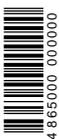


Terça-feira, 20 de junho de 2023

I Série  
Número 67



# BOLETIM OFICIAL



## ÍNDICE

<b>CONSELHO DE MINISTROS</b>	
<b>Decreto-lei n.º 18/2023:</b>	
Estabelece a estrutura, organização e funcionamento dos Órgãos das Forças Armadas.....	1436
<b>Decreto-Regulamentar n.º 6/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Novo, na Cidade do Porto Novo, na ilha de Santo Antão.....	1441
<b>Decreto-Regulamentar n.º 7/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Jurisdição Portuária do Porto Inglês, na Cidade do Porto Inglês, na ilha do Maio.....	1443
<b>Decreto-Regulamentar n.º 8/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Grande, na Cidade do Mindelo, na ilha de São Vicente.....	1445
<b>Decreto-Regulamentar n.º 9/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto do Tarrafal, na cidade do Tarrafal, na ilha de S. Nicolau.....	1447
<b>Decreto-Regulamentar n.º 10/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Sal-Rei, na cidade de Sal-Rei, na ilha da Boa Vista.....	1449
<b>Decreto-Regulamentar n.º 11/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Palmeira, na ilha do Sal.....	1451
<b>Decreto-Regulamentar n.º 12/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto da Praia, na Cidade da Praia, na ilha de Santiago.....	1453
<b>Decreto-Regulamentar n.º 13/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto da Furna, na Vila de Furna, na ilha da Brava.....	1455
<b>Decreto-Regulamentar n.º 14/2023:</b>	
Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Vale de Cavaleiros, localizado a norte da Cidade de São Filipe, na Ilha do Fogo.....	1456
<b>Resolução n.º 45/2023:</b>	
Aprova o Plano de Ação Nacional para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (PAN- INN), para o período 2023 a 2026.).....	1458

**CAPÍTULO X**  
**DISPOSIÇÕES COMUNS**

Artigo 37.º

**Substituição**

Quando a Lei não estabeleça de forma diferente os comandantes, diretores ou chefes dos órgãos militares, estes são substituídos nas suas ausências ou impedimentos por quem for designado pelo CEMFA.

Artigo 38.º

**Adjuntos militares**

Junto dos comandantes, diretores ou chefes podem existir, quando necessário, adjuntos militares, oficiais superiores ou capitães no ativo ou na reserva, para o desempenho de funções específicas.

**CAPÍTULO XI**

**DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS**

Artigo 39.º

**Regulamentação**

As atribuições, competência e organização dos órgãos e serviços previstos no presente diploma são estabelecidas por Decreto-Regulamentar.

Artigo 40.º

**Revogação**

São revogados o Decreto-lei n.º 30/2007, de 20 de agosto, e o Decreto-lei n.º 28/2012, de 19 de outubro.

Artigo 41.º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva, Olavo Avelino Garcia Correia e Janine Tatiana Santos Lélis.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

**Decreto-Regulamentar n.º 6/2023**

**de 20 de junho**

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR, constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O Porto Novo, na ilha de Santo Antão, é uma infraestrutura que assegura uma interface dos transportes terrestres e marítimos no tráfego de cabotagem, essencialmente com a ilha de São Vicente.

O Esquema Regional do Ordenamento do Território da ilha de Santo Antão (EROT), que embora aprovado se encontra suspenso desde agosto de 2014, no que se refere ao sector portuário contempla a localização junto à Ponta do Brejo de um porto de cruzeiros/passageiros e ainda uma área de reserva para plataforma logística-industrial a sueste de Porto Novo, junto à Ponta do Cozique.

