do sector marítimo-portuário e fixa o quadro institucional referente à intervenção pública e à actuação dos particulares.

##### ARTIGO 2.º

(Âmbito de aplicação)

1. A presente lei regula todas as actividades desenvolvidas nas áreas de jurisdição marítima e portuária no âmbito dos sectores da marinha mercante, das actividades marítimas

de recreio e do desporto náutico e dos portos, em articulação e integração com a actividade dos transportes e da logística.

2. A presente Lei aplica-se a todas as embarcações, navios e quaisquer outros engenhos destinados a ser utilizados no ambiente marítimo, para uso na superfície ou em actividades subaquáticas, seja qual for o seu registo, proveniência ou ainda a nacionalidade ou residência dos seus proprietários, armadores, gestores, utilizadores ou operadores.

3. O regime constante da presente lei não prejudica:

- a) o disposto nas normas nacionais reguladoras das formalidades inerentes à entrada, permanência, saída e afastamento de cidadãos estrangeiros do território nacional;
- b) o disposto nas normas nacionais reguladoras das formalidades aduaneiras inerentes à entrada e saída das embarcações, navios e outros engenhos marítimos, permanência, do território nacional e da respectiva fiscalização aduaneira sobre as mercadorias nelas transportadas;
- c) as competências atribuídas ao Estado de registo ou a outro Estado soberano, conforme o estabelecido nas convenções internacionais de que Angola é parte.

ARTIGO 3.º  
(Definições)

Para efeitos da presente lei entende-se por:

1. *Abalroamento* — a colisão de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos.

2. *Acontecimento de mar* — a todo o facto extraordinário que ocorre no mar ou em águas sob qualquer jurisdição nacional.

3. *Actividades compatíveis com as actividades de cariz portuário ou de natureza logística* — aquelas actividades que implicam o aproveitamento de energias renováveis, a exploração económica do offshore e o aproveitamento lúdico-turístico do leito e da margem.

4. *Actividades de natureza logística* — as actividades de natureza comercial relativas à movimentação de cargas e de tráfego de passageiros nos portos que não se consubstanciem na actividade de operação portuária, bem como as de natureza industrial relacionadas com o sector marítimo, tais como estaleiros navais, as de apoio à pesca e ao recreio náutico.

5. *Actividade de pilotagem de porto e barra* — o serviço que consiste na assistência técnica aos comandantes das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nos movimentos de navegação e manobras nas águas territoriais angolanas.

6. *Actividade portuária* — a actividade relacionada com a construção, exploração e desenvolvimento dos portos, zonas portuárias, canais de acesso, zonas de manobra e fundeio, terminais e portos secos, bem como os serviços portuários às embarcações, à carga e aos passageiros.

7. *Actividades subaquáticas* — as actividades desenvolvidas sob a superfície das águas territoriais, sejam de carácter comercial, ou recreativo e que envolvam meios técnicos e/ou humanos.

8. *Administração Marítima Nacional* — o órgão tutelado pelo Departamento Ministerial responsável pelo sector marítimo-portuário, o qual, sob a designação de Instituto Marítimo e Portuário de Angola - abreviadamente designado por IMPA - dispõe de atribuições e exerce competências nos domínios da marinha mercante, da marinha de recreio e do desporto náutico; dos portos, da navegação e da segurança marítima; das actividades económicas exercidas no âmbito dos sectores marinho, fluvial, lacustre e portuário, assim como da supervisão e regulamentação das actividades desenvolvidas neste sector.

9. *Agente de navegação* — aquela pessoa singular e/ou colectiva que, em nome e em representação do armador de comércio, se encarrega de praticar os actos necessários ao despacho e desembarço da embarcação, navio ou outro engenho marítimo no porto assim como e das operações comerciais.

10. *Águas Arquipelágicas de um Estado Arquipelágico* — as águas de um Estado arquipelágico.

11. *Águas Interiores ou Territoriais* — as águas que integram o território de um Estado, como sejam: águas marítimas, fluviais e lacustres.

12. *Águas Internacionais* — as águas do alto mar.

13. *Alto Mar, Mar Alto, Mar Livre, Pleno Mar, Águas Livres* — a parcela do mar que está para além dos limites das águas territoriais das nações e do domínio de qualquer uma delas, sendo o seu uso comum a todos os homens e livre à navegação marítima.

14. *Área* — o leito do mar, os fundos marinhos e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional.

15. *Armador* — a pessoa singular ou colectiva, que, sendo ou não seu proprietário, tem a posse da embarcação navio ou outro engenho marítimo e assegura as condições técnicas e de segurança para a sua navegação e exploração comercial e, em consequência, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição de embarcação, navio, ou outro engenho marítimo e em nome de quem é efectuado o seu registo.

16. *Arqueação* — o valor adimensional relacionado com o volume interno total de um navio, embarcação ou engenho marítimo, não sendo definido por qualquer unidade física de medida, de acordo com a lei e regulamentação em vigor.

17. *Arrendamento* — o acto pelo qual e por via de contrato o proprietário de uma coisa imóvel concede a outra pessoa singular e/ou colectiva e mediante retribuição na forma de uma renda, os direitos de gozo e usufruição temporário dessa mesma coisa imóvel.

18. *Autoridade* — a organização que, nos termos do artigo 156.º e seguintes, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e seus Anexos de que Angola é Parte,

exerce os poderes de Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, por intermédio da qual os Estados Partes, por via de adopção de normas, regulamentos e procedimentos previstos no artigo 17.º do Anexo II, organizam e controlam as actividades da Área com vista à gestão dos correspondentes recursos.

19. *Autoridade Competente para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias* — abreviadamente designada por AC-ISPS - a entidade que, a nível nacional, coordena, fiscaliza, implementa e supervisiona a aplicação das medidas de protecção previstas no Código de Protecção dos navios de comércio do tráfego internacional e das instalações portuárias.

20. *Autoridade Marítima Nacional* — a autoridade formada pelo conjunto de entidades, órgãos ou serviços de nível central, provincial ou local de natureza interministerial e intersectorial que, investidas nos poderes de autoridade marítima, exercem funções executivas, consultivas, policiais e de coordenação.

21. *Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo, abreviadamente designada por ANCTM* — a entidade que, sob tutela do Departamento Ministerial responsável pelo sector marítimo-portuário, coordena o Subsistema Nacional Integrado para o Controlo de Tráfego Marítimo, abreviadamente designado por SNICTM/VTS para o controlo do tráfego marítimo nas águas das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional.

22. *Autoridade Portuária, abreviadamente designada por AP* — a entidade pública tutelada pelo Departamento Ministerial responsável pelo sector marítimo-portuário encarregue de proceder ao estudo, construção, administração, gestão e exploração dos portos, das zonas portuárias, dos terminais e portos secos e respectivos acessos.

23. *Capitania de porto* — o órgão local da Administração Marítima Nacional destinada a desempenhar, por delegação de poderes e na respectiva área de jurisdição, as funções que lhe são atribuídas por lei, bem como as de fiscalizar o cumprimento da legislação aplicável, das normas e regulamentos, das directivas e demais decisões e procedimentos da competência da Administração Marítima Nacional.

24. *CEEAC* — a Comunidade Económica dos Estados da África Central.

25. *Código ISPS* — o Código Internacional para a protecção de navios e instalações portuárias, formulado, editado e publicado pela Organização Marítima Internacional, abreviadamente designado por OMI de que Angola é parte e introduziu no seu ordenamento jurídico interno.

26. *Comandante* — o indivíduo encarregado do comando da embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

27. *Comité Nacional para Aplicação do Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias, abreviadamente designado por (CN-ISPS)* — o órgão interministerial que assume poderes de Autoridade Competente para a Segurança de Navios e Instalações

Portuárias (AC-ISPS) e ao nível interno, coordena, implementa e supervisiona a aplicação das medidas de protecção de navios e instalações portuárias previstas na Convenção SOLAS e abrangidas pelo Código ISPS.

28. *Cessão de exploração* — o acto pelo qual se transfere por cedência temporária, a gestão e a exploração de uma coisa do domínio público marítimo, fluvial, lacustre ou portuário, ou de um serviço público portuário a favor de outrem, exercida por sua conta e risco e de modo a obter-se uma finalidade de utilidade pública, mediante o pagamento de rendas.

29. *Concessão* — o Acto pelo qual se concede a uma pessoa singular e/ou colectiva o direito de utilização, gestão e/ou exploração de um porto, zona marítima ou instalação portuária, de um terminal ou de uma parcela do domínio público marítimo, fluvial ou lacustre.

30. *Concessão de uso privativo* — o mesmo que Cessão de Exploração.

31. *Convenção SOLAS* — a Convenção Internacional de que Angola é Parte que estatui as medidas de protecção de navios e de instalações portuárias abrangidas pelo Código ISPS.

32. *Domínio portuário* — o domínio portuário de cada porto, que coincide com a área de jurisdição da respectiva Administração Portuária.

33. *Embarcação, navio e engenho marítimo* — todo o equipamento marítimo, engenho, embarcação, navio ou aparelho provido ou não de propulsão, utilizado ou susceptível de ser utilizado na água para o transporte de pessoas e/ou carga, acessos, balizagem ou sinalização, assim como para o exercício de outras actividades de segurança marítima, de fiscalização e de natureza económica, de exploração ou de lazer ligadas ao mar.

34. *Embarcação de pesca* — todo o equipamento marítimo, engenho, navio ou aparelho provido ou não de propulsão, utilizado ou susceptível de ser utilizado na água para a pesca marítima, lacustre ou fluvial.

35. *Empresa* — a empresa assim definida no seu objecto social e como tal licenciada e que, nos termos da lei, deve realizar directamente as actividades na Área, nos termos da alínea a) do parágrafo 2.º do artigo 153.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e seus Anexos de que Angola é parte.

36. *Empresa angolana* — a empresa assim definida no seu objecto social e como tal criada nos termos da legislação angolana e licenciada pelas autoridades marítimo-portuárias competentes para realizar directamente as suas actividades na área.

37. *Empresa de estiva* — a empresa para o efeito constituída, licenciada e devidamente credenciada realiza operações de carga, descarga ou movimentação de cargas na zona de jurisdição portuária.

38. *Entidade reguladora portuária* — a Administração Marítima Nacional na sua forma e designação de Instituto

Marítimo e Portuário de Angola — abreviadamente designada por IMPA que é a entidade reguladora do sector portuário e tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação, bem como supervisionar e regular as actividades desenvolvidas nos portos comerciais, de recreio e do desporto náutico angolanos.

39. *Gestor* — a pessoa singular e/ou colectiva responsável pela gestão técnica, operacional ou de armamento de embarcação, navio ou outro engenho marítimo, que, em conformidade com a responsabilidade contratual que tiver assumido com o armador ou proprietário, fica co-responsável perante estes de todos os factos e actos praticados por acção e/ou por omissão por si ou pelos seus representantes.

40. *Imediato* — o oficial de pilotagem cuja função hierárquica na cadeia de comando do navio, embarcação e/ou engenho marítimo se segue à do comandante e que a bordo é o seu substituto designado.

41. *Infra-estrutura portuária* — a universalidade dos bens públicos, móveis e imóveis, afectos ao serviço público de exploração de zonas portuárias, nomeadamente equipamentos, veículos, edifícios, instalações técnicas, serviços, obras e outros bens de apetrechamento e equipamento dos portos e respectivas zonas portuárias.

42. *Instalação portuária offshore, fixa ou flutuante* — a infra-estrutura permanente ou de operação por período longo em offshore, destinada a realizar operações comerciais de prospecção, extracção, trasfega, armazenamento, tratamento, carga e/ou de operações de descarga de bens de qualquer natureza.

43. *Instalação portuária* — o conjunto de infra-estrutura composta por edifícios, equipamentos e outras construções efectuadas no porto e respectiva zona de jurisdição portuária e destinada, entre outros fins, a receber navios ou embarcações, ou à prestação de serviços portuários, à construção reparação e manutenção de embarcações, navios ou engenhos marítimos.

44. *Instalações portuárias de prestação de serviço público* — as instalações situadas na zona portuária pertencentes ou sob jurisdição da autoridade portuária, nas quais são realizadas operações portuárias em regime de serviço público, exploradas directamente pela autoridade portuária, ou objecto de concessão de serviço público.

45. *Instalações portuárias de serviço privativo* — as instalações localizadas na zona portuária e sujeitas à cessão de direitos de exploração para uso privativo de parcelas sob a jurisdição da autoridade portuária, nas quais são realizadas operações portuárias exclusivamente destinadas ao próprio estabelecimento ou com origem neste e que se enquadrem na actividade prevista no título de uso privativo.

46. *Instituto Marítimo e Portuário de Angola, abreviadamente designado por IMPA* — a instituição pública a quem a Administração Marítima Nacional delega poderes através dos quais exerce atribuições de regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação, orientação, controlo, fiscaliza-

ção, licenciamento, registo, regulamentação e certificação de todas as actividades relacionadas com navios, embarcações, engenhos marítimos e, de uma forma geral, de todas as actividades relacionadas com a marinha de comércio, de recreio, desporto náutico, dos portos e instalações portuárias, nos domínios marítimo, fluvial e lacustre.

47. *Licença* — documento de modelo oficial pelo qual se atribui a terceiro o direito de exercer, de entre outras: a actividade industrial marítimo-portuária; actividades marítimo-turísticas; actividades de construção e reparação naval; actividades de gestão e exploração de marinas de recreio e do desporto náutico; actividades subaquáticas; actividades de pilotagem; actividades comerciais de abastecimento de navios, com operações de agenciamento de navios, de movimentação de cargas; actividades portuárias em geral e de operação de meios e equipamentos nas águas territoriais e interiores, sob a jurisdição territorial, económica e de soberania angolana ou a possibilidade de uso privativo de bens do domínio público marítimo e portuário.

48. *Mar Territorial* — o das águas do mar dá faixa costeira de um Estado até ao limite de 12 milhas náuticas medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com o artigo 3.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e correspondentes anexos de que Angola é parte e que, no Estado costeiro, integra:

- a) *Zona de Mar Adjacente* — que se estende além do seu território e das suas águas interiores;
- b) *Zona Contígua* — a zona contígua ao Mar Territorial onde o Estado exerce a sua soberania e, concomitantemente, toma medidas de prevenção e de fiscalização tendentes a prevenir ocorrências e o cometimento de infracções às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração e/ou sanitários e a reprimir as infracções referidas na alínea anterior.

49. *OMAOC* — Organização Marítima da África do Oeste e do Centro.

50. *Operador de Navios* — a pessoa singular ou colectiva responsável pela exploração, operação preparação, manutenção e gestão de embarcações, navios e outros engenhos marítimos.

51. *Operação Portuária* — a actividade de manobra, fundeio, acostagem e desacostagem de embarcações comerciais, navios ou engenhos marítimos, assim como a de recepção, conferência, controlo, segurança, movimentação, armazenamento e expedição de cargas de qualquer natureza nas instalações portuárias, parques e armazéns de terminais portuários.

52. *Operador* — a pessoa singular e/ou colectiva responsável pela exploração, gestão e/ou operação de actividade marítimo-portuária, marítimo-turística, de apoio à marinha de recreio e do desporto náutico, em conformidade com os termos contratuais assumidos com o proprietário ou armador.

53. *Organização Internacional do Trabalho; abreviadamente designada por OIT* — a Agência das Nações Unidas responsável pelo estudo, definição e normatização das relações laborais entre empregadores e empregados de um modo geral, assim como cuidar da segurança e das condições de trabalho a bordo das embarcações e navios que navegam em águas do mar alto e frequentam portos internacionais.

54. *Organização Marítima Internacional abreviadamente designada por OMI* — a Agência das Nações Unidas responsável pelo estudo e definição das condições de segurança aplicáveis à navegação internacional e às embarcações, navios e outros engenhos marítimos que navegam em águas do Alto Mar e frequentam portos internacionais.

55. *Outros engenhos marítimos* — qualquer meio, equipamento ou coisa móvel flutuante, submersível, semi-submersível, plataforma ou outra, que não seja enquadrável ou classificável como embarcação e navio que possa ser utilizada com objectivos comerciais, para uso privativo ou exclusivo, de sinalização e balizagem, de acesso, a serem utilizadas no meio aquático ou no domínio público marítimo sob a jurisdição de Angola.

56. *Passageiro clandestino* — a pessoa singular que se oculta na embarcação, navio ou em outro engenho marítimo sem consentimento do seu proprietário, armador ou capitão.

57. *Pessoa Angolana* — a pessoa jurídica assim definida no ordenamento jurídico angolano.

58. *Piloto da barra* — é um profissional de pilotagem dos portos e barras, devidamente habilitado e certificado pela Administração Marítima Nacional, nos termos da legislação especial aplicável.

59. *Plataforma Continental de um Estado Costeiro* — espaço marítimo que compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu Mar Territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre até ao bordo exterior da margem continental, ou seja, a área onde são exercidas as actividades da Empresa.

60. *Porto* — os domínios aquático e terrestre, naturais ou artificiais e as instalações aptas para as operações de fundeio, atracação e desatracação e permanência de embarcações, navios e outros engenhos marítimos para efectuar operações de transferência de carga entre os meios de transporte aquático e terrestre ou embarque e desembarque de passageiros, carga e outros serviços que podem ser prestados.

61. *Portos e instalações portuárias de interesse nacional* — os de interesse nacional são os portos e instalações portuárias e comerciais administrados pelas autoridades portuárias.

62. *Portos e instalações portuárias de interesse regional ou local* — os de interesse regional e local são os portos de pesca, as marinas e outras infra-estruturas de apoio à marinha de recreio e desporto náutico, que, nos termos da presente lei; não são classificados como sendo portos e instalações de interesse nacional.

63. *Portos de Interesse Nacional* — os portos comerciais que sejam administrados pelas autoridades portuárias que seguem o modelo de gestão denominado LANDLORD PORT.

64. *Porto de Interesse Regional e Local* — os portos de pesca e os portos e as infra-estruturas de navegação, de recreio e de desporto, não clarificados como porto de interesse nacional.

65. *Portos de Pesca* — os Núcleos dotados de infra-estruturas simples, monofuncionais como porto de interesse regional, local nem de interesse nacional.

66. *Porto Seco* — a área infra-estruturada localizada no território próximo de zonas portuárias, com boa acessibilidade terrestre ao porto e constitui zona de estacionamento e armazenagem de segunda linha das mercadorias movimentadas pelo porto.

67. *Proprietário* — a pessoa singular e/ou colectiva que, nos termos da lei e mediante alvará válido, a quem são concedidas, de modo pleno e exclusivo, os direitos de gozo, uso, fruição e disposição de embarcação, navio ou outro engenho marítimo e em nome de quem é efectuado o seu registo.

68. *Registo de embarcação, navio ou de outro engenho marítimo* — o acto jurídico previsto no Código Civil Angolano destinado a conceder nacionalidade angolana a uma embarcação, navio ou outro engenho marítimo que satisfaça os requisitos técnicos e de segurança previstos nas pertinentes Convenções Internacionais e correspondentes anexos de que Angola é parte e na lei, para permitir que a referida embarcação, navio ou engenho marítimo arvore a bandeira nacional.

69. *SADC* — a Comunidade de Desenvolvimento da África Austral.

70. *Salvação marítima* — o acto ou actividade que visa prestar socorro e efectuar manobras de busca, resgate e de salvamento a embarcações, navios ou outros engenhos marítimos.

71. *Salvado* — o proprietário e/ou armador de comércio dos bens objecto das operações de socorro, de busca, de resgate e de salvamento.

72. *Salvador* — a pessoa singular e/ou colectiva que presta socorro e efectua manobras de busca, resgate e de salvamento de bens em perigo no mar.

73. *Serviço portuário* — o serviço prestado em portos, instalações portuárias e terminais para satisfazer as necessidades das embarcações, dos navios e de outros engenhos marítimos, assim como à navegação, à transferência de carga e transbordo de pessoas entre embarcações, terra ou outros meios de transporte e de apoio à actividade marítima.

74. *Sistema Nacional Integrado para o Controlo de Tráfego Marítimo, abreviadamente designado por SNICTM/ VTS* — o sistema de supervisão de controlo de tráfego marítimo tutelado pelo Departamento ministerial encarregue do sector marítimo-portuário que coordena o controlo

do tráfego marítimo nas zonas marítimas sob soberania e jurisdição nacional.

75. *Sistema Portuário Nacional* — o conjunto de portos e construções de tipo portuário público e privado que permitem a movimentação e o transporte de pessoas e mercadorias.

76. *Sociedades de Classificação* — Empresas que, por acreditação e delegação de poderes estatutários concedidos contratualmente pelo Estado através da Autoridade Marítima Nacional por via do IMPA, realizam acções de vistoria e inspecção a embarcações.

77. *Terminal ou instalação portuária* — a unidade estabelecida num porto ou fora dele, constituída por construções, instalações e espaços que permitem a realização integral da operação portuária a que se destina.

78. *Transportador Marítimo* — a pessoa singular e/ou colectiva que, mediante remuneração dos seus serviços, é incumbida de explorar frotas de embarcações, navios e de outros engenhos marítimos, fluviais e lacustres para transporte de carga e/ou de passageiros de um lugar para outro mediante contrato que vigora desde o data do recebimento da carga e/ou passageiros até à data da descarga e/ou desembarque dos passageiros no porto do lugar de destino.

79. *Tripulação* — o conjunto de todos os indivíduos, recrutados nos termos das pertinentes Convenções das Nações Unidas e dos respectivos Anexos de que Angola é parte e da legislação angolana aplicável, para exercer funções afins a bordo da embarcação, navio ou de outro engenho marítimo.

80. *Tripulante* — todo o indivíduo que, devidamente habilitado, certificado e acreditado é recrutado nos termos das pertinentes Convenções das Nações Unidas e dos respectivos anexos de que Angola é parte e da legislação angolana aplicável, para exercer funções a bordo da embarcação, navio ou de outro engenho marítimo.

81. *UA* — a União Africana.

82. *Uso Privativo* — o uso do domínio público outorgado a pessoa singular e/ou colectiva de direito privado através da concessão de um título jurídico individual e especial, para proveito económico exclusivo.

83. *Zona* — a extensão do território de um Estado costeiro onde são executados serviços especiais do Estado, tais como:

- a) Zona Fiscal;
- b) Zona Aduaneira;
- c) Zona Marítima;
- d) Zona Portuária.

84. *Zona Contígua* — a zona contígua ao mar territorial onde o Estado exerce a sua soberania e, concomitantemente, toma medidas de prevenção e de fiscalização tendentes a:

a) prevenir ocorrências e o cometimento de infracções às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração e/ou sanitários;

b) reprimir as infracções referidas na alínea anterior.

85. *Zona Económica Exclusiva de um Estado* — a zona marítima situada além do mar territorial e a este adjacente.

86. *Zona de Jurisdição Portuária* — a zona compreendida pelas instalações portuárias, incluindo ancoradouros, docas, cais, pontes e molhes de atracção e acostagem, terrenos, terraplenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de protecção e acesso ao porto, nomeadamente quebra-mar, eclusas, canais, bacias de manobra e áreas de fundeadouro que devem ser mantidas pela Autoridade Portuária, e ainda os espaços aquáticos e terrestres para o desenvolvimento futuro nos casos em que estes sejam incluídos e aprovados nos planos de expansão dos portos.

#### ARTIGO 4.º

##### (Responsabilidades e compromissos internacionais)

Em matéria de organização da Administração Marítima e Portuária do Estado, da regulamentação e aplicação das leis vigentes no sector marítimo e portuário e dos mecanismos de acesso e exercício das actividades sectoriais, é assumida uma responsabilidade integral face ao direito internacional aplicável, sendo dada total prevalência pelos compromissos assumidos por Angola no plano internacional, nomeadamente:

a) a nível multilateral, no cumprimento das convenções e outros instrumentos para o sector marítimo e portuário, emanados da OMI, da OIT e de outras Agências das Nações Unidas, de que Angola é parte;

b) a nível regional, no cumprimento dos instrumentos sectoriais específicos das organizações regionais de que Angola é parte, nomeadamente, da UA, OMAOC, SADC e CEEAC.

#### ARTIGO 5.º

##### (Domínio público marítimo e portuário)

O regime jurídico dos bens do domínio público marítimo e portuário é regulado pela Lei n.º 5/02, de 16 de Abril — Lei de Delimitação de Sectores de Actividade Económica — Lei n.º 9/98, de 18 de Setembro, — Lei do Domínio Portuário - Lei n.º 18/10, de 6 de Agosto, — Lei do Património Público - e/ou pela legislação que lhe vier a suceder, a qual deve consagrar o regime regra de reserva do Estado.

#### ARTIGO 6.º

##### (Direito subsidiário)

Na falta de regulação ou remissão para lei especial, os casos não previstos na presente lei são regulados pelas normas de direito comum aplicáveis no ordenamento jurídico angolano.

**CAPÍTULO II**  
**Órgãos da Gestão Marítima Nacional**

SECÇÃO I

ARTIGO 7.º

(Autoridade Marítima Nacional)

1. A Autoridade Marítima Nacional assume um carácter de transversalidade que integra todas as entidades civis e militares com competência sobre as actividades marítimas e portuárias exercidas em espaços sob soberania ou jurisdição marítima nacional.

2. No exercício dos poderes de fiscalização e de políticas tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis, a Autoridade Marítima Nacional supervisiona, coordena e fiscaliza, nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional e por intermédio dos diversos órgãos, entidades, serviços e outros que a integram, os actos do Estado relativos ao procedimento administrativo que contribuam para a segurança da navegação.

3. Para efeitos do n.º 1 do presente artigo são considerados como sendo espaços marítimos sob a soberania ou jurisdição nacional, as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, com a abrangência e cobertura definidas nas Convenções Internacionais de que Angola é parte e na legislação própria, nomeadamente a Lei dos Espaços Marítimos.

ARTIGO 8.º

(Atribuições da Autoridade Marítima Nacional)

1. São atribuições da Autoridade Marítima Nacional a supervisão, coordenação e fiscalização, exercidas por delegação de poderes conferidos a diversos órgãos, entidades, serviços e outros que a integram, nomeadamente nos domínios de:

- a) colaborar no controlo, prevenção e repressão da criminalidade, da imigração clandestina, do contrabando, do terrorismo, da pirataria, dos crimes ambientais e da poluição no mar;
- b) controlar e garantir a segurança da faixa costeira do domínio público marítimo, das fronteiras marítimas fluviais ou lacustres;
- c) garantir a segurança, fiscalizar e controlar a navegação;
- d) garantir a preservação e protecção da área, assim como do meio marinho, dos recursos naturais e do património natural marinho e subaquático;
- e) garantir o controlo, a prevenção e o combate à poluição das águas sob a jurisdição de Angola;
- f) assegurar a sinalização e balizagem marítimas, dos acessos, da segurança marítima, das ajudas e avisos à navegação e da radiobalizagem marítima;
- g) assegurar a supervisão, coordenação e manutenção das condições de segurança nos portos, nos fun-

deadouros, nas bacias de manobra e nos canais de acesso;

- h) proceder aos levantamentos hidrotopográficos e hidrofogramétricos, assim como a publicação, edição e actualização das cartas de navegação e a emissão de avisos aos navegantes;
- i) salvaguardar a vida humana no mar e realizar as operações de busca, resgate, socorro e salvamento marítimo, assim como assegurar e assistência sanitária a banhistas nas praias;
- j) assegurar as operações do corpo médico e meios do Instituto de Emergências Médicas de Angola - abreviadamente designado por INEMA, assim como as da Protecção civil com incidência no mar e na faixa litoral;
- k) assegurar as operações de limpeza da orla marítima para a prevenção e Protecção no domínio da saúde pública.

2. Exercer outras actividades constantes de atribuições que sejam ou venham a ser reservadas por lei.

ARTIGO 9.º

(Composição da Autoridade Marítima Nacional)

1. Compõem a Autoridade Marítima Nacional:

- a) o Ministério dos Transportes, que é o Departamento Ministerial responsável pelo sector marítimo-portuário que coordena a Autoridade Marítima Nacional;
- b) o Departamento Ministerial responsável pela Defesa Nacional;
- c) o Departamento Ministerial responsável pelo Interior;
- d) o Departamento Ministerial responsável pelo Ambiente;
- e) o Departamento Ministerial responsável pela Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas;
- f) o Departamento Ministerial responsável pelas Relações Exteriores;
- g) o Departamento Ministerial responsável pela Saúde;
- h) o Departamento Ministerial responsável pelo Petróleo;
- i) o Departamento Ministerial responsável pela Justiça;
- j) os Órgãos do Sistema de Segurança Nacional;
- k) a Administração Marítima Nacional;
- l) a Autoridade competente para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias;
- m) o Sistema Nacional de Vigilância Marítima;
- n) a Guarda Costeira Nacional.

2. Sempre e quando tal se mostre necessário e ao abrigo da presente lei deve o Chefe do Executivo proceder a pertinentes ajustamentos à composição prevista no corpo deste artigo.

## ARTIGO 10.º

## (Conselho Permanente da Autoridade Marítima Nacional)

1. A actividade da Autoridade Marítima Nacional é exercida pelo Conselho Permanente da Autoridade Marítima Nacional, que funciona sob a responsabilidade directa do respectivo titular do Departamento ministerial competente.

2. A composição, estrutura e funcionamento do Conselho Permanente previsto no número anterior deverá ser regulado e definido em diploma próprio do titular do Poder Executivo, de acordo com as necessidades operacionais.

3. O Conselho Permanente previsto no corpo do presente artigo tem, como principais actividades, a fiscalização, a supervisão e a coordenação permanente das atribuições da Autoridade Marítima Nacional.

4. Nos casos de ocorrência de situações não previstas na presente lei que impliquem a integração e respectiva gestão de recursos que envolvam diversos ministérios, a Comissão Permanente prevista no corpo do presente artigo assume a responsabilidade de mobilizar os recursos necessários, assim como os poderes de exercer a coordenação global de todas as actividades a desenvolver.

## ARTIGO 11.º

## (Administração Marítima Nacional)

A Administração Marítima Nacional é integrada e apoiada pelas Capitánias dos Portos, pela Autoridade Nacional Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos, pela Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo, pela Polícia Marítima, e pelo Serviço Nacional de Fiscalização Pesqueira e da Aquicultura.

## ARTIGO 12.º

## (Atribuições da Administração Marítima Nacional)

1. Sem prejuízo do disposto no seu estatuto orgânico, são atribuições da administração Marítima Nacional:

- a) assessorar o Executivo e contribuir para a definição de políticas para o sector da marinha mercante, dos transportes marítimos e dos portos, da navegação, do controlo do tráfego marítimo, da segurança e protecção marítima e portuária nacional, da salvaguarda da vida humana no mar, da balizagem e assinalamento marítimo e da busca e salvamento no mar;
- b) supervisionar o sector marítimo-portuário, exercendo a coordenação do seu planeamento e desenvolvimento estratégico e promovendo a articulação entre o transporte marítimo, os portos e outros meios de transporte e a actividade logística a nível nacional;
- c) assegurar a regulação sobre as actividades marítimas e portuárias, designadamente de serviços de transporte marítimo, das actividades de navegação de recreio e de desporto náutico, de exploração portuária e das actividades económicas que se exercem no âmbito do sector

marítimo-portuário, regulamentando, autorizando, licenciando e fiscalizando as actividades, entidades e empresas do sector no exercício dessas actividades nos termos da lei e desenvolvendo sistemas de observação dos mercados, visando, nomeadamente, a protecção dos utilizadores;

- d) estudar e propor normas, critérios técnicos e de segurança aplicáveis ao sector marítimo-portuário e assegurar o cumprimento das normas e regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis ao sector, designadamente os relativos às embarcações, navios ou outros engenhos marítimos, incluindo os utilizados na marinha mercante, em actividades marítimo-turísticas, de recreio, de exploração de recursos no ambiente marinho e aos seus utentes, tripulantes e aos desportistas náuticos;
- e) aprovar os regulamentos dos tarifários referentes aos serviços prestados pelos Agentes de Navegação, Transitários e Operadores Logísticos, de acordo com a legislação aplicável;
- f) cobrar os serviços prestados e as multas por infracções, com base no regulamento aprovado;
- g) regulamentar sobre os requisitos para a formação, qualificação, treino, certificação e inscrição de marítimos e licenciamento de desportistas náuticos;
- h) regulamentar, fiscalizar e exercer controlo sobre as actividades subaquáticas, sejam de carácter desportivo, de lazer ou profissional;
- i) efectuar a coordenação, supervisão e fiscalização da navegação marítima, fluvial e lacustre;
- j) regulamentar, aplicar, fiscalizar e exercer controlo sobre as actividades conducentes à salvaguarda da vida humana no mar, rios e lagos, incluindo as actividades de socorro a naufragos, protecção de zonas de lazer e das operações de busca e salvamento;
- k) colaborar, actualizar e fiscalizar a aplicação do plano nacional de prevenção e combate à poluição nas águas territoriais e interiores, incluindo as actividades de prevenção e combate à poluição das águas, fiscalização, execução e coordenação dos meios de intervenção com equipamentos e humanos, elaboração de autos no caso de irregularidades e a exercer os poderes sancionatórios que lhe são atribuídos pela lei, sem prejuízo das competências de outras entidades;
- l) assegurar a representação do Estado angolano nos organismos internacionais do sector marítimo-



-portuário, quando de outro modo não for determinado;

*m)* exercer os poderes que, nos termos da lei, lhe são atribuídos no domínio da administração e da segurança marítima, da náutica de recreio, das operações portuárias e do trabalho portuário.

2. Para a prossecução das suas atribuições, a Administração Marítima Nacional assume poderes de autoridade do Estado, nomeadamente quanto:

*a)* à liquidação e cobrança das taxas, emolumentos ou rendimentos provenientes das suas actividades que lhe são devidas nos termos da lei;

*b)* à execução coerciva de todas as decisões de autoridade assumidas em função dos poderes que lhe são conferidos por lei;

*c)* à assumpção dos poderes de inspecção e de fiscalização previstos na lei;

*d)* à protecção das suas instalações e do seu pessoal, aos quais pode ser concedida a prerrogativa de uso de arma de defesa pessoal, em condições a definir em articulação com a Autoridade de Polícia Nacional.

3. A Administração Marítima Nacional pode, na observância da lei em vigor, pode assumir responsabilidade civil extracontratual, no domínio dos seus actos de gestão pública ou de natureza privada.

#### ARTIGO 13.º

##### (Autoridade Competente para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias)

1. A Autoridade Competente para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias (AC-ISPS), é a entidade que, a nível nacional, coordena, fiscaliza, implementa e supervisiona a aplicação das medidas de protecção previstas no Código de Protecção dos navios de comércio do tráfego internacional e das instalações portuárias a que eles se destinam, incluindo as instalações portuárias offshore, fixas ou flutuantes usadas para armazenamento, carga e descarga de navios, conforme estabelecidas no Código ISPS, aprovado pela OMI.

2. A AC-ISPS é exercida pelo Comité Nacional para Aplicação do Código Internacional de Segurança de Navios e das Instalações Portuárias (CN-ISPS).

3. As regras aplicáveis à AC-ISPS são as previstas no Decreto n.º 48/05, de 8 de Agosto, Comité Nacional para Aplicação do Código Internacional de Segurança de Navios e das Instalações Portuárias (CN-ISPS).

#### ARTIGO 14.º

##### (Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo)

1. A Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM) é exercida pela Administração Marítima Nacional.

2. As regras aplicáveis ao Sistema Nacional Integrado para o Controlo de Tráfego Marítimo (SNICTM/VTS) e à

ANCTM são previstas em regulamentação específica, a aprovar pelo titular do Poder Executivo.

#### ARTIGO 15.º

##### (Balizagem e Assinalamento Marítimo)

1. A Administração Marítima Nacional é responsável pela definição técnica, instalação e acompanhamento do sistema de balizas e de sinais marítimos instalados ou a instalar em todo o território nacional, incluindo em engenhos marítimos fixos no mar, em conformidade com as regras internacionais aplicáveis.

2. As tarefas inerentes à responsabilidade prevista no número anterior podem ser delegadas em entidades tecnicamente habilitadas e devidamente credenciadas e reconhecidas pela Autoridade Marítima Nacional.

#### ARTIGO 16.º

##### (Serviço de Busca e Salvamento no Mar)

1. A Administração Marítima Nacional é responsável pela definição das condições técnicas e pelos meios a afectar à busca e salvamento no mar, em todo o território nacional, em conformidade com as regras internacionais aplicáveis.

2. As tarefas inerentes à responsabilidade prevista no número anterior podem ser delegadas em entidades tecnicamente habilitadas e devidamente credenciadas e reconhecidas pela Autoridade Marítima Nacional.

#### ARTIGO 17.º

##### (Prevenção e Combate à Poluição no Mar)

1. A Administração Marítima Nacional é responsável pela prevenção e combate à poluição no mar, em todo o território nacional, em articulação com as Autoridades Portuárias, sem prejuízo das atribuições do Departamento Ministerial responsável pelo ambiente.

2. Compete à Administração Marítima Nacional colaborar em manter actualizado um Plano de prevenção e combate à poluição.

3. O Plano referido no número anterior deve ser elaborado em articulação com as AP e com todas as entidades, gestores e operadores que exercem actividades no território nacional e que dispõe de meios de combate a eventuais poluições, integrando e articulando com os seus Planos a nível local.

4. As entidades, gestores e operadores referidos no número anterior podem ser requeridos pela Administração Marítima Nacional a disponibilizar meios, a participar e colaborar, sob a sua coordenação, nas actividades de delimitação, controlo e combate a eventuais poluições, em termos e condições a acordar pelas partes envolvidas.

5. É da competência da Administração Marítima Nacional a elaboração dos competentes autos, a condução de inquéritos e a elaboração de processos de incidentes ou acidentes de poluição no mar ou nas águas interiores, competindo-lhe igualmente a aplicação de multas, coimas e sanções acessórias, nos casos de provada negligência ou culpa, sem prejuízo das competências de outras entidades.

ARTIGO 18.º  
(Policia Marítima)

1. A Polícia Marítima é uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas à Administração Marítima Nacional e composta de agentes paramilitares.

2. A Polícia Marítima depende metodologicamente da Administração Marítima Nacional e administrativamente do Comando Geral da Polícia Nacional, sendo regida por Estatuto Orgânico próprio, a ser aprovado pelo titular do Poder Executivo.

3. São competências da Polícia Marítima, sem prejuízo das competências de outras entidades e para além de outras que lhe possam vir a ser atribuídas através do Estatuto Orgânico:

- a) executar os actos de detenção de embarcações, nos casos legalmente previstos;
- b) fiscalizar o cumprimento das normas legais relativas às marinhas mercante e de recreio;
- c) fazer cumprir as normas respeitantes aos banhistas;
- d) zelar pela preservação do meio marinho no que respeita à sua integridade e salvaguarda, cumprimento da legislação nacional, ao combate à poluição e à vigilância do litoral;
- e) colaborar com as demais entidades policiais para garantir a segurança e os direitos dos cidadãos;
- f) preservar a regularidade das actividades marítimas;
- g) intervir para estabelecer a ordem a bordo de navios e embarcações sempre que ocorra perigo para a segurança e perturbação da tranquilidade do porto, ou quando requerido pelo respectivo capitão ou cônsul do Estado de bandeira;
- h) verificar as condições de acesso a bordo de navios e embarcações, de modo a garantir a segurança de pessoas e a manutenção da ordem;
- i) efectuar a investigação de ocorrências em caso de naufrágios;
- j) instruir processos de contravenções.

SECÇÃO II  
Administração dos portos

ARTIGO 19.º  
(Autoridades portuárias)

Para efeitos da presente lei, consideram-se autoridades portuárias (AP) todas as entidades públicas que tenham a seu cargo a administração de portos.

ARTIGO 20.º  
(Atribuições e competências das AP)

1. As atribuições e as competências das AP nas respectivas áreas de jurisdição constam da presente lei, dos seus estatutos orgânicos, da Lei n.º 9/98, de 18 de Setembro, e demais legislação aplicável.

2. Compete, designadamente, às AP no âmbito das respectivas atribuições em matéria portuária, outorgar títulos de utilização privativa ou de exploração de bens dominiais tendo em vista o exercício das actividades disciplinadas na presente lei de cariz portuário ou de natureza logística, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias e ainda outras com as quais sejam compatíveis.

3. É, nomeadamente, da competência das AP o poder de licenciar ou autorizar, sem prejuízo de parecer de outras entidades competentes, os seguintes trabalhos e obras de edificação ou demolição:

- a) que sejam promovidos pelas AP quando realizados na respectiva área de jurisdição e directamente relacionados com a prossecução das suas atribuições de exploração portuária, de AP e de administração do domínio público hídrico;
- b) que sejam promovidos por entidades concessionárias de obras ou serviços públicos em domínio público portuário quando relativos à prossecução do objecto da concessão;
- c) que sejam promovidos por terceiros na área de jurisdição das AP e se relacionem com a actividade portuária ou logística, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias.

4. São atribuídas às AP competências para:

- a) ordenar, de forma coerciva, a desocupação do domínio público quando ocupado ilegalmente;
- b) embargar;
- c) ordenar e executar a demolição de obras no domínio portuário;
- d) constituir servidões administrativas;
- e) promover expropriações na sua área de jurisdição, na prossecução dos seus objectivos estatutários.

5. No exercício do direito consignado na lei, podem os abrangidos por quaisquer das medidas contempladas no número anterior interpor recurso hierárquico da decisão da AP respectiva.

CAPÍTULO III  
Marinha Mercante

SECÇÃO I  
Âmbito de Aplicação

ARTIGO 21.º  
(Objecto)

No presente título são reguladas as matérias referentes à marinha mercante, abrangendo as questões relativas às regras técnicas e de segurança a que devem obedecer todas as embarcações, navios, engenhos marítimos ou outros, seja qual for o seu registo, a sua nacionalidade ou a nacionalidade ou residência dos seus proprietários, armadores ou gestores, sujeitos à jurisdição nacional, bem como os requisitos inerentes à segurança da navegação nas águas territoriais nacionais, bem como à sua segurança em geral e à segurança da navegação.