O Porto Novo constitui uma realidade portuária que abrange, segundo o fim a que se destina, praticamente todo o conjunto de atividades previstas no artigo 6.º da Lei dos Portos. Grande parte da área de jurisdição portuária do Porto Novo, particularmente a frente em que se localizam as instalações portuárias atuais, insere-se ao longo da área urbana da cidade de Porto Novo, compreendendo-se na referida área de jurisdição arruamentos e edificado urbano não portuário.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Novo, na cidade do Porto Novo, na Ilha de Santo Antão, abreviadamente também adiante designada por ZJP do Porto Novo, e para o efeito estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto, tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

**Zona de jurisdição portuária do Porto Novo**

1- A ZJP do Porto Novo compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

a) Área terrestre:

i. Inicia-se a poente junto à Ponta de Cozique, pela orla marítima de 80 metros até à interceção com o limite da área de expansão portuária definida a nascente da Ribeira do Brejo, contorna e engloba



a referida área de expansão entre a Ribeira do Brejo e a Ponta dos Tarafinhos, no limite da praia que se desenvolve para poente de Porto Novo, retoma a orla marítima até a atingir o início da estrada marginal, junto ao Santo Antão Resort Hotel (Ponta da Água Doce), continua pelo limite exterior (lado mar) dessa estrada até atingir a estrada principal de Porto Novo, por cujo limite do lado do mar segue até à bifurcação desta na zona da Praia do Armazém;

ii. Segue pelo limite exterior do arruamento marginal até ao entroncamento com a estrada de Porto Novo – Janela, junto à travessia da Ribeira de Jacob, englobando as instalações portuárias e conexas (Alfândega, Delegação Marítima, bem como as instalações da Enacol e da Shell), prossegue ao longo do limite exterior (lado mar) da estrada de Porto Novo – Janela, até esta inflectir para o interior, até à Ponta da Espingarda e segue pela orla marítima de 80 metros até ao limite nascente da ZJP na Ponta das Bicas.

b) Área marítima: a linha de limite exterior da ZJP do Porto Novo tem início no ponto que define o limite da jurisdição terrestre na Ponta das Bicas, projectando-se 1 (um) quilómetro para sul ao longo desse meridiano, de onde inflecte para poente até atingir a Ponta de Cozique.

2- Os limites da ZJP do Porto Novo encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico

Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do Porto Novo definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