## ARTIGO 22.º

## (Responsabilidades da Administração Marítima Nacional)

É responsabilidade da Administração Marítima Nacional o estudo, elaboração de normas e regulamentos técnicos, requisitos construtivos e operacionais a que devem obedecer todas as embarcações, navios, engenhos marítimos ou outros que navegue ou operem dentro dos espaços sob soberania ou jurisdição marítima nacional, designadamente as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, bem como a fiscalização e supervisão do seu cumprimento.

## SECÇÃO II

## Embarcações, Navios ou Outros Engenhos Marítimos

## SUB-SECÇÃO I

## Embarcações ou Navios e seus tipos

## ARTIGO 23.º

## (Noção)

1. Entende-se por embarcação ou navio todo o engenho marítimo, semisubmersível ou submersível ou aparelho aquático, provido ou não de propulsão própria, utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte na água, ou para o exercício de outras actividades económicas ligadas ao mar.

2. Toma a designação particular de submersível ou submarino, a embarcação ou navio que pode prescindir de flutuabilidade para imergir temporariamente.

## ARTIGO 24.º

## (Personalidade e capacidade judiciárias)

As embarcações, navios ou outros engenhos marítimos têm personalidade e capacidade judiciárias nos casos e para os efeitos previstos na lei.

## ARTIGO 25.º

## (Classificação das embarcações ou navios)

1. As embarcações ou navios classificam-se em:

- a) embarcações ou navios de comércio;
- b) embarcações de pesca;
- c) embarcações de recreio;
- d) rebocadores;
- e) embarcações auxiliares;
- f) embarcações de investigação e outras do Estado.

2. As embarcações ou navios a que se referem as alíneas a) e b), e as embarcações a que se referem as alíneas d) e e) quando utilizadas para actividades comerciais, constituem a marinha mercante e designam-se por embarcações mercantes.

3. Embarcações ou navios de comércio são as destinadas ao transporte de pessoas, de carga ou utilizados em outras actividades de natureza comercial mesmo quando desprovidas de meios de propulsão, considerando-se como tais as que só podem navegar com o auxílio de meios de reboque, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

4. Embarcações de pesca são as utilizadas, estejam equipadas para serem utilizadas ou sejam de um tipo normalmente utilizado na pesca ou em actividades conexas de pesca e compreendem todos os seus equipamentos, incluindo as artes de pesca.

5. Embarcações de recreio são as utilizadas em desportos náuticos ou em simples lazer.

6. Rebocadores são embarcações de propulsão mecânica destinadas a deslocar no ambiente marítimo outras embarcações por meio de cabos ou outros meios de interligação.

7. Embarcações auxiliares são as que se empregam em actividades não abrangidas nos números anteriores, incluindo as desprovidas de meios de propulsão, e cuja designação lhes é dada conforme a actividade a que se destinam.

8. Embarcações de investigação e outras do Estado são as que, no sector da marinha mercante e dotadas de meios de propulsão, se destinam, consoante a sua aptidão técnica, à formação ou treino, à investigação científica, ao patrulhamento ou fiscalização ou em outras actividades específicas nos meios marinho, fluvial ou lacustre.

9. As embarcações ou navios podem classificadas de acordo com outros critérios, bem como ser objecto de classificações adicionais, de acordo com o disposto em legislação especial

## ARTIGO 26.º

## (Outros engenhos marítimos)

Todos os engenhos que se destinam a ser utilizados nos meios marinho, fluvial ou lacustre que não sejam susceptíveis de ser classificados como embarcação ou navio, incluindo, mas não limitados às plataformas utilizadas no mar destinadas a actividades de exploração de recursos, as bóias ou plataformas destinadas à recepção, às operações de carga, descarga ou transferência de carga de ou para navios ou embarcações, bem como todas as estruturas e plataformas destinadas ao apoio logístico àquelas actividades, são abrangidos pelas regras de segurança e de navegação estabelecidas pela presente regulamentação, com as devidas adaptações e sujeitas às competências de inspecção, certificação e fiscalização da Administração Marítima Nacional.

## ARTIGO 27.º

## (Embarcações ou navios de comércio)

As embarcações ou navios de comércio nacionais dividem-se, consoante o transporte que efectuem ou a actividade que exerçam, em:

- a) embarcações ou navios de passageiros, as destinadas ao transporte de 12 polegadas;
- b) embarcações, navios ou outros engenhos marítimos fundeados no mar;
- c) embarcações ou navios de carga, as que não se destinam ao transporte de passageiros;
- d) embarcações ou navios especializadas, os destinados a actividades marítimas específicas.

## SECÇÃO III

## Registo, identificação e nacionalidade das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos

## ARTIGO 28.º

## (Registo de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos)

1. As embarcações, navios ou outros engenhos marítimos que transitem, operem ou sejam construídos no território nacional ou dentro da ZEE Angolana, estão sujeitos a registo.

2. No caso de registo em Angola, este registo é efectuado nas Capitánias dos portos e é regulamentado por legislação própria.

3. Sempre que uma embarcação, navio ou outro engenho marítimo perca a nacionalidade angolana, o seu registo deve ser objecto de cancelamento na respectiva instância de registo.

4. Quando uma embarcação, navio ou outro engenho marítimo de registo estrangeiro demonstre vontade de actuar em Angola, pode este requerer registo, de forma provisória, em qualquer Consulado de Angola, até este chegar a porto nacional ou ser inspeccionado e certificado pela Administração Marítima Nacional, ou por delegação desta.

## ARTIGO 29.º

## (Factos sujeitos a registo nacional)

1. Estão sujeitos a registo em Angola, quando referentes a embarcações, navios ou outros engenhos marítimos:

- a) os factos jurídicos que impliquem reconhecimento, aquisição ou divisão do direito de propriedade;
- b) os factos jurídicos que impliquem reconhecimento, constituição, aquisição, modificação ou extinção do direito de usufruto;
- c) os contratos de construção;
- d) as hipotecas, a sua modificação ou extinção, bem como a cessão da hipoteca ou do grau de prioridade do respectivo registo;
- e) o penhor de créditos hipotecários;
- f) a penhora, o arresto e o arrolamento de navios ou de créditos hipotecários, bem como quaisquer outros actos ou providências que afectem a livre disposição deles, salvo tratando-se de navio não registado em Angola;
- g) a cessão de créditos hipotecários e a sub-rogação neles;
- h) as acções e decisões judiciais que tenham como fim, principal ou acessório, declarar, fazer reconhecer, constituir, modificar ou extinguir qualquer dos direitos referidos nas alíneas anteriores ou a reforma, a declaração de nulidade ou a anulação de um registo ou seu cancelamento.

2. São admitidos apenas como provisórios, os registos dos seguintes factos referentes a embarcações, navios ou outros engenhos marítimos:

- a) acções judiciais relativas a disputa de propriedade e da posse;

- b) hipoteca convencional ou de transmissão contratual antes de efectuados os respectivos contratos;
- c) hipoteca judicial ou de transmissão realizada em inventário judicial, antes de transitar em julgado, a respectiva sentença;
- d) tramitação por arrematação judicial antes de passado o respectivo título de arrematação;
- e) penhora ou arresto ou do dinheiro do usufruto sobre as quais subsista a inscrição de domínio ou transmissão em nome de pessoas diversas do executado ou arrestado;
- f) contrato de construção ou de hipoteca constituída sobre a construção.

## ARTIGO 30.º

## (Competência e organização)

1. O registo de navio, embarcação ou engenho marítimo destinado a navegação internacional é feito na Administração Marítima Nacional, que é a entidade competente para emitir o registo.

2. O requerimento e a documentação necessários ao registo são entregues na Administração Marítima Nacional.

3. A Administração Marítima Nacional deve verificar o cumprimento dos requisitos técnicos e legais aplicáveis dos documentos apresentados e, se considerar o processo conforme, deve efectuar o respectivo acto de registo.

## ARTIGO 31.º

## (Legitimidade)

1. Podem obter o registo em Angola de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos, as pessoas singulares ou colectivas que tenham domicílio permanente ou sede no território nacional.

2. Em condições de reciprocidade, podem obter o registo de navios, embarcações ou engenhos marítimos as pessoas singulares ou colectivas com residência permanente ou sede no estrangeiro, sempre que tenham um representante permanente em Angola.

3. O disposto nos números anteriores não prejudica os requisitos de nacionalidade, os requisitos exigíveis para a exploração das embarcações ou navios de comércio ou de outras actividades económicas e outros que possam ser exigidos aos proprietários ou armadores, em conformidade com a legislação aplicável.

## ARTIGO 32.º

## (Requisitos dos representantes)

1. O representante permanente previsto no artigo anterior pode ser pessoa física ou colectiva com domicílio ou sede em Angola, com poderes para representar o proprietário e ou armador da embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

2. O representante responde subsidiariamente pelos seus representados através do cumprimento das sentenças judiciais e decisões ou resoluções administrativas, assim como das obrigações legais que incumbem aos proprietários e armadores das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nacionais.

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

ARTIGO 33.º

(Matrícula e primeira inscrição)

1. A matrícula destina-se a identificar a embarcação, navio ou outro engenho marítimo, correspondendo a cada um uma só matrícula.

2. A primeira inscrição das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos é a da sua construção ou aquisição.

3. A hipoteca provisória de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos em construção ou a construir, bem como a sua penhora, arresto ou arrolamento pode ser registada, independentemente da prévia inscrição referida no número anterior.

ARTIGO 34.º

(Identificação)

1. Sem prejuízo do disposto em legislação especial, as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos são identificados com o nome e o conjunto de identificação.

2. Todas as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos devem ter as inscrições de identificação referidas no número anterior, marcadas em local apropriado.

ARTIGO 35.º

(Registo temporário)

O registo temporário de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos afretados em casco nu, por armadores nacionais, é feito no Registo de Navios de Angola, conforme legislação especial aplicável.

ARTIGO 36.º

(Registo de contrato de construção)

1. O registo do contrato de construção de embarcação, navio ou outro engenho marítimo é efectuado na Administração Marítima Nacional, com base num exemplar do contrato com as assinaturas dos outorgantes devidamente reconhecidas por notário.

2. O registo tem carácter provisório, convertendo-se em definitivo nos trinta dias da data de entrega e aceitação da embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

3. Além dos elementos comuns devem fazer constar do registo do contrato de construção os seguintes dados:

- a) data do contrato;
- b) prazo de entrega;
- c) preço;
- d) forma de pagamento do preço.

ARTIGO 37.º

(Resolução e auto de registo)

1. O registo é concedido ou recusado por meio de resolução da Administração Marítima Nacional.

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

- a) nome, número e demais elementos de identificação da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, assim como o seu indicativo de chamada;
- b) classe de embarcação, navio ou outro engenho marítimo, características e dimensões principais;
- c) identificação e domicílio do proprietário ou, sendo caso disso, comproprietários, com individualização da respectiva quota-parte;
- d) identificação e domicílio do armador se este for distinto do proprietário e do operador e gestor, se aplicável;
- e) lugar e datas de vistorias da embarcação, navio ou outro engenho marítimo;
- f) identificação do contrato de fretamento a casco nu e autorizado para ter a nacionalidade angolana, no caso da embarcação, navio ou outro engenho marítimo em regime de registo temporário no registo nacional.

3. A recusa de registo deve ser devidamente fundamentada.

ARTIGO 38.º

(Certificado de registo)

Lavrado o registo, a Administração Marítima Nacional emite um certificado de registo que, tratando-se de navio ou embarcação de longo curso, deve constar obrigatoriamente do rol de documentos de bordo.

ARTIGO 39.º

(Comunicação a outras entidades)

A Administração Marítima Nacional deve comunicar nos cinco dias contados da data de recepção do pedido, os registos de todas as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos e as respectivas alterações às seguintes entidades:

- a) Capitania de Porto;
- b) Administração Pesqueira, no caso dos navios de pesca;
- c) Associação de Armadores.

ARTIGO 40.º

(Abate do registo)

1. O abate de registo de uma embarcação, navio ou outro engenho marítimo é feito por decisão da Administração Marítima Nacional ou das autoridades consulares, nos seguintes casos:

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

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

3. As autoridades consulares nacionais devem comunicar, à Administração Marítima Nacional, no prazo de cinco dias úteis, os casos de condenação por inavegabilidade, de desmantelamento, de naufrágio e perda no mar ou venda de qualquer embarcação, navio ou outro engenho marítimo nacional na área da respectiva jurisdição.

4. O abate de registo, previsto no n.º 1 é feito com base em certidão emitida pela Administração Marítima Nacional, nos termos da legislação aplicável ou tratando-se de ocorrência no estrangeiro, pela respectiva autoridade consular angolana.

5. Os proprietários das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nacionais estão obrigados a comunicar à Administração Marítima Nacional os contratos celebrados para alienação daqueles ao estrangeiro, no prazo de dez dias úteis a contar da data da sua assinatura.

#### ARTIGO 41.º

##### (Cancelamento do registo por perda de nacionalidade)

Sempre que uma embarcação, navio ou outro engenho marítimo perca a nacionalidade angolana, o seu registo deve ser objecto de cancelamento na respectiva instância de registo.

#### ARTIGO 42.º

##### (Nacionalidade)

Consideram-se nacionais as embarcações, navios ou engenhos marítimos que se encontrem registadas na Administração Marítima Nacional.

#### ARTIGO 43.º

##### (Uso da bandeira)

1. A atribuição da nacionalidade angolana confere à embarcação, navio ou outro engenho marítimo o direito ao uso da bandeira nacional como indicação da nacionalidade, com os direitos e obrigações inerentes a esse uso.

2. A nacionalidade da embarcação, navio ou outro engenho marítimo e o direito a usar a respectiva bandeira também pode ser conferida mediante registo temporário, pelo período de duração do registo, em conformidade com a legislação aplicável no Estado em questão.

3. As embarcações, navios ou outros engenhos marítimos só podem usar uma bandeira.

#### ARTIGO 44.º

##### (Regulamentação referente ao registo, identificação e nacionalidade)

As matérias referentes ao registo, identificação e nacionalidade das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos de nacionalidade angolana regem-se, nos termos da presente lei, do Regulamento Geral de Capitania e da legislação aplicável.

#### SECÇÃO IV

##### Da Segurança e Protecção

#### ARTIGO 45.º

##### (Princípio geral aplicável)

Em matéria de segurança e protecção da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, das regras de navegação, dos requisitos de tripulação, das condições de trabalho

a bordo e da salvaguarda da vida humana no mar são adoptados todos os instrumentos regulamentares emanados das organizações especializadas internacionais, nomeadamente a Organização Marítima Internacional (OMI) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT), os quais são ratificados, introduzidos na ordem jurídica interna e regulamentados, de acordo com as disposições constitucionais aplicáveis.

#### ARTIGO 46.º

##### (Segurança)

1. A segurança da embarcação, navio ou outro engenho marítimo é a característica que lhe permite navegar ou permanecer no mar sem constituir um risco para si própria, para as pessoas e bens embarcados, para o meio marinho, bem como para a navegação em geral.

2. A segurança da embarcação, navio ou outro engenho marítimo depende da sua conformidade com as normas e requisitos técnicos aplicáveis e do preenchimento das condições necessárias à realização em segurança da viagem que vai empreender, ou das condições de permanência no mar.

#### ARTIGO 47.º

##### (Requisitos técnicos de segurança e protecção)

1. As embarcações, navios ou outros engenhos marítimos devem observar o cumprimento dos requisitos técnicos de segurança e protecção que lhe são aplicáveis, em especial no que respeita a:

- a) construção, compartimentação e estabilidade;
- b) estrutura do casco, fluabilidade e características internas;
- c) máquinas e instalações eléctricas;
- d) linhas de carga;
- e) condições de higiene e de habitabilidade;
- f) equipamentos de prevenção, detecção e extinção de incêndios;
- g) aparelhos, meios de salvação, busca, resgate, socorro a naufragos, acessórios e demais equipamentos necessários à operacionalidade da embarcação;
- h) prevenção de poluição;
- i) radiocomunicações e meios auxiliares de navegação;
- j) protecção a bordo.

2. As regras aplicáveis ao fabrico, ensaios, avaliação de conformidade, marcação, aprovação e vistorias aos equipamentos marítimos emanam das Convenções e Resoluções das Organizações Internacionais a que Angola aderiu e constam de legislação especial.

#### ARTIGO 48.º

##### (Exigências de segurança e de protecção)

1. A construção, modificação e utilização das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos devem ser efectuadas em condições que garantam a sua segurança, das

peças e da carga nela embarcadas, nos termos da legislação especial aplicável.

2. A construção de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos em território nacional ficam sujeitos à aprovação da Administração Marítima Nacional, a fim de garantir a satisfação das condições de segurança e protecção aplicáveis e a emissão da certificação necessária, nos termos da legislação aplicável.

3. A gestão da embarcação, navio ou outro engenho marítimo deve ser efectuada tendo em vista garantir a segurança da sua exploração, das pessoas, da carga e da prevenção da poluição, nos termos da legislação especial aplicável.

4. As embarcações, navios ou outros engenhos marítimos devem cumprir as prescrições constantes de legislação especial aplicável relativa à sua protecção, no caso de desenvolverem a sua actividade no transporte internacional, ou em relação com ele.

5. As prescrições mínimas de habitabilidade, de saúde e higiene a bordo das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos constam de legislação especial.

6. Os princípios gerais e as regras específicas relativas à segurança da embarcação, navio ou outro engenho marítimo são aplicáveis a todos os tipos referidos nos artigos 23.º e 24.º, da presente Lei de acordo com as condições definidas nos regulamentos específicos.

ARTIGO 49.º  
(Vistorias)

1. As vistorias consistem em processos de verificação das condições de segurança e de habitabilidade das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos e dos equipamentos neles instalados, tendo em vista a emissão, renovação ou manutenção dos seus certificados.

2. As embarcações, navios ou outros engenhos marítimos não podem operar antes de se estarem devidamente certificados, nos termos da presente Lei e da legislação aplicável.

ARTIGO 50.º  
(Certificados)

1. Para efeitos do previsto no n.º 2 do artigo anterior, são emitidos certificados que atestam as condições de segurança e de protecção das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos.

2. A emissão dos certificados é da responsabilidade da Administração Marítima Nacional, após a efectivação das vistorias previstas no artigo anterior.

ARTIGO 51.º  
(Inspecções)

1. As inspecções são actos de fiscalização do cumprimento dos requisitos de segurança, de protecção, de prevenção da poluição e das condições de vida e de trabalho a bordo das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos, segundo as normas nacionais e internacionais aplicáveis, incluindo a validade dos certificados e outros documentos pertinentes.

2. As inspecções são efectuadas nos termos da lei e da legislação aplicável em:

- a) embarcações, navios ou outros engenhos marítimos de registo nacional no âmbito das responsabilidades de Estado de bandeira;
- b) embarcações, navios ou outros engenhos marítimos de registo estrangeiro que escalem ou se encontrem fundeadas num porto nacional ou que estejam temporariamente posicionadas no mar, em águas territoriais nacionais, no âmbito das responsabilidades de Estado de porto.

3. Nos portos nacionais e em águas territoriais nacionais e caso os resultados da inspecção apontem para a existência de anomalias que representem um perigo para a segurança, protecção, saúde ou ambiente, a embarcação, navio ou outro engenho marítimo pode ser, nos termos da lei e da legislação aplicável:

- a) impedida de prosseguir as operações comerciais que estiverem em curso;
- b) apreendida;
- c) as inspecções de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos estrangeiros em portos angolanos, a efectuar pela Administração Marítima Nacional, no âmbito da responsabilidade de Estado do porto, serão objecto de regime legal específico a aprovar pelo titular do Poder Executivo.

ARTIGO 52.º  
(Entidades competentes)

1. As vistorias, as inspecções e a emissão dos respectivos certificados previstas nos artigos anteriores abrangendo todos os tipos de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos, são efectuadas pela Administração Marítima Nacional.

2. A responsabilidade prevista no número anterior pode ser delegada em Sociedade de Classificação ou outra organização técnica reconhecida, que tenha celebrado um acordo de delegação de poderes estatutárias com o Estado angolano, através da Administração Marítima Nacional.

3. As regras aplicáveis ao reconhecimento prévio e acompanhamento da actividade das Sociedades de Classificação ou outras organizações técnicas reconhecidas constam de legislação especial a aprovar pelo titular do Poder Executivo.

4. No caso de a embarcação, navio ou outro engenho marítimo não se encontrar em território nacional, a responsabilidade prevista no n.º 1 anterior poderá ainda ser delegada em outra Administração Marítima, na sequência de pedido e por acordo a estabelecer pela Administração Marítima Nacional.

ARTIGO 53.º  
(Responsabilidade do comandante e da tripulação)

1. As atribuições do Estado, mesmo quando delegadas, não isentam o comandante, mestre ou arrais de ser o

primeiro responsável pela segurança e protecção da embarcação, navio ou outro engenho marítimo que comanda, nem excluem a responsabilidade dos restantes membros da tripulação.

2. O comandante, mestre ou arrais enquanto responsável pela segurança e protecção da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, deve, quando a mesma se encontre na área do porto, tomar todas as precauções para evitar riscos de qualquer natureza, incluindo as condições de tempo e de mar, incêndio, roubo ou sabotagem.

SECÇÃO V  
Direitos Reais Sobre a Embarcação, Navio ou  
Outro Engenho Marítimo

ARTIGO 54.º  
(Lei reguladora dos direitos reais)

1. Os direitos reais e os privilégios creditórios gerais sobre a embarcação, navio ou outro engenho marítimo regem-se pela Lei da Nacionalidade que aquela tiver ao tempo da constituição, modificação, transmissão ou extinção dos direitos em causa.

2. O disposto no número anterior aplica-se ainda às questões relativas a privilégios creditórios sobre a carga da embarcação, navio ou outro engenho marítimo em causa.

3. A mudança de nacionalidade da embarcação, navio ou outro engenho marítimo não prejudica os direitos reais constituídos até à data da respectiva produção de efeitos.

4. O presente artigo não prejudica o disposto nas convenções internacionais de que o Estado angolano é parte.

ARTIGO 55.º  
(Forma dos contratos e instrumentos relativos a direitos reais)

Os contratos e instrumentos que impliquem a constituição, modificação, transmissão ou extinção de direitos reais sobre a embarcação, navio ou outro engenho marítimo devem ser celebrados por escrito.

CAPÍTULO IV  
Tripulação

ARTIGO 56.º  
(Tripulação e lotação de segurança da embarcação,  
navio ou outro engenho marítimo)

1. A tripulação é constituída pelo conjunto de todos os indivíduos, recrutados nos termos da legislação aplicável, para exercer funções a bordo da embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

2. Designa-se por lotação de segurança o número mínimo de tripulantes, distribuídos por categorias e funções, fixado para cada embarcação, navio ou outro engenho marítimo pela Administração Marítima Nacional, com o objectivo de garantir a segurança da navegação, da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, das pessoas e bens embarcados, das cargas ou capturas, bem como a protecção do meio marinho.

3. O comandante pode, com motivo justificado, recusar o serviço a bordo de qualquer tripulante.

ARTIGO 57.º  
(Regimes jurídicos aplicáveis aos tripulantes)

1. As matérias relativas à actividade profissional dos tripulantes, nomeadamente a inscrição marítima, a emissão de cédulas marítimas, os requisitos de aptidão física, a classificação, categorias profissionais, requisitos de acesso e funções a desempenhar, a formação, certificação e reconhecimento de certificados, o recrutamento, os regimes de embarque e de desembarque, bem como a definição da lotação de segurança das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos são da competência da Administração Marítima Nacional e são objecto de regulamentação em legislação especial, a aprovar pelo titular do Poder Executivo.

2. É igualmente competência da Administração Marítima Nacional a credenciação das entidades responsáveis pela formação dos tripulantes nacionais, a aprovação dos planos de curso a ministrar, o acompanhamento e a fiscalização da actividade formadora e a certificação marítima, de acordo com as regras nacionais e as normas internacionais aplicáveis.

3. O regime jurídico do trabalho a bordo das embarcações está igualmente sujeito à legislação especial.

ARTIGO 58.º  
(Categorias de marítimos)

1. Entre os marítimos, a categoria mais elevada do escalão dos oficiais designa-se por capitão da marinha mercante.

2. O tripulante investido em funções de comando da embarcação, navio ou outro engenho marítimo toma a designação genérica:

- a) de comandante, quando pertencer ao escalão dos oficiais;
- b) de mestre ou arrais, quando pertencer ao escalão da mestrança;
- c) da respectiva categoria, quando pertencer ao escalão da marinhagem.

3. As funções de tripulante numa embarcação, navio ou engenho marítimo só podem ser confiadas aos marítimos devidamente formados, certificados e legalmente habilitados para o efeito.

ARTIGO 59.º  
(Designação do comandante)

1. Compete ao armador de comércio designar o comandante da embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

2. O armador de comércio pode destituir o comandante a qualquer momento, sem prejuízo dos direitos e obrigações decorrentes do respectivo contrato de trabalho.

3. O impedimento permanente do comandante para o exercício das respectivas funções obriga o armador de comércio a designar um novo comandante.

ARTIGO 60.º  
(Imediato e substituto do comandante)

1. Designa-se por imediato o oficial de pilotagem cuja função se segue à do comandante e que a bordo é o seu substituto designado.



2. Na falta ou impedimento do comandante, as funções de comando são exercidas pelo imediato e, na falta ou impedimento deste, sucessivamente, pelo tripulante de maior categoria, atendendo-se dentro de cada categoria à antiguidade.

3. Os substitutos do comandante têm os direitos e obrigações atribuídos por lei ou contrato ao comandante.

**ARTIGO 61.º**  
(Deveres legais do comandante)

1. O comandante é a pessoa encarregada do comando da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, entendendo-se como tal a chefia da tripulação, a direcção da embarcação, navio ou outro engenho marítimo e o exercício da autoridade sobre todas as pessoas que se encontram a bordo.

2. No exercício das suas funções, constituem deveres legais do comandante:

- a) zelar pela segurança da embarcação, navio ou outro engenho marítimo e das pessoas que se encontram a bordo;
- b) garantir a boa estiva, arrumação, guarda, transporte, descarga e entrega das mercadorias;
- c) iniciar a viagem segundo as instruções do armador de comércio, verificando se a embarcação, navio ou outro engenho marítimo se encontra devidamente equipada, armada e abastecida para a realizar;
- d) levar a embarcação, navio ou outro engenho marítimo ao seu destino;
- e) permanecer a bordo durante a viagem quando ocorra perigo para a expedição, salvo quando a sua ausência seja justificada por necessidade imperiosa;
- f) tomar piloto ou práctico sempre que a lei, o costume ou a normal diligência assim o determinem;
- g) garantir o cumprimento da legislação aplicável nos lugares onde a embarcação, navio ou outro engenho marítimo se encontre;
- h) assegurar os registos legalmente obrigatórios, bem como os determinados pelo proprietário, armador ou operador da embarcação, navio ou outro engenho marítimo;
- i) convocar em conselho os oficiais e os representantes dos afretadores ou interessados na carga que lhe seja possível reunir a bordo, quando a embarcação, navio ou outro engenho marítimo ou a carga estiverem em perigo, desde que a situação o permita;
- j) dirigir pessoalmente a embarcação, navio ou outro engenho marítimo à entrada e saída dos portos, canais e rios, bem como em quaisquer circunstâncias em que a navegação apresente particulares dificuldades;

k) em caso de abandono da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, providenciar, na medida do possível, pela salvação e guarda dos documentos de bordo, meios financeiros e outros valores que lhe tenham sido especialmente confiados;

l) informar o armador ou o operador, os carregadores e os sobrecargas, sempre que possível e, em particular, depois de qualquer arribada, sobre os acontecimentos extraordinários ocorridos durante a viagem, sobre as despesas extraordinárias efectuadas ou a efectuar em benefício da embarcação, navio ou outro engenho marítimo e sobre os fundos para o efeito constituídos;

m) exhibir às autoridades competentes ou aos interessados na expedição os documentos e registos da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, emitindo as competentes certidões ou cópias, quando requeridas;

n) permitir o acesso a bordo e a realização de vistorias e inspecções por peritos credenciados pelas autoridades competentes ou seus representantes ou pelos interessados na expedição marítima, desde que isso não envolva prejuízo para esta;

o) os demais deveres previstos na lei.

**ARTIGO 62.º**  
(Carregamento por conta da tripulação)

É vedado ao comandante e aos restantes tripulantes carregar por sua conta, salvo estipulação escrita em contrário.

**ARTIGO 63.º**  
(Utilização, venda e oneração da carga)

1. Se for necessário para a continuação da viagem, o comandante enquanto representante do armador de comércio, tem poderes para:

- a) utilizar os objectos transportados;
- b) requerer ao tribunal competente autorização para vender ou dar em penhor toda ou parte da carga.

2. O comandante só pode exercer os poderes referidos na alínea b) do número anterior depois de ter avisado tempestivamente os interessados na carga, se possível, e quando tal meio se revele o mais adequado para obter os fundos necessários para completar a viagem.

3. Os interessados na carga podem opor-se à venda ou à constituição de penhor sobre a sua mercadoria, descarregando-a por sua conta e pagando o respectivo frete, na proporção da distância já percorrida.

4. O proprietário da mercadoria tem direito a ser indemnizado pelo armador de comércio do prejuízo sofrido com a utilização, venda ou oneração, salvo quando se verifique uma avaria comum.

**ARTIGO 64.º**  
(Utilização, venda ou oneração de pertenças)

O disposto no artigo anterior é aplicável, com as devidas adaptações, à utilização, venda ou oneração de pertenças

da embarcação, navio ou outro engenho marítimo que não sejam propriedade do armador de comércio.

**ARTIGO 65.º**  
(Tutela de direitos dos interessados na carga)

1. Enquanto representante do armador ou do operador, o comandante deve tomar todas as medidas que se mostrem necessárias para a tutela de direitos dos interessados na carga e que sejam compatíveis com o contrato de transporte e com as exigências da expedição marítima.

2. Quando se saiba que algum perigo ameaça a coisa ou que terceiro se arroga direitos em relação a ela, o comandante deve avisar imediatamente os interessados na carga, desde que o facto deles seja desconhecido.

3. Se forem necessárias medidas especiais para evitar ou minorar um dano, o comandante deve, se possível, informar os interessados na carga ou os seus eventuais representantes no lugar e seguir as suas instruções, quando dadas em tempo útil.

**ARTIGO 66.º**  
(Alijamento)

1. Em caso de perigo para a segurança da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, para a segurança da carga ou para a segurança comum da embarcação, navio ou outro engenho marítimo e da carga, o comandante pode alijar objectos transportados ou pertenças da embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

2. Na escolha dos objectos a sacrificar o comandante atende ao seu valor, ao impacto ambiental, à utilidade do seu sacrifício e à necessidade da sua conservação.

**ARTIGO 67.º**  
(Representação em juízo)

Fora dos lugares em que o armador ou operador tem a sede principal da sua administração, bem como estabelecimento ou representação que, no caso, possam demandar ou ser demandados, o comandante pode, em seu nome, mas enquanto seu representante:

- a) promover a notificação de actos;
- b) demandar;
- c) ser citado ou notificado;
- d) ser demandado por acções relativas a facto seu ou da tripulação no exercício das funções que lhes estão confiadas.

**CAPÍTULO V**  
**Piloto e Actividade de Pilotagem**

**ARTIGO 68.º**  
(Piloto da barra)

O piloto da barra é um profissional de pilotagem dos portos e barras, devidamente habilitado e certificado pela Administração Marítima Nacional, nos termos da legislação especial aplicável.

**ARTIGO 69.º**  
(Actividade de pilotagem)

1. A actividade de pilotagem de porto e barra é o serviço que consiste na assistência técnica aos comandantes das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nos movimentos de navegação e manobras nas águas sob soberania e jurisdição nacionais, de modo a proporcionar que os mesmos se processem em condições de segurança.

2. O serviço de pilotagem pode ser prestado por entidades públicas ou privadas, nos termos do artigo anterior.

3. A concessão de serviço de pilotagem carece de licenciamento prévio a ser concedido pela Administração Marítima Nacional, após análise de processo de qualificação.

4. As áreas de pilotagem obrigatória são estabelecidas em regulamentação específica.

**CAPÍTULO VI**  
**Segurança da Navegação e Segurança no Mar**

**SECÇÃO I**  
**Acontecimentos de Mar**

**ARTIGO 70.º**  
(Noção de acontecimento de mar)

1. Entende-se por acontecimento de mar todo o facto extraordinário que ocorra no mar, ou em águas sob qualquer jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a embarcações, navios ou outros engenhos marítimos, pessoas ou coisas que neles se encontrem ou por eles transportadas ou ao meio marinho.

2. Para efeitos do número anterior consideram-se acontecimentos de mar:

- a) em particular, a tempestade, o naufrágio, o encalhe, a varação, a arribada, o abalroamento, a simples colisão ou toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou o simples aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angaria, a pirataria, o roubo, o furto, a barataria, a rebelião, a queda de carga, as avarias particulares da embarcação ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação, a presa, o acto de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou de embarcação, navio ou outro engenho marítimo, a quarentena, a poluição e outros acidentes ambientais;

- b) e, em geral, todos os acidentes ocorridos no mar que tenham por objecto a embarcação, navio ou outro engenho marítimo, pessoas, cargas ou outras coisas transportadas a bordo.

3. É igualmente considerado acontecimento de mar a detecção de clandestinos a bordo e o resgate de pessoas do mar.

**ARTIGO 71.º**  
(Relatório de mar)

1. Após a ocorrência de acontecimento de mar, o comandante ou quem exerça as funções de comando deve elaborar

um relatório de mar onde seja descrito pormenorizadamente o ocorrido.

2. O relatório de mar deve conter a descrição de todos os elementos úteis que caracterizam o acontecimento de mar a que respeitam, designadamente:

- a) a identificação e qualidade do subscritor;
- b) os elementos identificadores e características técnicas das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos;
- c) a identificação dos proprietários, armadores de comércio, afretadores, seguradores, carregadores, lesados, credores e demais interessados conhecidos;
- d) a indicação do local ou área geográfica onde se verificou o acontecimento de mar;
- e) a descrição pormenorizada dos antecedentes, da sequência dos factos, das consequências e das eventuais causas do acontecimento;
- f) a informação descritiva sobre a descoberta de clandestinos e de pessoas resgatadas do mar e a factualidade inerente a essa situação;
- g) a identificação das testemunhas e indicação de outros meios de prova.

3. O relatório de mar elaborado nos termos do número anterior é apresentado à Administração Marítima Nacional ou à autoridade consular, com jurisdição no primeiro porto de escala onde essa autoridade exista, no prazo de 48 horas contado a partir do momento em que a embarcação, navio ou outro engenho marítimo atracar ou fundear no mencionado porto.

4. Em caso de perda total da embarcação, navio ou engenho marítimo, o prazo previsto no número anterior conta-se desde a data da chegada do comandante a esse local ou de quem o substitua.

5. Caso o relatório de mar seja apresentado fora do prazo indicado no n.º 3 do presente artigo a Administração Marítima Nacional ou a autoridade consular sem prejuízo das investigações a que está obrigada, não pode confirmá-lo, devendo tal circunstância ficar expressamente referida nas conclusões que venham a ser lavradas.

6. Enquanto o procedimento de confirmação do relatório de mar não estiver concluído, não podem iniciar-se as operações de descarga ou de desembarque da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, salvo havendo urgência nesta e autorização concedida por escrito pela autoridade competente para a confirmação.

#### ARTIGO 72.º

##### (Confirmação do relatório de mar)

1. A Administração Marítima Nacional ou a autoridade consular que recebe o relatório de mar deve averiguar, com carácter de urgência, a veracidade dos factos relatados, inquirindo em separado as testemunhas arroladas e os tripulantes, passageiros ou outras pessoas que considere necessário ouvir para esclarecimento da verdade.

2. A autoridade competente para a confirmação do relatório de mar deve, igualmente, recolher as informações e demais meios de prova relacionados com os factos relatados.

3. Nenhum tripulante, passageiro ou outra pessoa pode recusar-se a prestar depoimento feito sob a forma de auto de declarações, salvo impedimento legal, devendo a recusa de colaboração constar das conclusões do procedimento.

4. Os interessados na expedição marítima, ou os seus representantes ou gestores de negócios, podem assistir ao depoimento das testemunhas e demais produção de prova, bem como solicitar a quem os detenha os documentos e registos da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, respectivas certidões e cópias.

5. No final da averiguação, a Administração Marítima Nacional ou a autoridade consular encerra o procedimento, lavrando conclusões, nas quais confirma ou não, fundamentadamente, os factos constantes do relatório de mar.

6. A autoridade referida no número anterior deve enviar, logo que possível, à Capitania do Porto de registo da embarcação, navio ou outro engenho marítimo em causa, cópia autenticada do procedimento e suas conclusões respeitantes ao relatório de mar.

7. Os factos constantes de relatório de mar confirmado pela Autoridade Marítima Nacional ou pela autoridade consular competente, com observância do disposto no presente artigo e no artigo anterior, presumem-se verdadeiros, salvo prova em contrário.

#### SECÇÃO II Abalroamento

#### ARTIGO 73.º (Noção e âmbito)

1. Entende-se por abalroamento a colisão de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos.

2. As disposições da presente secção regulam a responsabilidade extracontratual por abalroamento.

3. Estas disposições são ainda aplicáveis à responsabilidade extracontratual por danos que, por execução ou omissão de uma manobra, ou por inobservância de regulamentos, sejam causados a outra embarcação, navio ou outro engenho marítimo, às pessoas ou às coisas que se encontrem a bordo, posto que não tenha havido abalroamento.

#### ARTIGO 74.º (Regras aplicáveis)

A responsabilidade por abalroamento é regulada pelas disposições contidas nas Convenções Internacionais de que Angola é Parte e, subsidiariamente, pelo direito competente nos termos do artigo seguinte.

#### ARTIGO 75.º (Direito subsidiário)

1. A responsabilidade extracontratual por abalroamento é regulada pelo direito eleito pelas partes.

2. Na falta de escolha aplica-se o direito do local de registo da embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

3. Quando as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos não se encontrem registadas no mesmo território é aplicável o direito vigente no lugar do abalroamento.

4. Se o abalroamento ocorrer no alto mar, a responsabilidade de cada armador de comércio é regulada pelo direito do local do registo da respectiva embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

5. Na apreciação da ilicitude do facto que causou o abalroamento são sempre aplicadas as normas internacionais ou locais que regulam a navegação, conforme o lugar em que ocorra o abalroamento.

ARTIGO 76.º  
(Caso fortuito ou força maior)

Em caso de abalroamento devido a caso fortuito, de força maior ou havendo dúvida sobre as suas causas, os danos são suportados por aqueles que os tenham causado, mesmo se um deles ou todos estiverem fundeados aquando do abalroamento.

ARTIGO 77.º  
(Culpa de membros da tripulação de uma das embarcações)

Sendo o abalroamento causado por facto culposo ou negligente de membros da tripulação de uma das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos, o armador ou o gestor desta são obrigados a indemnizar as partes afectadas sobre os prejuízos causados.

ARTIGO 78.º  
(Culpa de membros da tripulação de ambas as embarcações)

1. Sendo o abalroamento causado por facto culposo ou negligente de membros da tripulação de ambas as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos, os armadores ou os gestores destas são obrigados a indemnizar os prejuízos, em proporção à gravidade da culpa de cada das partes envolvidas.

2. Se as circunstâncias não permitirem estabelecer a proporção, os armadores ou os gestores são obrigados a indemnizar em partes iguais.

3. Os armadores ou os gestores respondem solidariamente pelos danos resultantes de morte ou ofensa corporal das pessoas que se encontrem a bordo da embarcação, navio ou outro engenho marítimo.

ARTIGO 79.º  
(Socorro e deveres de informação)

1. Ocorrido um abalroamento entre embarcações, navios ou outros engenhos marítimos, os respectivos comandantes são obrigados a prestar socorro à outra embarcação, navio ou outro engenho marítimo, à sua tripulação e aos seus passageiros, contanto que tal não represente um perigo grave para a sua embarcação, navio ou outro engenho marítimo e para as pessoas que se encontrem a bordo.

2. Cada um dos comandantes é igualmente obrigado, na medida do possível, a comunicar ao outro os elementos necessários à identificação da embarcação, navio ou outro engenho marítimo que comanda, do seu porto de origem e de destino.

ARTIGO 80.º  
(Prescrição)

1. Os direitos de indemnização ao abrigo do presente capítulo prescrevem no prazo de dois anos a contar da data em que o lesado tenha tomado conhecimento do direito que lhe assiste.

2. Os direitos de regresso previstos na presente lei prescrevem no prazo de dois anos a contar dos pagamentos que originam esses direitos.

SECÇÃO III  
Salvação Marítima

ARTIGO 81.º  
(Definições)

1. Para efeito do presente capítulo, considera-se:

- a) «*Salvação Marítima*», todo o acto ou actividade que vise prestar socorro a embarcações, navios ou outros engenhos marítimos ou outros bens, incluindo o frete em risco, quando em perigo no mar;
- b) «*Salvador*», o que presta socorro aos bens em perigo no mar;
- c) «*Salvado*», o proprietário ou armador de comércio dos bens objecto das operações de socorro.

2. Considera-se ainda salvação marítima a prestação de acção de socorro em quaisquer outras águas sob soberania e jurisdição nacional, desde que desenvolvida por embarcações, navios ou outros engenhos marítimos.

ARTIGO 82.º  
(Direito aplicável à salvação)

1. O contrato de salvação é regido pelo direito designado pelas normas de conflito aplicáveis.

2. Na falta de contrato de salvação, a obrigação de remunerar é regida pelo direito do lugar em que as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos envolvidas se encontrem registadas, pelo direito do lugar da salvação se as embarcações, navio ou outros engenhos marítimos não se encontrarem registadas no mesmo território ou pelo direito do local de registo da embarcação, navio ou engenho marítimo salvada, se a salvação ocorrer no alto mar.

3. Se a salvação tiver exclusivamente por objecto carga ou outros bens que não constituam uma embarcação, navios ou outro engenho marítimo, à obrigação de remunerar é aplicável o direito do lugar da salvação ou, se a salvação ocorrer no alto mar, o direito da residência habitual do proprietário destes bens.

4. A repartição da remuneração entre o armador de comércio, o comandante e a tripulação de embarcação, navio ou outro engenho marítimo salvador é regulada pelo direito vigente no local onde se encontre registada.