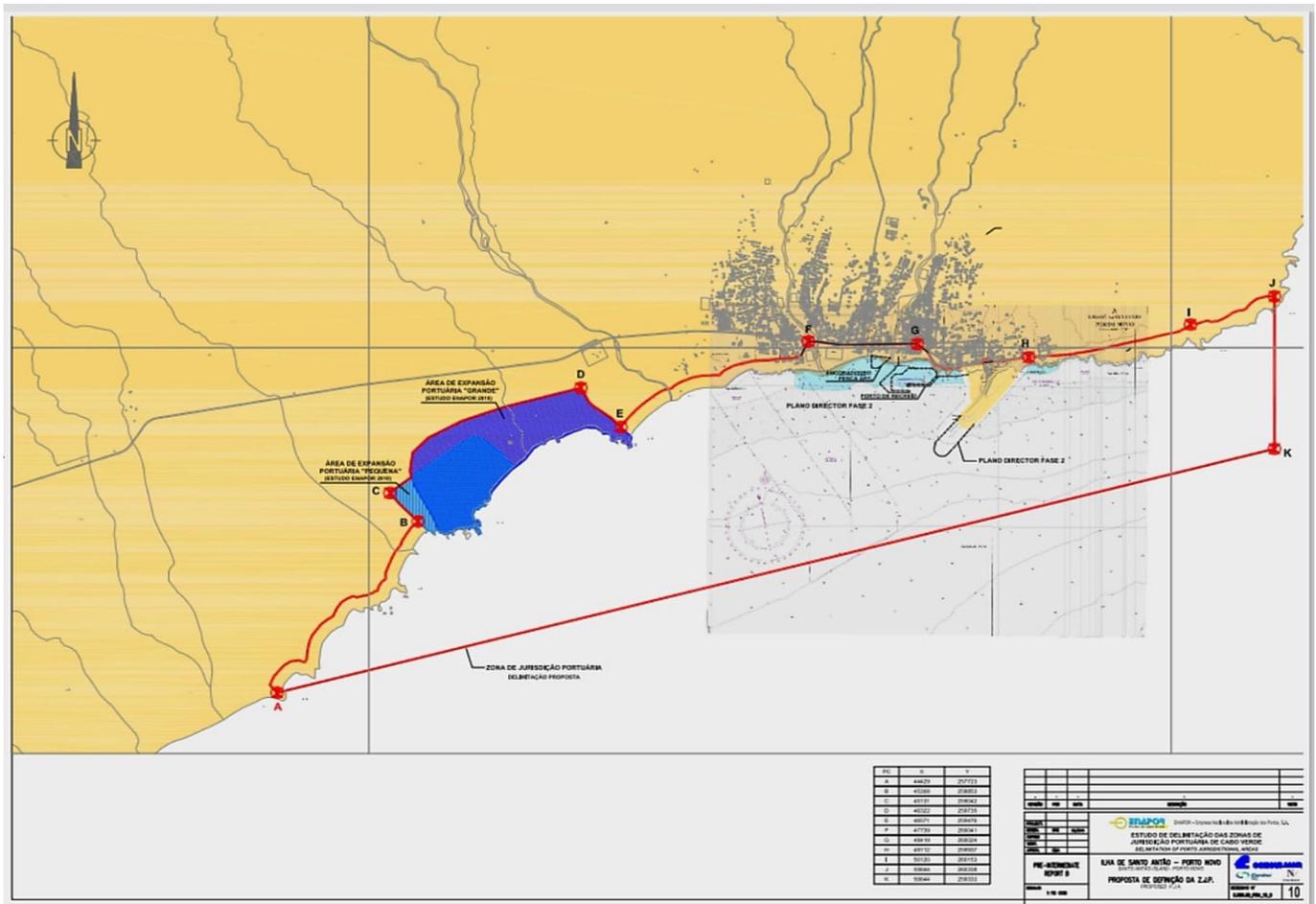
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

**ANEXO**

**(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)**

**Planta da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Novo, na cidade do Porto Novo, na ilha de Santo Antão**



**Decreto-Regulamentar n.º 7/2023**

**de 20 de junho**

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR, constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.-

O Porto Inglês, tal como os demais portos de Cabo Verde, desempenha um grande papel na diminuição dos estrangulamentos ligados à descontinuidade geográfica do país, mas tendo em conta as suas potencialidades turísticas, espera-se que, num futuro próximo, venha a ficar dedicado ao tráfego de passageiros e à náutica de recreio.

Com efeito, encontra-se em franco desenvolvimento a actividade hoteleira preparando-se a Ilha do Maio para acolher e desenvolver novos projetos hoteleiros ou de imobiliária turística que lhe darão um lugar no panorama do turismo de Cabo Verde. É reveladora desse impulso turístico a criação das Zonas de Desenvolvimento Turístico Integral Norte e a Zona de Desenvolvimento Turístico Integral Sul da Vila do Maio.

No contexto das infraestruturas portuárias da ilha, o Porto Inglês passará a ter o recreio náutico e o tráfego de passageiros como atividades nucleares, transferindo-se para o novo porto na Ponta de Pau Seco a actividade comercial e de pesca.

Parte da zona da jurisdição portuária do Porto Inglês localiza-se na frente urbana da Vila do Maio, abrangendo, aliás, vias públicas e edificado urbano não portuário, implicando que diversos sejam os regimes jurídicos das áreas que têm de conviver entre si. E, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no Boletim Oficial, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre, quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Jurisdição Portuária do Porto Inglês, na Cidade do Porto Inglês, na ilha do Maio, abreviadamente designada por ZJP do Porto Inglês, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