ARTIGO 83.º  
(Contratos de salvação marítima)

1. Podem os interessados celebrar contratos de salvação marítima em que convencionem regime diverso do previsto

na presente Lei, excepto quanto ao preceituado pelos artigos 84.º, 85.º, 90.º e 97.º da presente Lei.

2. Os contratos de salvação marítima estão sujeitos à forma escrita.

3. As disposições dos contratos de salvação marítima podem ser anuladas ou modificadas nos termos gerais de direito e ainda nos casos seguintes:

- a) o contrato ter sido celebrado sob coacção ou influência de perigo, não se apresentando equitativas as respectivas cláusulas;
- b) o salário de salvação marítima ser manifestamente excessivo ou diminuto em relação aos serviços prestados.

4. Nos contratos referidos no presente artigo, o comandante da embarcação objecto de salvação, ou quem nela desempenhe funções de comando, actua em representação de todos os interessados na expedição marítima.

ARTIGO 84.º  
(Dever de prestar socorro)

1. O comandante de qualquer embarcação, navio ou outro engenho marítimo, ou quem nela desempenhe funções de comando, está obrigado a prestar socorro a pessoas em perigo no mar, desde que isso não acarrete risco grave para a sua embarcação, navio ou outro engenho marítimo ou para as pessoas embarcadas, devendo a sua acção ser conformada com o menor prejuízo ambiental.

2. À omissão de prestar socorro nos termos do número anterior é aplicável o disposto no Código Civil, independentemente de outro tipo de responsabilidade consagrada na lei.

3. O armador ou o gestor da embarcação, navio ou outro engenho marítimo só respondem pela inobservância da obrigação prevista no n.º 1 do presente artigo se existir culpa, negligência, omissão ou incumprimento na observância de normas, regulamentos, regras ou outra legislação aplicável pela sua parte.

4. O disposto no presente artigo não prejudica as competências que estão atribuídas à Administração Marítima Nacional e ao Serviço de Busca e Salvamento Marítimo no âmbito do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo.

ARTIGO 85.º  
(Obrigações do salvador)

1. Constituem obrigações do salvador:

- a) desenvolver as operações de salvação marítima com a diligência devida, em face das circunstâncias de cada caso;
- b) prevenir ou minimizar a ocorrência de danos ambientais;
- c) solicitar a intervenção de outros salvadores, sempre que as circunstâncias concretas da situação o recomendem;
- d) aceitar a intervenção de outros salvadores, quando tal lhe for solicitado pelo salvado.

2. Entregar, em caso de abandono, à guarda da autoridade aduaneira do porto de entrada, a embarcação e os restantes bens objecto de salvação marítima, desde que não exerça direito de retenção, conforme previsto da presente Lei.

ARTIGO 86.º  
(Remuneração do salvador)

1. Havendo resultado útil para o salvado, a salvação marítima é remunerada mediante uma retribuição pecuniária denominada «salário de salvação marítima».

2. Se o salvador não obtiver resultado útil para o salvado, mas evitar ou minimizar manifestos danos ambientais, a sua intervenção é remunerada, nos termos dos artigos 88.º e 89.º, mediante uma retribuição pecuniária denominada «compensação especial».

3. Não exclui o direito do salvador à remuneração o facto de pertencerem à mesma pessoa, ou por ela serem operadas, as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos que desenvolvem as operações de salvação marítima e as que destas constituem objecto.

ARTIGO 87.º  
(Salário de salvação marítima)

1. O salário de salvação marítima deve ser fixado em termos equitativos, tendo em consideração as circunstâncias seguintes:

- a) o valor da embarcação, navio ou outro engenho marítimo e dos restantes bens que se conseguiram salvar;
- b) os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes a fim de prevenir ou minimizar o dano ambiental;
- c) o resultado útil conseguido pelo salvador;
- d) a natureza e o grau do risco que o salvador correu;
- e) os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes para salvar a embarcação, navio ou outro engenho marítimo, outros bens e as vidas humanas;
- f) o tempo despendido, os gastos realizados e os prejuízos sofridos pelo salvador;
- g) a prontidão dos serviços prestados;
- h) o valor do equipamento que o salvador utilizou.

2. Pelo pagamento do salário de salvação marítima, fixado nos termos do número anterior, respondem a embarcação, navio ou outro engenho marítimo e os restantes bens salvos, na proporção dos respectivos valores, calculados no final das operações de salvação marítima.

3. O montante do salário de salvação marítima, excluídos os juros e as despesas com custas judiciais, não pode exceder o valor da embarcação, navio ou outro engenho marítimo e dos restantes bens que se conseguiram salvar, calculados no final das operações de salvação marítima.

4. Não resulta afectado o salário de salvação marítima, sempre que o salvador tenha sido obrigado a aceitar a intervenção de outros, nos termos da alínea d) do artigo 85.º e se demonstre a manifesta desnecessidade desta intervenção.

ARTIGO 88.º  
(Pagamento do salário)

O pagamento do salário de salvação marítima é feito pelos salvados de harmonia com as regras aplicáveis à regulação da avaria comum.

ARTIGO 89.º  
(Repartição do salário entre os salvadores)

1. Na falta de acordo dos interessados, a repartição do salário de salvação marítima entre os salvadores é efectuada pelo tribunal, tendo em conta os critérios estabelecidos no artigo 87.º

2. Na falta de acordo dos interessados, a repartição entre o salvador, o comandante, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, a tripulação e outras pessoas que participaram na salvação marítima é efectuada pelo tribunal, nos termos do número anterior, não podendo a parte do comandante, ou de quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e da tripulação, ser superior a metade nem inferior a um terço do salário de salvação marítima líquido.

3. A repartição entre o comandante, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e os membros da tripulação é feita na proporção do salário base de cada um.

4. Caso a salvação marítima haja sido prestada por rebocador ou outra embarcação especialmente destinada a esta actividade, o comandante ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e a tripulação ficam excluídos da repartição do respectivo salário.

ARTIGO 90.º  
(Compensação especial)

1. Se o salvador desenvolver actividades de salvação marítima em relação a embarcação, navio ou outro engenho marítimo que, por ela própria ou pela natureza da carga transportada, constitua ameaça para o ambiente e não vença salário de salvação marítima, tem direito a uma compensação especial, da responsabilidade do proprietário, do armador ou do gestor da embarcação, navio ou outro engenho marítimo e dos restantes bens que se conseguiram salvar, igual ao montante das despesas efectuadas, acrescido de 30%.

2. Consideram-se despesas efectuadas, pelo salvador todos os gastos realizados com pessoal e material, incluindo a amortização deste.

3. Em situações de particular dificuldade para as operações de salvação marítima, pode o tribunal elevar a compensação especial até montante igual ao dobro das despesas efectuadas.

4. O segurador da responsabilidade civil do devedor pode ser demandado pelo salvador, caso o segurado não

efectue o pagamento da compensação especial prevista no presente artigo.

ARTIGO 91.º  
(Pagamento da compensação pelo Estado)

1. Não tendo o devedor da compensação especial procedido ao seu pagamento dentro de 60 dias contados da interpelação judicial ou extrajudicial pelo salvador, pode este exigir imediatamente ao Estado a respectiva satisfação.

2. Sempre que o Estado pague a compensação especial ao salvador, nos termos do número anterior, fica sub-rogado nos direitos deste em relação ao devedor, podendo exercê-lo dentro dos dois anos subsequentes à sub-rogação, sob pena de prescrição desse direito.

3. O procedimento administrativo relativo ao pagamento pelo Estado previsto no presente artigo é objecto de regulamentação especial a aprovar.

ARTIGO 92.º  
(Salvação de pessoas)

1. O salvador de vidas humanas que intervenha em operações que originem salário de salvação marítima tem direito a participar na repartição do respectivo montante.

2. Não ocorrendo a situação prevista no número anterior, o salvador de vidas humanas tem direito a ser indemnizado pelas despesas que suportou na operação de salvamento, reclamando-as do proprietário, do armador de comércio ou do segurador da responsabilidade civil da embarcação, navio ou outro engenho marítimo em que se transportavam as pessoas salvas.

3. O disposto no artigo anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, à salvação de pessoas.

4. O disposto no presente artigo não prejudica as competências que estão atribuídas à Administração Marítima Nacional e ao Serviço de Busca e Salvamento Marítimo no âmbito do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo.

ARTIGO 93.º  
(Ocupação proibida)

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 95.º, não podem ser adquiridos por ocupação os bens salvos, as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos naufragados, seus fragmentos, carga ou quaisquer bens que o mar arrojar às costas ou sejam nele encontrados.

2. A recusa injustificada da entrega dos bens referidos no número anterior ao proprietário ou seu representante determina a perda do direito ao salário de salvação marítima, se for aplicável, sem prejuízo de outras sanções que ao facto correspondam.

ARTIGO 94.º  
(Exercício dos direitos)

1. Os direitos decorrentes da salvação marítima devem ser exercidos no prazo de dois anos a partir da data da conclusão ou interrupção das operações de salvação marítima.

2. Se o salvador não exigir o salário de salvação marítima, a compensação especial ou a indemnização das despesas

referida no n.º 2 do artigo 90.º, o comandante, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e a tripulação podem demandar os salvados, pedindo a parte que lhes caiba, dentro do ano subsequente ao termo do prazo fixado no número anterior.

3. Verificando-se a situação prevista no número anterior, o comandante da embarcação que desenvolveu as operações de salvação marítima, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, tem legitimidade para, em nome próprio e em representação da tripulação, demandar os salvados.

4. Para efeitos do disposto no número anterior, caso esse direito não seja exercido, podem os tripulantes interessados demandar conjuntamente os salvados, nos seis meses imediatos.

ARTIGO 95.º  
(Direito de retenção)

Salvo na medida em que contradiga algum instrumento de Direito Internacional, o salvador goza de direito de retenção sobre a embarcação, navio ou outro engenho marítimo e os restantes bens salvos para garantia dos créditos emergentes da salvação marítima.

ARTIGO 96.º  
(Salvação marítima por embarcações do Estado)

O disposto no presente capítulo abrange a salvação marítima desenvolvida por navios de guerra ou outras embarcações não comerciais propriedade do Estado ou por ele operadas, salvo se tais embarcações forem o objecto das operações de salvamento.

ARTIGO 97.º  
(Condições técnicas)

As especificações técnicas, as condições de aprovação, de certificação e de marcação, os requisitos de manutenção a bordo e as vistorias aos meios de salvação das embarcações nacionais são reguladas por legislação especial.

CAPÍTULO VII  
Contratos Marítimos

ARTIGO 98.º  
(Regime jurídico)

1. O regime jurídico sobre contratos marítimos é consolidado com base nas relações contratuais seguidas no negócio marítimo internacional e é regulado em legislação específica, aplicando-se subsidiariamente e nos casos aplicáveis o regime da compra e venda previsto na lei comercial e civil.

2. O referido regime jurídico pode abranger, entre outros, a compra e venda de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos e negócios análogos, celebrados sobre embarcações ou navios de comércio, rebocadores e embarcações auxiliares, o afretamento de embarcações, nas suas diferentes modalidades, o transporte de mercadorias por mar, o transporte de passageiros por mar, o reboque e o seguro marítimo.

3. Os contratos marítimos são regulados por legislação específica.

CAPÍTULO VIII  
Organização do Sector Portuário

SECÇÃO I  
Disposições Gerais

ARTIGO 99.º  
(Objecto)

As disposições constantes dos artigos seguintes estabelecem o regime jurídico aplicável aos portos comerciais, aos portos de pesca e aos portos de recreio, definindo, designadamente, a utilização e gestão do domínio público portuário, a operação portuária e outros serviços portuários, os respectivos regimes económico-financeiros e o regime sancionatório.

ARTIGO 100.º  
(Princípios)

1. O sector portuário rege-se pelos seguintes princípios:
  - a) princípio do desenvolvimento económico sustentável;
  - b) princípio da gestão integrada;
  - c) princípio do respeito pelas regras ambientais;
  - d) princípio da política coordenada de investimentos;
  - e) princípio da competitividade dos portos assente, designadamente, na gestão empresarial e na competitividade dos agentes económicos privados;
  - f) princípio do planeamento integrado a nível nacional;
  - g) princípio do reforço da intermodalidade dos transportes;
  - h) princípio do ordenamento logístico;
  - i) princípio da concorrência dos agentes económicos;
  - j) princípio da satisfação de requisitos de segurança e de protecção marítima e portuária;
  - k) princípio do auto-financiamento;
  - l) princípio do estabelecimento de parcerias público-privadas.

2. Em geral, a gestão dos portos assenta na utilização multifuncional das instalações e encontra-se sujeita aos princípios da satisfação de requisitos de serviço público, da igualdade de condições de acesso à actividade, da segurança das operações e da protecção de bens, pessoas e instalações, da segurança e saúde no trabalho, e no respeito pelos direitos e expectativas legítimas de todos os agentes económicos.

SECÇÃO II  
Entidade Reguladora Portuária

ARTIGO 101.º  
(Natureza e missão)

A Administração Marítima Nacional é a entidade reguladora do sector portuário, que tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação, bem como

supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas nos portos comerciais angolanos.

ARTIGO 102.º

(Atribuição da Administração Nacional para o sector portuário)

1. A Administração Marítima Nacional tem atribuições em matéria de regulação, incluindo a supervisão, superintendência, fiscalização, inspecção e auditoria do sector portuário.

2. As autoridades portuárias devem colaborar com a Administração Marítima Nacional em matéria de regulação, nomeadamente fornecendo informação necessária ao cumprimento das responsabilidades de regulação.

ARTIGO 103.º

(Outros poderes de autoridade da Administração Marítima Nacional)

1. Sem prejuízo da legislação em vigor, em relação ao sector portuário e para além dos poderes previstos no seu estatuto orgânico, a Administração Marítima Nacional goza, designadamente, do poder de determinar, a título preventivo e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão de actividades, quando ditadas por razões de urgência, bem como de solicitar a colaboração das autoridades policiais para impor o cumprimento das normas e determinações que, por razões de segurança, devam ter execução imediata.

2. A Administração Marítima Nacional pode, se tal se justificar e observando a lei em vigor, requerer a cessação de actividades e o encerramento de instalações, podendo tal decisão ser passível de recurso hierárquico por parte dos afectados.

3. Os trabalhadores e agentes da Administração Marítima Nacional que estejam no exercício das suas funções de fiscalização, inspecção e auditoria são equiparados a agentes de autoridade e gozam, nomeadamente e observando a lei em vigor, das seguintes prerrogativas:

- a) a aceder, circular livremente e solicitar a inspecção, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, das instalações, equipamentos e serviços das entidades sujeitas aos seus poderes de fiscalização e controlo, ficando, se for o caso, obrigados ao dever de sigilo profissional relativamente à informação a que tenham acesso e que seja protegida por um dever de sigilo;
- b) requisitar, para apreciação, equipamentos, materiais, documentos e elementos de informação sob a forma escrita ou digital;
- c) a identificar pessoas que se encontrem em violação de normas, regulamentos, legislação e boas práticas em vigor na indústria marítimo-portuária cuja observância lhes compete fiscalizar.

3. No desempenho das suas funções os trabalhadores e agentes da Administração Marítima Nacional podem solicitar o apoio de outras forças de segurança, policiais ou de actuação específica, para a prossecução dos seus objectivos, não podendo este apoio ser recusado ou negligenciado.

ARTIGO 104.º

(Relatório de regulação)

1. A Administração Marítima Nacional deve remeter ao titular do Departamento Ministerial responsável pelo sector marítimo-portuário um relatório anual sobre as suas actividades de regulação, o qual constitui parte integrante do relatório anual de actividades.

2. O relatório de regulação dá uma visão geral das actividades de regulação exercidas pela Administração Marítima Nacional e contém, designadamente, as seguintes matérias:

- a) o enquadramento geral da actividade de regulação;
- b) os objectivos estratégicos e linhas de actuação previamente fixados para o período de referência;
- c) as actividades de regulação desenvolvidas no período de referência;
- d) informação sobre as actividades reguladas;
- e) a cooperação com outras entidades e autoridades;
- f) as actividades de supervisão, fiscalização e sancionatórias desenvolvidas no período de referência.

3. A avaliação global das actividades desenvolvidas em articulação com os objectivos traçados previamente para o período de referência, destacando-se, nomeadamente, os factores que condicionaram a actividade de regulação nesse período.

SECÇÃO III

Administração dos Portos

SUBSECÇÃO I

Disposições Gerais

ARTIGO 105.º

(Autoridade portuária)

1. Para efeitos da presente lei, consideram-se Autoridades Portuárias (AP) todas as entidades que tenham a seu cargo a administração de portos.

2. A definição, competências e atribuições das AP constam dos artigos 19.º e 20.º da presente Lei.

SUBSECÇÃO II

Portos de Interesse Nacional

ARTIGO 106.º

(Portos de interesse nacional)

São portos de interesse nacional os portos comerciais que sejam administrados pelas Autoridades Portuárias.

ARTIGO 107.º

(Modelo de gestão)

1. Os portos de interesse nacional seguem o modelo de gestão denominado de Landlord Port, que assenta na manutenção dos portos comerciais principais sob a titularidade pública e a atribuição de áreas da sua exploração comercial à iniciativa privada, em regime de serviço público ou de uso privativo, podendo o financiamento e a execução das infra-estruturas ser da responsabilidade pública ou privada, cabendo ao Estado directa ou indirectamente, designadamente através do IMPA e das respectivas AP, exercer funções de autoridade, de supervisão e superintendência, de coordenação



nação, de controlo e promoção geral do porto, assegurando um conjunto de serviços base e de interesse geral.

2. O modelo de *Landlord Port* prossegue a promoção da participação da iniciativa privada na exploração da actividade portuária e pressupõe a criação de um quadro de transparência na atribuição de concessões, tendo em vista a modernização dos portos, quer em termos da capacidade das infra-estruturas e instalações, quer de melhoria do seu desempenho, tendo em vista a eficiência e a transparência da actividade concessionada, bem como as regras do seu acompanhamento.

3. A exploração dos portos, incluindo os requisitos e condições aplicáveis, consta do Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 53/03, de 11 de Julho, ou da legislação que lhe vier a suceder.

ARTIGO 108.º  
(Política comercial)

1. As AP devem promover uma política comercial em articulação com os titulares de licenças e as concessionárias existentes nos portos de interesse comercial, visando prosseguir, nomeadamente, os seguintes objectivos de eficiência económica e comercial:

- a) a auto-suficiência económica das AP;
- b) os investimentos orientados para o mercado;
- c) a viabilidade económico-financeira dos projectos.

ARTIGO 109.º  
(Gestão concorrencial e de colaboração)

1. As Autoridades Portuárias prosseguem uma gestão concorrencial e de colaboração dos portos de interesse nacional, em consonância com a política prosseguida pelo Estado, no contexto de uma gestão integrada de acordo com as orientações da respectiva tutela, tendo em conta o aumento da sua competitividade interna e internacional.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por gestão concorrencial e de colaboração a articulação no desempenho da actividade dos diversos portos, combinando a concorrência e a colaboração como estratégia para a competição em mercados internacionais, permitindo que os portos actuem de forma articulada, de modo a maximizarem a sua capacidade competitiva.

3. O disposto nos números anteriores, assente no princípio do dever de cooperação institucional, visando alcançar uma melhor harmonização de conceitos, procedimentos e processos, de forma a elevar a eficiência portuária, é extensível às demais autoridades que intervêm no ciclo dos navios e cargas nos portos, designadamente, as autoridades aduaneira, de fronteiras e de sanidade, no respeito pela missão e atribuições que a estas incumbe prosseguir.

SUBSECÇÃO III  
Portos de Interesse Regional e Local

ARTIGO 110.º  
(Portos de interesse regional ou local)

São considerados portos de interesse regional e local, os portos de pesca e os portos e as infra-estruturas de navega-

ção de recreio e de desporto, que não sejam classificados como porto de interesse nacional, nos termos da presente Lei.

ARTIGO 111.º  
(Portos de pesca)

1. Os portos de pesca ou núcleos dotados de infra-estruturas simples, mono funcionais, que não sejam portos de interesse nacional, consideram-se portos de interesse regional ou local.

2. A entidade administrante dos portos de pesca é definida em diploma próprio a aprovar pelos titulares dos Departamentos Ministeriais responsáveis pelos sectores marítimo-portuário e das pescas.

3. Cabe ao titular do Departamento Ministerial responsável pelo sector marítimo-portuário, mediante proposta da Administração Marítima Nacional, determinar as áreas portuárias que, pelas suas características naturais e de inserção territorial, devem ser consideradas de reserva estratégica.

ARTIGO 112.º  
(Exploração dos portos de pesca)

1. As condições específicas de gestão e de segurança dos portos de pesca são definidas no diploma a que se refere o n.º 2 do artigo anterior.

2. Qualquer que seja a opção de exploração dos portos e infra-estruturas de pesca, a responsabilidade da entidade administrante deve incluir, em matéria de investimentos, as obras de abrigo exterior, as intervenções de regularização, as dragagens de estabelecimento ou de manutenção excepcional e os apoios e condições associadas à segurança da navegação.