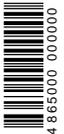
Artigo 2.º

**Zona de jurisdição portuária do Porto Inglês**

1- A ZJP do Porto Inglês compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: a linha limite inicia-se, de norte para sul, cerca de trezentos e quarenta metros para o interior da linha de costa, sensivelmente e no paralelo que passa pela ponta das Salinas; desta, segue em novo alinhamento recto até interceptar a nova estrada de acesso às infraestruturas portuárias do Porto Inglês, contorna e engloba o empreendimento “Salinas Beach Resort”, até interceptar o caminho que liga à malha urbana da Cidade do Porto Inglês, prossegue pelo lado exterior da estrada marginal até ao final desta a sul, seguindo depois pelo arruamento que passa pelo exterior (lado mar) do Forte de S. José, até atingir o muro que corre ao longo da crista da arriba que percorre, contornando a pequena enseada a sul, exclui o empreendimento turístico “Stella Maris Village”, projetando-se finalmente para o interior até interceptar a Estrada marginal seguindo pelo limite exterior (lado mar) até à Ponta Preta onde termina;
- b) Área marítima: é delimitada pelos paralelos que passam pelos limites norte e sul da área terrestre acima descrita, na Ponta das Salinas e junto à Ponta Preta, respectivamente, e pelo meridiano que intercepta estes paralelos a uma distância de cerca de quinhentos metros da linha de costa, no limite norte, e de cerca de três quilómetros da costa, no limite sul.

2- Os limites da ZJP do Porto Inglês encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.



Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do Porto Inglês definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

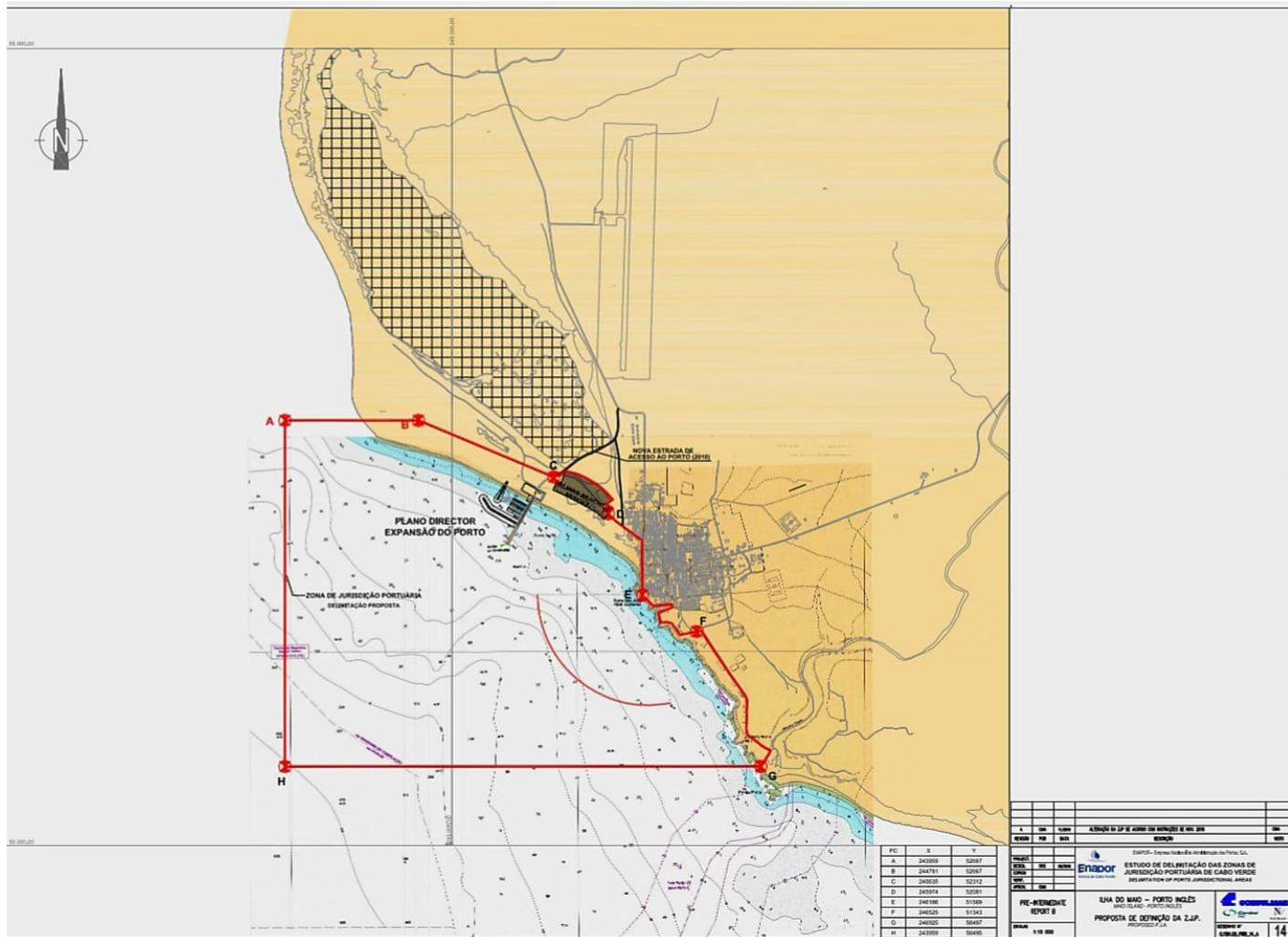
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

**Planta da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Inglês, na Cidade do Porto Inglês, na ilha do Maio**



**Decreto-Regulamentar n.º 8/2023**

**de 20 de junho**

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O porto Grande do Mindelo constitui uma realidade portuária que abrange, segundo o fim a que se destina, praticamente todo o conjunto de atividades previstas no artigo 6.º da Lei de Portos. Trata-se de um porto comercial que visa a prestação de serviços a navios, passageiros e cargas, sendo igualmente um porto de recreio dirigido à navegação desportiva, náutica e de lazer. Contempla ainda as funções de porto pesqueiro e atividades de reparação naval, bem como de apoio a unidades industriais abrangidas na respetiva jurisdição.

Acresce a tais vertentes portuárias o facto de grande parte do perímetro da área terrestre da jurisdição do porto se inserir ao longo da área urbana da cidade do Mindelo e serem abrangidas, no interior da jurisdição, extensas áreas de praia como espaços eminentemente dedicados à fruição das populações. Finalmente, diversos são os regimes que convivem na área de jurisdição relativamente aos terrenos nela abrangidos, desde a dominialidade marítima assente na contiguidade com as águas, até à propriedade particular.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no Boletim Oficial, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada

pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Grande, na Cidade do Mindelo, na ilha de São Vicente, abreviadamente designada por ZJP do Porto Grande, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto, tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

**Zona de jurisdição portuária do Porto Grande**

1- A ZJP do Porto Grande compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: a ZJP desenvolve-se em terra desde a Ponta de João Ribeiro, a Este, e o extremo poente das instalações da Vivo Energy na Galé, e assim delimitada:
  - i. Entre a Ponta de João Ribeiro e as instalações da Cabnave respeita a orla marítima de 80 metros de largura, englobando depois aquelas instalações e seguindo depois pelo limite da estrada de acesso a estas, no lado mar, engloba as instalações da Electra e segue pelo limite do lado do mar da estrada até ao recinto portuário, que engloba;
  - ii. Após o recinto portuário segue pelo limite, do lado do mar, da estrada marginal, até às instalações da Enacol na Rochinha, que engloba;
  - iii. Após as instalações da Enacol, volta à orla marítima de 80 metros, alargando-se, no entanto, para englobar as instalações dos estaleiros navais, do IMAR, do porto de pesca da Cova Inglesa, até interceptar de novo a estrada marginal;
  - iv. Segue depois pelo limite, do lado do mar, da estrada marginal, até às instalações da Vivo Energy, que engloba. Após o recinto destas instalações projecta-se até ao limite nascente do caminho aí existente, até à interceção deste com a estrada marginal.
  - v. Ao longo do seu perímetro, a linha de jurisdição ultrapassa a margem hídrica para englobar as instalações da Cabnave, da Electra, da ENACOL, dos estaleiros navais aí localizados, do IMAR, do porto de pesca da Cova Inglesa e as instalações da Vivo Energy (antiga Shell).
- b) Área marítima: a área marítima submetida à ZJP do Porto Grande é definida por uma linha poligonal com início na Ponta de João Ribeiro e vértices:
  - i. Num ponto localizado no limite norte do Ilhéu dos Pássaros;
  - ii. Num ponto situado cerca de mil e seiscentos metros para norte da linha de costa, num alinhamento entre as pontas do Morro Branco e de Chão de Sal;
  - iii. Num ponto situado a cerca de quatrocentos metros da linha de costa, junto ao limite Oeste da baía do Mindelo;