ARTIGO 113.º  
(Portos e infra-estrutura de navegação de recreio e de desporto)

1. Os modelos de gestão dos portos e das infra-estruturas de navegação de recreio e de desporto são definidos por diploma a aprovar pelos titulares dos Departamentos Ministeriais responsáveis pelos sectores marítimo-portuário e dos desportos.

2. A gestão dos portos e infra-estruturas de recreio e de desporto referido no número anterior poderá ser contratualizada com terceiros, designadamente com municípios ou governos provinciais, mediante prévia decisão titulares dos Departamentos Ministeriais responsáveis pelos sectores marítimo-portuário e dos desportos.

SUBSECÇÃO IV  
Outras Infra-Estruturas Portuárias

ARTIGO 114.º  
(Outras infra-estruturas)

1. A construção de novas infra-estruturas ou a expansão das existentes fora das áreas de jurisdição das AP carece de parecer prévio vinculativo destas sempre que daquelas possam resultar impactos sobre os portos de interesse nacional ou interferência com as atribuições e competências das AP.

2. A extinção dos portos e infra-estruturas ou núcleos de apoio à pesca ou ao recreio é decidida mediante Despacho

Conjunto dos titulares dos Departamentos Ministeriais responsáveis pelos sectores marítimo e portuário, ambiente, turismo e pescas.

## CAPÍTULO IX

### Domínio Portuário e Actividades Portuárias

#### SECÇÃO I Princípios Gerais

##### ARTIGO 115.º (Domínio portuário)

1. O domínio portuário de cada porto coincide com a área de jurisdição da respectiva AP.
2. O domínio portuário compreende, designadamente:
  - a) os bens do Estado afectos à respectiva AP, incluindo os do domínio público hídrico da titularidade do Estado;
  - b) os bens de qualquer outro domínio público situados na área de jurisdição das AP;
  - c) os bens imóveis da propriedade da AP ou de terceiros situados na respectiva área de jurisdição.
3. O domínio portuário é regulado pelas disposições da presente lei e da Lei n.º 9/98, de 18 de Setembro — Lei sobre o Domínio Portuário e demais legislação regulamentadora.

#### SECÇÃO II Exercício das Actividades Portuárias

##### SUBSECÇÃO I Princípios Gerais

##### ARTIGO 116.º (Regime geral de acesso)

1. A presente Lei consagra o princípio da liberdade de acesso às actividades de carácter portuário e de natureza logística, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias, e outras com estas compatíveis, a exercer nas áreas portuárias, sob condição do cumprimento dos requisitos e obrigações legais e regulamentares e da adjudicação de certas actividades em regime de exclusivo, sem prejuízo do disposto na legislação nacional.
2. Consideram-se actividades de natureza logística, designadamente, as actividades comerciais relativas à movimentação de cargas e de tráfego de passageiros nos portos que não se consubstanciem na actividade de operação portuária, bem como as actividades industriais relacionadas, nomeadamente, com o sector marítimo, tais como estaleiros navais, as actividades de apoio à pesca e ao recreio náutico.
3. Consideram-se actividades compatíveis com as actividades de cariz portuário ou de natureza logística o aproveitamento de energias renováveis, a exploração económica do offshore e o aproveitamento lúdico-turístico do leito e da margem.
4. O exercício por privados de actividades licenciadas, atendendo ao interesse público que se lhe encontra subjacente, fica sujeito ao cumprimento de requisitos e obrigações

fixados na licença ou no contrato de concessão, designadamente, quando aplicável, de serviço público.

5. Pelas suas características, interesse público e relevância estratégica, as actividades citadas neste artigo apenas podem ser exercidas preferencialmente por cidadãos nacionais ou empresas constituídas de acordo com o direito angolano, sem prejuízo do disposto na legislação aplicável.

##### ARTIGO 117.º (Actividades concessionáveis)

1. A prestação ao público das actividades de carácter portuário, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias, sujeitas ao cumprimento de certos requisitos e obrigações, nomeadamente de serviço público, a prosseguir por entidades privadas, em áreas do domínio público portuário, deve ser objecto de concessão, designadamente em regime de serviço público.

2. As actividades mencionadas no número anterior são, designadamente, as seguintes:

- a) a carga e descarga de navios;
- b) a movimentação, o estacionamento, a armazenagem, a consolidação e desconsolidação de cargas portuárias;
- c) a pilotagem;
- d) o reboque;
- e) a amarração;
- f) a recolha de resíduos;
- g) a exploração de infra-estruturas da navegação de recreio e de desporto;
- h) a exploração dos portos de pesca, salvaguardando-se as competências e responsabilidades de outros organismos neste tipo de actividade, bem como outra legislação específica aplicável;
- i) a exploração de terminais de apoio à actividade petrolífera, salvaguardando-se as competências e responsabilidades de outros organismos neste tipo de actividade, bem como outra legislação específica aplicável;
- j) a exploração de portos secos;
- k) o tráfego de passageiros;
- l) o abastecimento de água.

3. O exercício das actividades referidas nas alíneas a), b), c), d), e), f), g), h), k) e l) do número anterior é reservado exclusivamente a empresas constituídas por cidadãos nacionais.

#### SUBSECÇÃO II Contratos de Concessão de Serviço Público

##### ARTIGO 118.º (Procedimentos de formação e execução de contratos)

Os procedimentos de formação e a execução dos contratos de concessão de serviço público relativos a actividades portuárias que sejam objecto deste tipo contratual seguem as disposições contidas nos artigos seguintes da presente lei.

## ARTIGO 119.º

**(Programas de procedimento e cadernos de encargos)**

1. Os programas e os cadernos de encargos dos procedimentos de formação dos contratos de concessão de serviço público são elaborados pela AP concedente, mediante parecer prévio da Administração Marítima Nacional.

2. Se o prazo da concessão for superior a dez anos, os programas e os cadernos de encargos dos procedimentos de formação dos contratos de concessão de serviço público são aprovados pelo titular do Departamento Ministerial responsável pelo sector marítimo-portuário.

## ARTIGO 120.º

**(Prorrogação dos contratos de concessão)**

1. Os contratos de concessão de exploração de bens do domínio público podem ser prorrogados, na condição do bom desempenho aferido pelos indicadores de acompanhamento e de avaliação do concessionário, em qualquer dos seguintes casos:

- a) manutenção dos pressupostos essenciais que fundamentaram a decisão de atribuir a concessão;
- b) realização pelo concessionário de investimentos não amortizados no termo da concessão, quando tenham sido devidamente autorizados pela AP e sejam de montante ou importância que justifiquem a prorrogação do prazo da concessão;
- c) a apresentação pelo concessionário de um projecto de investimentos e de desenvolvimento da concessão que justifique a prorrogação do prazo da concessão.

2. A prorrogação do prazo da concessão deve ser requerida pelo concessionário à AP com uma antecedência mínima de três anos antes do termo do respectivo prazo.

## ARTIGO 121.º

**(Bases das concessões)**

1. As concessões de serviço público da actividade de operação portuária regem-se pelas Bases Gerais aprovadas em diploma próprio da competência do titular do Poder Executivo.

2. Às demais concessões de serviço público e às concessões de exploração do domínio público portuário aplicam-se, com as necessárias adaptações, as bases das concessões referidas no número anterior.

## CAPÍTULO X

**Regime Económico-Financeiro do Sector Portuário**

## SECÇÃO I

**Princípios Gerais**

## ARTIGO 122.º

**(Princípios essenciais de natureza económica)**

Os princípios essenciais do regime económico e financeiro do sector portuário são:

- a) princípio da autonomia da gestão;
- b) princípio do auto financiamento;
- c) princípio da optimização da gestão económica;

d) princípio da concorrência;

e) princípio da competitividade das entidades gestoras;

f) princípio da equidade;

g) princípio da transparência.

## SECÇÃO II

**Financiamento Público**

## ARTIGO 123.º

**(Financiamento)**

As AP devem privilegiar o estabelecimento de parcerias, designadamente com entidades privadas, consagrando mecanismos incentivadores do financiamento privado no desenvolvimento das infra-estruturas portuárias, de modo a que o sector privado complemente ou substitua o sector público.

## ARTIGO 124.º

**(Financiamento público e contratos plurianuais)**

As AP podem beneficiar de financiamentos públicos, atribuídos no âmbito do plano de investimentos públicos e fixados através de contratos plurianuais, cuja celebração é da competência do Departamento Ministerial responsável pelas Finanças.

## ARTIGO 125.º

**(Objecto do financiamento público)**

Os financiamentos públicos apenas podem ser utilizados em bens do domínio público sob jurisdição da AP respectiva.

## ARTIGO 126.º

**(Outros modos de financiamento dos investimentos portuários)**

Os financiamentos públicos não se aplicam aos demais investimentos portuários, sem prejuízo de as AP se poderem candidatar à obtenção de apoios públicos no âmbito de planos ou programas que a elas se apliquem, sempre que os regulamentos destes planos e programas o prevejam.

## ARTIGO 127.º

**(Projecto de contrato de financiamento)**

O projecto de contrato de financiamento é elaborado pelas AP e obrigatoriamente acompanhado por uma memória descritiva e justificativa dos investimentos, das fontes e montantes dos financiamentos previstos, anualmente, bem como uma análise de custos e benefícios dos investimentos.

## SECÇÃO III

**Tarifário**

## ARTIGO 128.º

**(Regime jurídico)**

1. São estabelecidos pela presente Lei os princípios comuns, as medidas de harmonização de procedimentos de aplicação das tarifas nos portos pelas AP e demais autoridades com competência na matéria e, ainda, a regulação na fixação e aplicação de tarifas.

2. O regime jurídico do tarifário dos portos consta do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos (RST) a ser aprovado conjuntamente pelos titulares do Departamento

Ministerial responsável pelas Finanças e do Departamento Ministerial responsável pelo sector marítimo-portuário.

3. Para efeitos do previsto na presente lei, as tarifas definidas no RST têm a natureza de preços públicos e os tarifários ou regulamentos de tarifas são considerados regulamentos administrativos.

4. A execução do RST faz-se através dos regulamentos de tarifas das AP e das outras autoridades com poderes nas áreas portuárias tal como naquele previsto.

5. Ficam excluídas do RST as taxas devidas, nos termos da lei, pela contraprestação de serviços públicos específicos de carácter extraordinário prestados por outras autoridades públicas nas áreas portuárias.

#### ARTIGO 129.º

##### (Princípios do regime jurídico do sistema tarifário dos portos)

Os princípios do regime jurídico do RST a que devem obedecer os respectivos regulamentos são os seguintes:

- a) a melhoria da competitividade e o aumento de quota no mercado internacional de serviços portuários;
- b) a melhoria do desempenho dos recursos humanos e das infra-estruturas e equipamentos portuários, otimizando a sua utilização;
- c) a racionalização dos custos fixos e variáveis e o ajustamento das receitas para que, de forma progressiva, estas assegurem a recuperação daqueles e contribuam para o financiamento dos investimentos;
- d) maior transparência no sistema, permitindo o apuramento de indicadores de desempenho.

### CAPÍTULO XI

#### Planeamento e Sustentabilidades

##### SECÇÃO I

##### Princípios e Objectivos

#### ARTIGO 130.º

##### (Princípios)

O regime de planeamento do sector portuário nacional assenta no respeito pelos seguintes princípios:

- a) princípio da integração territorial;
- b) princípio da qualidade ambiental;
- c) princípio da protecção do domínio público portuário;
- d) princípio da rentabilidade económico-social;
- e) princípio da promoção da intermodalidade;
- f) princípio da responsabilidade social.

#### ARTIGO 131.º

##### (Objectivos)

1. O planeamento portuário tem como objectivos:

- a) explicitar territorialmente as orientações estratégicas para o sector;
- b) identificar os efeitos de grande escala provocados na economia, no território e no ambiente;

- c) localizar e identificar as principais infra-estruturas portuárias e investimentos;
- d) estabelecer critérios para a utilização das áreas sob jurisdição das AP;
- e) identificar, dentro das áreas de jurisdição portuárias, a respectiva vocação e, quando tal se justifique, os respectivos usos;
- f) garantir o estabelecimento de um adequado sistema de acessos terrestres aos portos, em articulação com os restantes instrumentos de gestão territorial;
- g) articular a política sectorial com os demais instrumentos de gestão territorial aplicáveis;
- h) fornecer indicações para o ordenamento do território na envolvente da área portuária.

2. O planeamento portuário é desenvolvido em processo promovido e coordenado pela Administração Marítima Nacional, com a participação e colaboração das AP e de outras entidades que, em cada caso, se venham a revelar necessárias, e inclui uma auditoria de impacte ambiental.

#### ARTIGO 132.º

##### (Objectivos de integração modal)

1. As AP devem promover o planeamento e o desenvolvimento dos portos comerciais de forma a assegurarem as necessárias acessibilidades terrestres, rodó e ferroviárias, que garantam uma efectiva integração e articulação com os demais modos de transporte.

2. O processo de integração modal a promover no planeamento e desenvolvimento portuário deve ainda contemplar a articulação com plataformas logísticas de apoio à movimentação portuária, promovidas pelas autoridades portuárias ou por outras entidades, públicas ou privadas.

3. No processo geral de planeamento do processo de integração modal da actividade portuária, as AP devem articular as suas iniciativas com as autoridades de planeamento e ordenamento do território.

#### ARTIGO 133.º

##### (Objectivos de gestão ambiental)

1. As AP prosseguem princípios de cumprimento da legislação ambiental, quer em relação às iniciativas de construção e manutenção das infra-estruturas, quer em relação às actividades associadas à exploração comercial e operacional dos seus terminais.

2. Em relação aos terminais que sejam operados por empresas privadas o cumprimento da legislação ambiental é da responsabilidade das respectivas empresas, independentemente do dever de fiscalização que as AP devem exercer.

3. Ao IMPA é atribuída uma competência geral para o acompanhamento, monitorização e fiscalização integrada das regras de natureza ambiental nos portos, em articulação com as autoridades portuárias e as AP.

4. As exigências de natureza ambiental que devem ser prosseguidas pelos portos são definidas em regulamento a aprovar pelo titular do Poder Executivo.

SECÇÃO II  
Gestão Estratégica dos Portos

ARTIGO 134.º  
(Instrumentos de gestão estratégica dos portos)

Sem prejuízo do disposto na legislação sobre a matéria, são instrumentos de gestão estratégica dos portos os seguintes:

- a) Os Planos Estratégicos dos Portos (PEP);
- b) Os planos portuários elaborados pelas AP decorrentes de obrigações legais.

ARTIGO 135.º  
(Planos estratégicos dos portos)

1. Os PEP têm carácter empresarial e concretizam as orientações estratégicas do Poder Executivo, e consubstanciando-se no correcto equilíbrio entre as necessidades de desenvolvimento portuário, designadamente na estratégia comercial, na organização interna, no desenvolvimento e na consolidação de actividades, serviços e segmentos de mercado, bem como sobre as formas de investimento e financiamento.

2. Os PEP discriminam, dentro do domínio portuário, as áreas que são afectas à operação portuária e à actividade logística, as áreas de reserva e as áreas de expansão.

3. Os PEP são elaborados em processo promovido e coordenado pelas AP, no exercício das suas funções de gestão.

ARTIGO 136.º  
(Procedimentos)

A elaboração dos PEP compete à AP, sendo determinada por deliberação interna, que estabelece:

- a) a oportunidade da sua elaboração;
- b) os respectivos prazos de elaboração e de participação pública;
- c) os precedidos de informação à Administração Marítima Nacional.

ARTIGO 137.º  
(Vigência)

1. Os PEP previstos na presente lei vigoram por um prazo de cinco anos, sendo reavaliados no final desse período.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, os PEP são revistos quando as orientações estratégicas do Poder Executivo e as opções de gestão das AP, assim o exijam.

SECÇÃO III  
Relatórios de Gestão

ARTIGO 138.º  
(Relatório de sustentabilidade do porto)

As AP elaboram anualmente o relatório de sustentabilidade do porto, dando continuidade e tornando públicas as acções de melhoria do seu desempenho, nomeadamente quanto a procedimentos de gestão e monitorização ambiental, a impactos nas dimensões social e económica, acções

que devem estar articuladas com o sistema de gestão da própria empresa e respectiva tomada de decisão.

ARTIGO 139.º  
(Objectivos)

O relatório de sustentabilidade tem as seguintes finalidades:

- a) fornecer uma visão clara relativamente ao impacte económico, ambiental e social da empresa, para apoiar a tomada de decisões fundamentadas quanto a investimentos, aquisições e parcerias;
- b) criar uma ferramenta de gestão que permita a melhoria continuada do desempenho de cada porto.

ARTIGO 140.º  
(Modelo do relatório)

1. O modelo de relatório adoptado pela AP deve fornecer uma descrição do desempenho de sustentabilidade da organização, divulgando os resultados obtidos dentro do período relatado, no contexto dos compromissos, da estratégia e da forma de gestão da organização.

2. O relatório pode ser usado como:

- a) padrão de referência e avaliação do desempenho de sustentabilidade relativamente ao cumprimento de leis, normas, códigos e padrões de desempenho;
- b) demonstração da influência que as expectativas de desenvolvimento sustentável surtem na organização do sector portuário;
- c) Comparação de desempenho interno, no seio da organização, e externo, com outras organizações, ao longo do tempo.

SECÇÃO IV  
Dragagens e Obras Portuárias

ARTIGO 141.º  
(Obras de dragagem)

1. As obras de dragagem que visam a criação, melhoria ou manutenção das condições de acessibilidade marítima e de segurança para a navegação, dentro ou no acesso aos portos, têm a natureza de obras públicas.

2. O planeamento e a execução de obras de dragagem dos portos são da responsabilidade das respectivas AP.

ARTIGO 142.º  
(Planos plurianuais de dragagem de manutenção)

1. As AP elaboram planos plurianuais de dragagem de manutenção para um período de três a cinco anos.

2. São dragagens de manutenção as operações correntes e repetitivas que visam repor a batimetria, tal como consta dos planos hidrográficos originais do porto e divulgados à navegação.

3. As dragagens de manutenção nas áreas de jurisdição portuária, que sejam da responsabilidade de outras entidades públicas ou privadas, constam igualmente dos planos pluria-

nuais de dragagem, devendo essas entidades facultar às AP todos os elementos necessários à formulação do plano.

4. A AP remete os planos plurianuais de dragagem para a autoridade ambiental competente para a sua aprovação, a qual se deve pronunciar no prazo de 60 dias, findo o qual se consideram tacitamente aprovados.

5. A AP dá conhecimento à Administração Marítima Nacional do plano plurianual de dragagem de manutenção aprovada.

6. Os planos plurianuais de dragagem contêm o programa de monitorização das operações de dragagem e de controlo do destino dos materiais dragados e o programa de reporte anual.

#### ARTIGO 143.º

##### (Contratação e sustentabilidade)

1. As obras de dragagem podem ser promovidas directamente, por contrato de empreitada ou através de licenciamento ou concessão a empresas especializadas, nos termos da legislação em vigor.

2. Os planos plurianuais de dragagem podem prever a comercialização de dragados para auto financiamento das respectivas operações.

3. As AP remetem anualmente à Administração Marítima Nacional, até ao final do 1.º trimestre do ano seguinte àquele a que respeita, um relatório descritivo das operações de dragagem, do destino dos materiais, dos resultados da monitorização, realizadas no período, tendo por referência o plano em vigor.

4. Deve ser enviada uma cópia do relatório referido no número anterior à autoridade ambiental que aprovou o plano.

#### ARTIGO 144.º

##### (Obras de construção e instalações portuárias)

1. Os projectos de obras de construção de instalações portuárias devem estar em conformidade com os planos portuários em vigor, bem como com outras normas legais e regulamentares aplicáveis, designadamente normas e especificações técnicas nacionais.

2. Os projectos de construção, de instalação de equipamentos e de desenvolvimento de actividades devem ser avaliados quanto aos seus efeitos no ambiente, nos termos da lei, e devem ser acompanhados pela implementação das correspondentes medidas de minimização de impactes e de monitorização.

#### ARTIGO 145.º

##### (Disposição transitória)

As AP devem apresentar à autoridade ambiental competente o primeiro plano plurianual de dragagens de manutenção até um ano após a entrada em vigor da presente lei, sem prejuízo de prosseguirem as operações de dragagem contratadas ou licenciadas a empresas até ao termo do respectivo contrato ou licença.

## CAPÍTULO XII

### Segurança e Protecção nos Portos

#### SECÇÃO I

##### Segurança e Protecção Portuária

#### ARTIGO 146.º

##### (Objectivos de segurança e protecção portuária)

O sector portuário tem por objectivo prosseguir a segurança na sua dupla vertente:

- a) segurança portuária na perspectiva operacional da navegação, movimentação de passageiros, tripulantes e mercadorias, incluindo o domínio ambiental;
- b) protecção portuária na perspectiva da prevenção e salvaguarda contra actos ilícitos.