- iv. Num ponto situado junto à quadra de amarração do sealine da Vivo Energy (antiga Shell);
- v. No ponto limite poente da área terrestre.

c) A ZJP do Porto Grande engloba a totalidade do Ilhéu dos Pássaros.

2- Os limites da ZJP do Porto Grande encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do Porto Grande definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração

Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

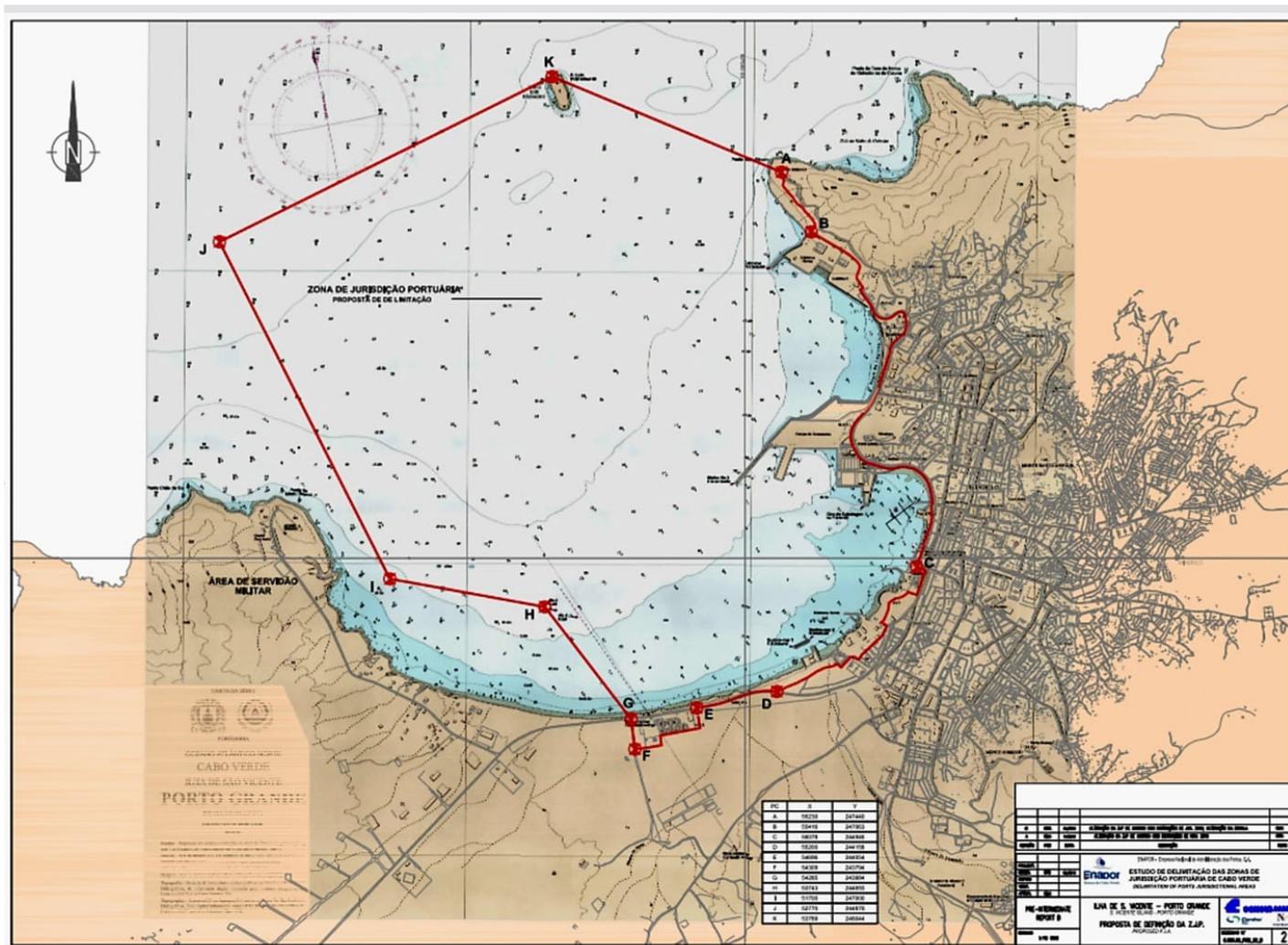
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES.