#### ARTIGO 147.º

##### (Atribuições das AP em matéria de segurança Portuária)

Cada AP deve, em consonância com a política de segurança definida pela Administração Marítima Nacional e pelo Titular do Poder Executivo, desenvolver a sua actividade com vista a:

- a) garantir a segurança e a protecção dos utilizadores, tripulantes e passageiros, das instalações, da navegação, dos meios de transporte e das mercadorias, durante a operação normal do porto;
- b) reduzir ao mínimo o risco de ocorrência de acidentes e incidentes nas vertentes da segurança e da protecção;
- c) implementar ou reforçar medidas preventivas, correctivas e de fiscalização, de modo a minimizar eventuais danos nas pessoas, no meio ambiente, nos navios e embarcações em geral, equipamentos, veículos e infra-estruturas, resultantes de acções ou condições inseguras durante a operação normal do porto;
- d) garantir, sem prejuízo das atribuições e competências de outras entidades oficiais neste âmbito, o cumprimento da legislação e regulamentação em matéria de segurança e protecção aplicável nos portos, designadamente nacional, europeia e da Organização Marítima Internacional, bem como a concretização das boas práticas internacionais da indústria portuária neste âmbito;
- e) minimizar atrasos e problemas no âmbito da segurança e da protecção que afectem a operação normal do porto;
- f) promover uma aproximação sistemática na identificação dos potenciais perigos e ameaças, desenvolvendo metodologias de custo-eficácia, para uma melhor gestão de risco e intervenção;
- g) minimizar os custos directos e indirectos dos acidentes e incidentes ou danos estruturais, em articulação com os organismos e entidades ofi-

- ciais competentes, e maximizar os benefícios de uma atitude pró-activa e da prevenção;
- h)* garantir a distribuição de recursos adequados, designadamente no respeitante ao tempo e aos meios financeiros a afectar, para melhor controlo dos perigos e da gestão dos riscos e eficácia das intervenções;
- i)* desenvolver uma permanente cultura de segurança e protecção portuária em todos os funcionários e utilizadores do porto;
- j)* promover as actividades portuárias de modo a que contribuam para a boa imagem do porto e para a confiança no seu desempenho, em termos de segurança e protecção;
- k)* elaborar o Plano de Segurança Portuária, o qual contém normas, manuais e procedimentos, planos de emergência e de contingência, relativos às matérias de segurança e protecção, de sua responsabilidade, e garantir a sua revisão e actualização;
- l)* elaborar e manter actualizado um Plano de prevenção e combate à poluição por hidrocarbonetos, que inclua meios de intervenção, em equipamentos e humanos, assegurando as condições de treino e preparação que garantam uma eficaz actuação em caso de incidente de poluição, o qual será elaborado em articulação com a Administração Marítima Nacional;
- m)* promover a elaboração do Plano de Protecção de todas as Instalações Portuárias de acordo com os requisitos estabelecidos no Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias, da OMI;
- n)* garantir as necessárias condições e espaços a conceder às autoridades públicas, tendo em vista a instalação de equipamentos de segurança a afectar e o desempenho da missão que lhes é próprio.

## ARTIGO 148.º

**(Sistema de gestão da segurança portuária)**

Para os efeitos do disposto no artigo anterior, compete às AP, em articulação com as demais autoridades, a identificação, em cada porto, dos perigos e ameaças por área de actividade e a avaliação dos riscos associados em cada uma das vertentes da segurança portuária, tendo em vista a sua minimização e a implementação de um Sistema de Gestão de Segurança Portuária, que inclua as empresas licenciadas e concessionárias na sua área de jurisdição, assegurando uma gestão dos riscos de modo a que estes sejam tão baixos quanto seja razoavelmente praticável.

## ARTIGO 149.º

**(Gestão da segurança portuária)**

A AP e as empresas licenciadas e concessionárias devem proporcionar as estruturas e os meios necessários que per-

mitam uma eficiente gestão da segurança, como componente fundamental para o sucesso e sustentabilidade da actividade portuária, designadamente na sua vertente empresarial.

## ARTIGO 150.º

**(Medidas e procedimentos de segurança portuária)**

As AP, em articulação com as demais autoridades, são responsáveis pela implementação das medidas necessárias à elaboração, revisão e actualização de normas e procedimentos de segurança e protecção, bem como à execução de acções de sensibilização, formação e treino que contribuam para o reforço e melhoria da segurança portuária nas suas várias vertentes, assim como para a boa imagem dos portos sob a sua responsabilidade.

## SECÇÃO II

**Regime de Polícia Portuária**

## ARTIGO 151.º

**(Unidade orgânica com competência em matéria de segurança portuária)**

Cada AP deve dispor de uma unidade orgânica, a qual participa na elaboração e implementação da Política de Segurança e Protecção Portuária e que promova, entre outras:

- a)* a avaliação de riscos, a elaboração e a manutenção dos Planos de Segurança e Protecção Portuárias;
- b)* o acompanhamento da implementação dos Planos;
- c)* o desenvolvimento de uma cultura de segurança entre todos os agentes portuários.

## ARTIGO 152.º

**(Regulamento de Polícia Portuária)**

À unidade orgânica referida no artigo anterior são atribuídas funções de protecção e segurança dentro das instalações portuárias, cuja direcção é assegurada pelo respectivo Conselho de Administração e rege-se pela legislação aplicável à segurança privada.

## CAPÍTULO XIII

**Regime dos Navios em Porto**

## SECÇÃO I

**Objectivos e Regulamentação**

## ARTIGO 153.º

**(Objectivo para o regime de navios em porto)**

Constitui objectivo do presente Capítulo definir o regime aplicável à entrada e permanência de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nos portos, independentemente da sua nacionalidade.

## ARTIGO 154.º

**(Regulamento referente ao regime em porto)**

Às matérias referentes a procedimentos de entrada e permanência de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nos portos, formalidades e documentação exigível, bem como ao tratamento a aplicar a situações especiais relativas a embarcações, navios ou outros engenhos marítimos e cargas perigosas ou poluentes regem-se pelo definido

ciais competentes, e maximizar os benefícios de uma atitude pró-activa e da prevenção;

- h) garantir a distribuição de recursos adequados, designadamente no respeitante ao tempo e aos meios financeiros a afectar, para melhor controlo dos perigos e da gestão dos riscos e eficácia das intervenções;
- i) desenvolver uma permanente cultura de segurança e protecção portuária em todos os funcionários e utilizadores do porto;
- j) promover as actividades portuárias de modo a que contribuam para a boa imagem do porto e para a confiança no seu desempenho, em termos de segurança e protecção;
- k) elaborar o Plano de Segurança Portuária, o qual contém normas, manuais e procedimentos, planos de emergência e de contingência, relativos às matérias de segurança e protecção, de sua responsabilidade, e garantir a sua revisão e actualização;
- l) elaborar e manter actualizado um Plano de prevenção e combate à poluição por hidrocarbonetos, que inclua meios de intervenção, em equipamentos e humanos, assegurando as condições de treino e preparação que garantam uma eficaz actuação em caso de incidente de poluição, o qual será elaborado em articulação com a Administração Marítima Nacional;
- m) promover a elaboração do Plano de Protecção de todas as Instalações Portuárias de acordo com os requisitos estabelecidos no Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias, da OMI;
- n) garantir as necessárias condições e espaços a conceder às autoridades públicas, tendo em vista a instalação de equipamentos de segurança a afectar e o desempenho da missão que lhes é próprio.

ARTIGO 148.º

(Sistema de gestão da segurança portuária)

Para os efeitos do disposto no artigo anterior, compete às AP, em articulação com as demais autoridades, a identificação, em cada porto, dos perigos e ameaças por área de actividade e a avaliação dos riscos associados em cada uma das vertentes da segurança portuária, tendo em vista a sua minimização e a implementação de um Sistema de Gestão de Segurança Portuária, que inclua as empresas licenciadas e concessionárias na sua área de jurisdição, assegurando uma gestão dos riscos de modo a que estes sejam tão baixos quanto seja razoavelmente praticável.

ARTIGO 149.º

(Gestão da segurança portuária)

A AP e as empresas licenciadas e concessionárias devem proporcionar as estruturas e os meios necessários que per-

mitam uma eficiente gestão da segurança, como componente fundamental para o sucesso e sustentabilidade da actividade portuária, designadamente na sua vertente empresarial.

ARTIGO 150.º

(Medidas e procedimentos de segurança portuária)

As AP, em articulação com as demais autoridades, são responsáveis pela implementação das medidas necessárias à elaboração, revisão e actualização de normas e procedimentos de segurança e protecção, bem como à execução de acções de sensibilização, formação e treino que contribuam para o reforço e melhoria da segurança portuária nas suas várias vertentes, assim como para a boa imagem dos portos sob a sua responsabilidade.

SECÇÃO II

Regime de Polícia Portuária

ARTIGO 151.º

(Unidade orgânica com competência em matéria de segurança portuária)

Cada AP deve dispor de uma unidade orgânica, a qual participa na elaboração e implementação da Política de Segurança e Protecção Portuária e que promova, entre outras:

- a) a avaliação de riscos, a elaboração e a manutenção dos Planos de Segurança e Protecção Portuárias;
- b) o acompanhamento da implementação dos Planos;
- c) o desenvolvimento de uma cultura de segurança entre todos os agentes portuários.

ARTIGO 152.º

(Regulamento de Polícia Portuária)

À unidade orgânica referida no artigo anterior são atribuídas funções de protecção e segurança dentro das instalações portuárias, cuja direcção é assegurada pelo respectivo Conselho de Administração e rege-se pela legislação aplicável à segurança privada.

CAPÍTULO XIII

Regime dos Navios em Porto

SECÇÃO I

Objectivos e Regulamentação

ARTIGO 153.º

(Objectivo para o regime de navios em porto)

Constitui objectivo do presente Capítulo definir o regime aplicável à entrada e permanência de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nos portos, independentemente da sua nacionalidade.

ARTIGO 154.º

(Regulamento referente ao regime em porto)

Às matérias referentes a procedimentos de entrada e permanência de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nos portos, formalidades e documentação exigível, bem como ao tratamento a aplicar a situações especiais relativas a embarcações, navios ou outros engenhos marítimos e cargas perigosas ou poluentes regem-se pelo definido



na presente Lei e pela regulamentação específica a estabelecer pelo Titular do Poder Executivo.

SECÇÃO II  
Regime Geral de Entrada no Porto

ARTIGO 155.º  
(Procedimentos de entrada no porto)

1. Todas as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos podem entrar nos portos nacionais abertos à navegação marítima nacional e internacional, ficando sujeitos às prescrições contidas na presente Lei e na legislação especial, designadamente portuária, de segurança, aduaneira, de emigração e de polícia.

2. A autorização ou despacho para entrar no porto é concedida pela administração portuária à solicitação dos capitães, armadores ou agentes de navegação e fica sujeita ao cumprimento da legislação referida no número anterior.

3. O disposto neste artigo, não prejudica os poderes da Administração Marítima Nacional estabelecidos na presente Lei ou em legislação especial para recusar ou condicionar a entrada dos navios nos portos nacionais.

ARTIGO 156.º  
(Pré-aviso de chegada)

1. Os capitães, armadores, gestores ou agentes de navegação das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos que se dirijam aos portos nacionais devem dar conhecimento à Administração Portuária e à Capitania do Porto com antecedência mínima de 48 horas quando procedem do estrangeiro, do dia e hora estimada de chegada do navio, suas dimensões, calado à chegada quantidade e natureza da mercadoria a carregar ou a descarregar e outras informações complementares.

2. As embarcações ou navios afectos à cabotagem nacional devem cumprir o disposto no número anterior com uma antecedência mínima de doze horas.

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

4. A administração portuária informa pontualmente a Capitania do Porto das escalas previstas e das autorizações de entrada concedidas, bem como, se necessário, quaisquer circunstâncias que façam prever se tratar de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos que comportam riscos especiais.

ARTIGO 157.º  
(Fecho de portos)

1. A Administração Marítima Nacional, através das Capitánias dos Portos pode decidir, por razões de necessidade ou interesse público, o encerramento temporário, por tempo estritamente indispensável, de determinadas zonas do mar interior, portos e terminais, à navegação de navios, bem como adoptar as medidas necessárias para dar às referidas decisões, a devida publicidade nacional e internacional.

2. A Administração Marítima Nacional, através das Capitánias dos Portos pode proibir provisoriamente a nave-

gação nos portos e nos seus canais de acesso, bem como a entrada e saída de navios, quando o aconselham as condições meteorológicas ou hidrográficas, existam obstáculos para a navegação ou intervenham razões de ordem pública.

ARTIGO 158.º  
(Arribada forçada)

1. No caso de arribada forçada de uma embarcação, navio ou outro engenho marítimo, o capitão; armador ou agente marítimo deve comunicar as suas causas à Administração Marítima Nacional através da Capitania do Porto, que verifica os motivos que a justifiquem e indica as formalidades e requisitos especiais que, no caso, devam ser cumpridas.

2. Quando se trate de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos que comportem riscos especiais aplica-se o disposto no Capítulo III deste Título.

SECÇÃO III  
Regime Geral de Estadia no Porto

ARTIGO 159.º  
(Regimes Gerais de Visita e de Estadia)

1. O regime de visita e de estadia das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nas zonas portuárias está sujeito ao disposto na presente Lei, na regulamentação portuária e demais leis e regulamentos aplicáveis.

2. Qualquer embarcação, navio ou outro engenho marítimo que, por razão da sua actividade operacional, permaneça em porto nacional ou em águas territoriais nacionais por um período superior a um ano fica sujeito a registo na Administração Marítima Nacional, desde que possua mais de quinhentos de arqueação bruta, independentemente da opção pela mudança de bandeira, ficando abrangido pelas regras aplicáveis às embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nacionais.

ARTIGO 160.º  
(Controlo por parte da Administração Marítima Nacional)

1. As embarcações, navios ou outros engenhos marítimos fundeados no mar territorial ou atracados nas zonas portuárias nacionais ficam sujeitos aos controles.

2. As embarcações, navios ou outros engenhos marítimos fundeados no mar territorial ou atracados nas zonas portuárias nacionais ficam sujeitos aos controles e outras medidas da Administração Marítima Nacional, nomeadamente através das Capitánias dos Portos, que sejam considerados úteis e necessárias ao exercício das suas competências em matéria de segurança marítima, protecção do transporte marítimo e prevenção da poluição.

3. No exercício das actividades previstas no número anterior, a Administração Marítima Nacional pode exercer as competências de intervenção visita e inspecção a bordo, detenção e aplicação das sanções previstas na presente Lei.

ARTIGO 161.º  
(Deveres dos capitães)

Os capitães das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos atracados nos portos nacionais são responsáveis pela segurança e protecção das suas embarcações, navios

ou outros engenhos marítimos e devem adoptar as precauções necessárias para evitar riscos de qualquer natureza, incluindo as condições de tempo e de mar, a poluição marinha, o incêndio, a explosão ou os actos ilícitos intencionais a bordo, como o roubo ou a sabotagem.

## ARTIGO 162.º

(Tripulações de segurança e manobras obrigatórias)

1. Durante a permanência na zona portuária, as embarcações, navios ou outros engenhos marítimos devem manter a bordo, a tripulação necessária para executar qualquer movimento ou manobra que seja ordenada pela Administração Marítima Nacional ou pela administração portuária ou que seja necessária para a segurança do porto ou para evitar os riscos a que se refere o artigo anterior.

2. Quando razões de segurança assim o exijam, a Capitania do porto ou a administração portuária podem proceder, por conta da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, a trocas de lugar do posto de atracação ou fundeio ou a execução de qualquer manobra, podendo chegar, em caso de urgência, ao corte de amarras ou correntes.

## ARTIGO 163.º

(Passageiros clandestinos a bordo)

1. Entende-se por passageiro clandestino, qualquer pessoa que se oculte na embarcação, navio ou outro engenho marítimo sem consentimento do seu proprietário, armador ou capitão.

2. O capitão da embarcação, navio ou outro que se dirige a porto nacional deve informar à Capitania do Porto, com a maior antecedência possível, da presença de passageiros clandestinos a bordo.

3. O capitão deve, igualmente, adoptar medidas para garantir aos passageiros clandestinos a bordo, alimentação e alojamento em condições dignas até à chegada da embarcação, navio ou outro engenho marítimo a porto e entregá-los às autoridades competentes, conforme a legislação de emigração em vigor.

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

5. Para garantir o cumprimento da obrigação prevista no presente artigo, a Capitania do Porto pode ordenar a prestação de garantia suficiente sob pena de retenção da embarcação, navio ou outro engenho marítimo no porto.

## ARTIGO 164.º

(Responsabilidade da tripulação)

Os capitães e membros da tripulação da embarcação, navio ou outro engenho marítimo, não incorrem em responsabilidades penais ou administrativas se houver conivência do armador no embarque de passageiros clandestinos ou

quando não sejam adoptadas as medidas referidas no artigo anterior.

## SECÇÃO IV

Entrada e Estadia em Caso de Riscos Especiais

## ARTIGO 165.º

(Proibição ou condicionamento de entrada)

1. A Capitania do Porto pode proibir ou condicionar a entrada de embarcações, navios ou outros engenhos marítimos nos portos nacionais e no mar territorial por razões de emergência, segurança ou riscos específicos para a saúde pública, bem como, em relação às embarcações, navios ou outros engenhos marítimos que, por apresentarem graves deficiências de navegabilidade, possam constituir um perigo para a segurança das pessoas; dos bens ou do meio ambiente marinho.

2. A Capitania do Porto pode ainda, proibir ou condicionar a entrada nos portos e mar interior, das embarcações, navios ou outros engenhos marítimos cujo estado de avaria ou cujas instalações ou carga não garantam o respeito das normas vigentes em matéria de prevenção de poluição, de acordo com a convenções internacionais aplicáveis.

## ARTIGO 166.º

(Natureza dos requisitos de entrada)

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

## ARTIGO 167.º

(Prevalência do dever de salvamento de vidas)

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

## ARTIGO 168.º

(Outras mercadorias perigosas)

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

## CAPÍTULO XIV

Actividades Económicas Relacionadas com o Sector Marítimo-Portuário

## SECÇÃO I

Armador de Comércio

## ARTIGO 169.º

(Armador de comércio)

1. O armador de comércio é aquele que exerce a actividade de transporte marítimo.

2. A actividade de transporte marítimo é regulamentada por legislação específica.

ARTIGO 170.º

(Inscrição como armador de comércio)

1. O exercício da actividade de armador de comércio carece de inscrição na Administração Marítima Nacional.

2. Só podem inscrever-se como armadores de comércio as sociedades comerciais, regularmente constituídas, cuja actividade principal seja o transporte marítimo e que cumpram os seguintes requisitos:

- a) disponham de, pelo menos, uma embarcação de comércio de que sejam proprietárias, locatárias ou afretadoras em casco nu;
- b) disponham de meios materiais e humanos, designadamente instalações e pessoal permanente com qualificações técnicas adequadas ao exercício da actividade.

3. A inscrição como armador de comércio é efectuada a pedido do interessado, devendo o requerimento ser acompanhado de:

- a) certidão do registo comercial do requerente;
- b) comprovativo de que a sociedade dispõe de, pelo menos, uma embarcação de comércio, de que seja proprietária; locatária ou afretadora em casco nu.

4. A inscrição do armador de comércio é efectuada no prazo de 15 dias úteis a contar da data de entrada do requerimento na Administração Marítima Nacional devendo ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento comprovativo da inscrição no mesmo prazo.

5. O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

6. A Administração Marítima Nacional deve publicitar na sua página electrónica e comunicar às autoridades portuárias e às Capitánias dos Portos as inscrições dos armadores de comércio que tenha efectuado.

ARTIGO 171.º

(Cancelamento da como armador de comércio)

1. O cancelamento da inscrição como armador de comércio é efectuado pela Administração Marítima Nacional:

- a) com o fundamento de que o armador de comércio deixou de cumprir o requisito previsto na alínea a) do n.º 2 do artigo anterior;
- b) com o fundamento de que armador de comércio não exerce a actividade há mais de um ano;
- c) a pedido do próprio armador de comércio.

2. Nos processos de cancelamento a que se referem as alíneas a) e b) do número anterior, o armador de comércio visado é obrigatoriamente ouvido pela Administração Marítima Nacional.

3. A decisão de cancelamento a que se refere o n.º 1 é passível de impugnação nos termos da lei aplicável.

ARTIGO 172.º

(Direitos do armador de comércio)

O armador de comércio tem direito a:

- a) exercer a actividade de transporte marítimo, incluindo proceder à prática dos actos previstos para o agente de navegação;
- b) beneficiar de ajudas ou de apoios que venham a ser concedidos à marinha de comércio nacional;
- c) receber dos serviços competentes a informação ou a documentação do seu interesse, de âmbito nacional ou internacional, respeitante ou relacionada com a actividade de transporte marítimo;
- d) todos os demais direitos decorrentes da condição de armador de comércio.

ARTIGO 173.º

(Deveres do armador de comércio)

O armador de comércio tem o dever de:

- a) comunicar à Administração Marítima Nacional, as alterações que venham a ocorrer, relativamente aos elementos constantes do seu pedido de inscrição;
- b) identificar as embarcações que explore, próprias ou de terceiros;
- c) informar anualmente a Administração Marítima Nacional sobre a actividade desenvolvida;
- d) fornecer todos os elementos solicitados, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação de natureza comercial.

SECÇÃO II

Gestor de Navios

ARTIGO 174.º

(Gestor de navios)

O gestor de navios é aquele que é contratualmente encarregado pelo armador de comércio e em sua representação, de praticar o conjunto ou alguns dos actos jurídicos e materiais necessários para que qualquer embarcação fique em condições de empreender viagem.

ARTIGO 175.º

(Inscrição como gestor de navios)

1. O exercício da actividade do gestor de navios carece de inscrição prévia na Administração Marítima Nacional.

2. A inscrição dos gestores de navios é efectuada a pedido dos interessados, devendo o requerimento ser acompanhado de:

- a) certidão do registo comercial do requerente se for o caso;
- b) cópia do cartão de empresa, caso não esteja sujeita a registo comercial.

3. A inscrição dos gestores de navios é efectuada no prazo de 15 dias úteis a contar da data de entrada do requerimento na Administração Marítima Nacional, devendo ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento comprovativo da inscrição no mesmo prazo.

4. O pedido de inscrição considera-se deferido se no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

5. A Administração Marítima Nacional deve publicitar na sua página electrónica as inscrições dos gestores de navios que tenha efectuado.

#### ARTIGO 176.º

##### (Cancelamento da inscrição como gestor de navios)

1. O cancelamento da inscrição de um gestor de navios é efectuado pela Administração Marítima Nacional a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há mais de um ano.

2. Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do número anterior, o gestor de navios visado é obrigatoriamente ouvido pela Administração Marítima Nacional.

3. A decisão de cancelamento a que se refere o n.º 1 passível de impugnação nos termos da lei aplicável.

#### ARTIGO 177.º

##### (Actos próprios dos gestores de navios)

Consideram-se actos próprios do gestor de navios os praticados por este no exercício da sua actividade e em nome dos representados, designadamente:

- a) seleccionar, recrutar e promover a contratação de tripulações, com respeito pelo disposto no regime jurídico de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros de território nacional;
- b) dar cumprimento a disposições legais ou contratuais, executando e promovendo os actos ou diligências relacionados com a gestão de armamento das embarcações que lhes estejam confiadas e a defesa dos respectivos interesses;
- c) promover a contratação de seguros marítimos e a sua administração;
- d) praticar os actos relacionados com o aprovisionamento das embarcações;
- e) praticar actos relacionados com a manutenção das embarcações, incluindo reparações e sobressalentes.

#### ARTIGO 178.º

##### (Obrigações dos gestores de navios)

1. Os gestores de navios são obrigados a:

- a) defender os interesses dos representados, no exercício dos seus poderes de representação;
- b) colaborar com as autoridades e com as entidades de estrangeiros e fronteiras, marítimas, sanitárias e portuárias, no cumprimento de formalidades relacionadas com a gestão de embarcações;
- c) informar anualmente a Administração Marítima Nacional sobre a actividade desenvolvida;
- d) fornecer à Administração Marítima Nacional as alterações que venham a ocorrer relativamente

aos elementos constantes do seu pedido de inscrição;

- e) constituem obrigações especiais do gestor de navios, no âmbito da actividade relacionada com a selecção, o recrutamento e a contratação de tripulações a que se refere a alínea a) do artigo anterior;
- f) organizar e manter actualizado um registo dos marítimos recrutados ou contratados por seu intermédio;
- g) verificar se os marítimos possuem as qualificações, certificados e documentos de viagem e vistos válidos, exigíveis para o exercício das funções para as quais são seleccionados ou contratados;
- h) assegurar que os contratos a celebrar com os marítimos estão de acordo com a legislação e as convenções colectivas de trabalho aplicáveis;
- i) informar os marítimos dos direitos e obrigações resultantes do contrato de trabalho celebrado;
- j) assegurar que o marítimo contratado, em especial quando destinado ao estrangeiro, não é abandonado em porto, garantindo-lhe o repatriamento;
- k) proteger a confidencialidade dos elementos de carácter pessoal e privados dos marítimos recrutados ou contratados.

2. Aos marítimos em nenhum caso pode ser pedido o pagamento, directa ou indirectamente, no todo ou em parte, de despesas a título do processo de selecção, recrutamento ou contratação, sem prejuízo de custos resultantes da obtenção de certificados, documentos profissionais ou de viagem e vistos.

#### SECÇÃO III Agente de Navegação

#### ARTIGO 179.º (Conceito)

O agente de navegação é aquele que, em nome e em representação do armador de comércio, se encarrega de praticar os actos necessários ao despacho da embarcação no porto e das operações comerciais a que a mesma se destina, bem como de assistir o comandante na prática dos actos jurídicos e materiais necessários a conservação da embarcação e à continuação da viagem, e ainda os actos e contratos de que seja encarregue pelo armador de comércio.

#### ARTIGO 180.º

##### (Requisitos e condições de acesso à actividade de agente de navegação e seu exercício)

As matérias referentes à actividade de agente de navegação, incluindo os requisitos e condições de acesso à actividade e ao seu exercício, bem como os direitos e deveres do agente de navegação são reguladas por legislação específica da competência do titular do Poder Executivo.

SECÇÃO IV  
Operação Portuária

SUBSECÇÃO I  
Regime Jurídico da Operação Portuária

ARTIGO 181.º  
(Natureza)

A operação portuária é, de interesse público; no respeito das condições de concorrência e do interesse da economia nacional.

ARTIGO 182.º  
(Regulamentação da operação portuária)

As matérias referentes à operação portuária, incluindo as operações que ficam excluídas, os serviços associados à operação portuária e o regime de prestação da operação portuária são reguladas por legislação específica da competência do titular do Poder Executivo.

SUBSECÇÃO II  
Empresas de Estiva

ARTIGO 183.º  
(Conceito)

As empresas de estiva são as entidades licenciadas para a realização da operação portuária.

ARTIGO 184.º  
(Natureza)

As empresas de estiva assumem a forma de sociedades comerciais, devendo o seu objecto social compreender o exercício da actividade de movimentação de cargas nos portos.

ARTIGO 185.º  
(Regulamentação da actividade das empresas de estiva)

As matérias referentes à actividade das empresas de estiva, incluindo os direitos e deveres das empresas de estiva, as condições de atribuição das licenças e taxas a cobrar, os requisitos para o seu licenciamento e as disposições referentes a suspensão, caducidade ou revogação das licenças são reguladas por legislação específica da competência do titular do Poder Executivo.

ARTIGO 186.º  
(Requisitos para a actividade em cada porto)

1. A AP competente estabelece, mediante parecer vinculativo do IMPA, os requisitos específicos para a actividade de operação portuária no respectivo porto.

2. Os requisitos mencionados no número anterior são os seguintes:

- a) a capacidade técnica específica;
- b) a realização dos seguros obrigatórios;
- c) a prestação de caução à AP;
- d) a indicação dos preços máximos.

ARTIGO 187.º  
(Título de licença para actividade em cada porto)

Todas as matérias referentes à emissão do título de licença para a actividade das empresas de estiva em cada porto, incluindo os requisitos e condições para a sua atri-

buição, regime de preços a praticar e taxas a cobrar são reguladas pela legislação específica prevista no artigo 185.º

SECÇÃO V  
Outras Actividades

ARTIGO 188.º  
(Actividade marítimo-turística)

1. A actividade marítimo-turística consiste na actividade comercial de prestação de serviços de natureza cultural, de lazer, de pesca turística, de táxi, prestados mediante a utilização de embarcações com fins lucrativos.

2. Em relação às embarcações utilizadas na actividade marítimo-turística, é da competência da Administração Marítima Nacional a responsabilidade da aplicação das regras de segurança das embarcações, das condições de segurança a bordo e das regras de navegação aplicáveis, bem como a realização de inspecções, a emissão de certificação das embarcações e a fiscalização e controlo da sua execução.

3. As modalidades e a prestação dos serviços que compõem esta actividade são reguladas em legislação específica, a aprovar pelo titular do Poder Executivo.

ARTIGO 189.º  
(Actividade piscatória)

1. A actividade piscatória consiste na actividade comercial de captura de peixe ou outros recursos vivos do mar mediante a utilização de embarcações.

2. A actividade piscatória, em todas as suas vertentes; deve ser exercida tendo em atenção a necessidade de preservação dos recursos e ecossistemas marinhos, sem colocar em causa a subsistência de uma actividade fundamental para a economia e o tecido social nacional não comprometendo as gerações futuras.

3. Em relação às embarcações de pesca, é da competência da Administração Marítima Nacional a responsabilidade da aplicação das regras de segurança das embarcações, das condições de segurança a bordo e das regras de navegação aplicáveis, bem como a realização de inspecções, a emissão de certificação das embarcações e a fiscalização e controlo da sua execução.

4. As modalidades da actividade piscatória, a regulamentação das embarcações, registos, licenças, áreas de pesca, artes permitidas, instrumentos, espécies marítimas passíveis de ser capturadas e demais aspectos relacionados são regulados por legislação especial.

ARTIGO 190.º  
(Actividade de náutica de recreio)

1. A actividade de náutica de recreio consiste na utilização de embarcações de recreio, em desportos náuticos ou em simples lazer.

2. As embarcações de recreio ficam sujeitas a uma classificação a estabelecer em função das suas características e dos meios de navegação de que disponham, assim como das zonas de navegação em que sejam utilizadas, com definição de limites de afastamento de um porto de abrigo e da distância a que se encontrem da linha de costa.

3. Às embarcações de recreio aplicam-se, com as devidas adaptações, as regras relativas à segurança, ao registo e às inspecções e vistorias aplicáveis às outras embarcações nacionais e às não nacionais quando em portos ou em águas territoriais nacionais.

4. As embarcações de recreio só podem navegar desde que estejam sob o comando de titulares de carta de navegador de recreio, a emitir pela Administração Marítima Nacional, sendo definidas categorias das cartas em função dos limites de competência para que os seus titulares possam comandar os diferentes tipos de embarcações, segundo a classificação referida no n.º 3 do presente artigo.

5. A prática da actividade de náutica de recreio, incluindo as regras específicas aplicáveis às embarcações de recreio e aos navegadores de recreio, é regulada por legislação específica, a aprovar pelo titular do Poder Executivo.

#### ARTIGO 191.º

##### (Actividade de mergulho e actividades sub-aquáticas)

1. A actividade de mergulho nas águas sob a jurisdição angolana fica sujeita a licença a emitir pela Administração Marítima Nacional, quer se realize sob regime profissional, quer seja efectuada por simples lazer.

2. A emissão de licenças para a actividade de mergulho será condicionada à verificação de requisitos de natureza física e de formação dos interessados.

3. A realização de actividades sub-aquáticas, nomeadamente com a finalidade de explorar recursos existentes no mar, fica sujeita a regime autorizativo especial, da responsabilidade da Administração Marítima Nacional.

### CAPÍTULO XV

#### Infracções e Sanções

##### SECÇÃO I

##### Regime de Infracções

#### ARTIGO 192.º

##### (Infracções)

1. Constituem infracções às disposições da presente lei, para além de outras que possam vir a ser definidas pela Administração Marítima Nacional e aprovadas pelo titular do Poder Executivo:

2. No domínio portuário:

- a) realização de actividades nas áreas portuárias sem a necessária autorização ou licença da Administração Marítima Nacional ou em violação do respectivo regime jurídico;
- b) realização de actividades portuárias com inobservância das normas relativas à segurança, higiene e saúde no trabalho;
- c) não cumprimento das normas relativas à utilização ou exploração do domínio público portuário;
- d) permanência, utilização ou ocupação de áreas portuárias ou de instalações portuárias sem autorização da AP;

- e) não cumprimento de ordens ou de determinações dos órgãos ou funcionários da Administração Marítima Nacional ou obstrução ao desempenho das suas funções;
- f) não participação à Administração Marítima Nacional pelas entidades que nos termos da presente lei ou da lei tenham obrigação de o fazer, de acidentes ou de incidentes ocorridos nas áreas portuárias, independentemente de a participação ter sido efectuada a outras entidades;
- g) não prestação de informações ou não apresentação de documentos legalmente exigíveis nos prazos previstos ou quando tal seja solicitado pela Administração Marítima Nacional;
- h) não cumprimento das normas aplicáveis à entrada, à permanência, à docagem e às manobras das embarcações nas áreas portuárias;
- i) não cumprimento das normas relativas ao embarque e ao desembarque de pessoas nas áreas;
- j) não cumprimento das normas relativas à movimentação; à armazenagem, à permanência e à remoção de cargas nas áreas portuárias;
- k) Não cumprimento das normas aplicáveis aos serviços de pilotagem nas áreas portuárias;
- l) não cumprimento das normas aplicáveis aos serviços de reboque nas áreas portuárias;
- m) exercício de comércio não autorizado de bebidas ou de outros bens ou efectuado fora dos locais determinados pela AP;
- n) não cumprimento das normas constantes dos regulamentos portuários em resultado de serviços prestados por titulares de licenças ou de contratos;
- o) não cumprimento das normas respeitantes à produção, à movimentação, ao depósito e à recolha de resíduos, sólidos ou líquidos, provenientes ou não de operações efectuadas nas áreas portuárias;
- p) colocação ou depósito nas áreas portuárias de quaisquer objectos, materiais, apetrechos ou equipamentos sem prévia autorização da AP ou fora dos locais para o efeito devidamente indicados pela AP;
- q) paragem ou estacionamento de viaturas nas vias fixas de circulação do equipamento portuário e ferroviário ou em locais proibidos e devidamente sinalizados nas áreas portuárias;
- r) utilização de água ou de energia eléctrica das redes de abastecimento sem prévia autorização da AP ou em desrespeito das condições de fornecimento definidas pela AP;

- s) realização de obras ou execução de trabalhos nas áreas portuárias sem autorização da AP, sem prejuízo das competências da Administração Marítima Nacional;
- t) realização de obras ou instalação de equipamentos com vocação portuária fora das áreas de jurisdição das AP sem as necessárias autorizações ou licenças;
- u) realização de operações de dragagem não autorizadas e lançamento dos dragados fora das zonas indicadas pela AP;
- v) violação dos deveres laborais dos empregadores;
- w) acesso de pessoa não autorizada pelo Serviço de Emigração à zona internacional do porto ou a bordo da embarcação, salvo nos casos em que a respectiva actividade profissional principal implique a sua presença nesses locais ou o acesso aos mesmos.

### 3. No domínio da marinha mercante:

- a) o exercício da actividade de armador de comércio; em violação do n.º 1 do artigo 170.º da presente Lei;
- b) o exercício da actividade de gestor de navios, em violação do n.º 1 do artigo 175.º da presente Lei;
- c) o exercício da actividade de agente de navegação, em violação dos requisitos e condições a estabelecer nos termos do artigo 180.º da presente Lei;
- d) o incumprimento pelo armador de comércio de qualquer das obrigações previstas no artigo 173.º da presente Lei;
- e) o incumprimento pelo gestor de navios de qualquer das obrigações previstas no artigo 178.º da presente Lei.

### 4. No domínio da navegação e das regras de navegação:

- a) o incumprimento das regras de navegação aplicáveis, em função do previsto nas Convenções Internacionais e na regulamentação nacional específica;
- b) a existência de culpa em acidentes de poluição no mar, devidamente comprovados na sequência de inquéritos ou investigação conduzidos pela Administração Marítima Nacional;
- c) a negligência e a tentativa são puníveis nos termos da Lei.

## SECÇÃO II

### Regime de Multas e Sanções Acessórias

#### ARTIGO 193.º

##### (Processamento e aplicação de multas)

1. Compete à Administração Marítima Nacional e à AP, consoante o caso, a instauração e a instrução dos processos de infracção e aplicação das respectivas multas, salvo o disposto no número seguinte.

2. Compete ao Serviço de Emigração a instauração e a instrução dos processos de infracção e aplicação das respectivas multas relativamente ao incumprimento do disposto na alínea b) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 178.º da presente Lei.

#### ARTIGO 194.º

##### (Multas)

1. As infracções previstas no artigo 192.º da presente Lei são puníveis com multas.

2. As multas são graduadas entre o mínimo e o máximo ou no dobro no caso de reincidência.

3. Os limites mínimo e máximo das multas podem ser reduzidos a metade, no caso de negligência ou tentativa.

4. Em caso de recusa, a autoridade competente para aplicação da multa deve solicitar o seu pagamento coercivo por via judicial.

5. Os montantes mínimo e máximo das multas bem como o destino a dar ao produto das mesmas são estabelecidos por diploma a aprovar pelo titular do Poder Executivo.

#### ARTIGO 195.º

##### (Sanções acessórias)

1. Simultaneamente com as multas e em função da gravidade da infracção e da culpa do agente, podem ser aplicadas as seguintes sanções acessórias:

- a) interdição do exercício da profissão ou da actividade na área de jurisdição da AP em que tenha sido cometida a infracção;
- b) suspensão de autorizações, de licenças ou de contratos outorgados pela AP;
- c) privação do direito a isenção subsídio ou benefício estabelecido na lei ou conferido pela AP;
- d) privação de participar em arrematações ou em procedimentos de adjudicação, nomeadamente para a atribuição pela AP de empreitada ou de concessão de obras públicas, de fornecimento de bens e serviços, de concessão de exploração de bens dominiais, designadamente, para a prestação de serviços públicos, bem como de ser titular de licenças, de autorizações e parte nos demais contratos;
- e) a demolição compulsiva, total ou parcial, por conta do infractor das obras realizadas ilegalmente.

2. As sanções referidas nas alíneas a) a d) do número anterior têm a duração máxima de dois anos.

3. A sanção prevista na alínea a) do n.º 1 só pode ser aplicada se a infracção resultar de flagrante e grave abuso no exercício da actividade ou de manifesta e grave violação dos deveres que lhe são inerentes.

4. A sanção prevista na alínea b) do n.º 1 só pode ser aplicada se a infracção resultar do exercício ou decorrer da actividade a que se referem as autorizações, as licenças, ou os contratos ou o funcionamento do estabelecimento.

5. A sanção prevista na alínea c) do n.º 1 só pode ser aplicada se a infracção resultar do exercício ou decorrer da actividade em relação à qual é atribuído o subsídio ou o benefício.

6. A sanção prevista na alínea d) do n.º 1 só pode ser aplicada se a infracção tiver sido praticada durante ou por causa dos actos públicos ou no exercício das actividades objecto desse concurso.

8. Com o aplicação da multa pode ser decretada também ao armador de comércio, ao gestor de navios e ao agente de navegação a sanção acessória de interdição de exercício da actividade, caso tenha ocorrido a prática de três infracções às normas da presente Lei durante o prazo de um ano a contar da data da primeira decisão condenatória definitiva ou do pagamento voluntário da multa.

9. A interdição de exercício da actividade referida no número anterior tem a duração máxima de dois anos.

10. Para efeitos do disposto nos números anteriores a Administração Marítima Nacional e a AP mantêm um registo de todas as infracções e multas aplicadas.

11. As AP mantêm a Administração Marítima Nacional informada das decisões condenatórias definitivas que profirerem ou do pagamento voluntário das multas que lhes tenha sido efectuado.

ARTIGO 196.º  
(Admoestação)

1. Nos casos em que a reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente o justifique, pode a entidade competente limitar-se a proferir uma admoestação verbal.

2. Nos casos em que a gravidade da infracção e da culpa do agente é agravada, pode a entidade competente aplicar censura registada, que tem como implicação de o facto não poder voltar a ser apreciado como mera infracção.

ARTIGO 197.º  
(Fiscalização)

1. Compete à Administração Marítima Nacional e às AP, consoante o caso, fiscalizar o cumprimento do disposto na presente Lei, com excepção do disposto na alínea w) do n.º 1 do artigo 192.º da presente Lei, competindo, neste caso, ao Serviço de Emigração.

2. Com excepção do caso previsto na alínea w) do n.º 1 do artigo 192.º da presente Lei, sempre que outras entidades, no exercício das suas competências fiscalizadoras, detectem factos ou condutas susceptíveis de constituir infracção prevista na presente Lei, devem remeter os respectivos autos de notícia à Administração Marítima Nacional e à AP, prestando-lhes a colaboração que venha a ser solicitada na execução da presente Lei.

ARTIGO 198.º

(Prazo para procedimento das infracções)

O procedimento devido qualquer infracção prevista na presente Lei é instaurado a todo o tempo, até ao decurso de 12 meses contados a partir da data da sua ocorrência.

ARTIGO 199.º

(Direito subsidiário)

Em tudo o que não se encontra previsto especialmente na presente Lei é aplicável o regime geral do processo sancionatório administrativo.

CAPÍTULO XVI  
Disposições Finais

ARTIGO 200.º

(Regulamentação da lei)

A presente Lei deve ser regulamentada no prazo de 90 dias a contar da data da sua publicação.

ARTIGO 201.º

(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e as omissões suscitadas na interpretação e aplicação da presente Lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 202.º

(Norma revogatória)

É revogada toda a legislação que contrarie o disposto na presente Lei.

ARTIGO 203.º

(Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor 60 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 26 de Junho de 2012.

O Presidente em Exercício da Assembleia Nacional,  
*João Manuel Gonçalves Lourenço.*

Promulgada em 9 de Agosto de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

---

**PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

**Decreto Presidencial n.º 194/12**  
de 28 de Agosto

Havendo necessidade de se conformar a organização e funcionamento do Gabinete Técnico para Implementação e Gestão do Plano Director da Área Residencial de Camama, nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 6.º do Decreto Presidencial n.º 50/12, de 26 de Março, que altera a estrutura aprovada pelo Decreto Presidencial n.º 190/11, de 30 de Junho.