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

**Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto do Porto Grande, na Cidade do Mindelo, na ilha de São Vicente**



**Decreto-Regulamentar n.º 9/2023**

**de 20 de junho**

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR, constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

Situado na ilha de São Nicolau, o Porto do Tarrafal destina-se essencialmente ao tráfego inter-ilhas, sendo um factor importante de interligação da ilha de São Nicolau com o resto do arquipélago.

Não existindo espaços para a ampliação adequada na zona onde está localizado, tal implicou uma reserva de área fora do aglomerado urbano da cidade do Tarrafal, reserva que inicialmente se previu para a Ponta de Cacimba, quer no âmbito do Esquema Regional do Ordenamento do Território (EROT) da ilha do Tarrafal, quer na proposta inicial da ENAPOR, mas que o Plano Director Municipal (PDM) da cidade do Tarrafal previu no Plano Detalhado de Cacimba (PD) contempla como área a urbanizar. Verifica-se, deste modo, uma desarmonia entre dois instrumentos de ordenamento do território – o PDM e o EROT.

Perante tal situação, a ENAPOR optou, em alternativa, por propor a localização da área de expansão portuária a sul da Ponta de Cacimba, o que a equipa redatora referenciou na planta de Modelo Territorial, recomendando, no entanto, a alteração do PD de Cacimba com base no Regulamento Nacional do Ordenamento de Território e Planeamento Urbanístico, aprovado pelo Decreto-lei n.º 43/2010, de 27 de setembro, uma vez que o local mais adequado para a expansão portuária era precisamente a Ponta de Cacimba, solução que o PDM aparentemente inviabilizou.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre, quer no plano marítimo do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos, e articular, em função disso, as múltiplas situações que se colocam na área de

jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto do Tarrafal, abreviadamente designada por ZJP do Porto do Tarrafal, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

**Zona de jurisdição portuária do Porto do Tarrafal**

1- A ZJP do Porto do Tarrafal compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: inicia-se junto à Ponta Beaninho/ Escada, de onde segue pelo limite exterior da estrada (lado mar) até ao limite sul da praia do Canto da Pedrada, junto à entrada do porto do Tarrafal, continuando pela vedação das instalações portuárias e conexas, bem como outras edificações urbanas públicas, até ao muro do arruamento que limita a Praia da Telha, seguindo este muro ou o limite exterior (lado mar) do arruamento marginal até à Ponta da Calheta e desta segue o limite da orla marítima de 80 metros, até interceptar o limite da Área de Expansão Portuária da Ponta de Cagadim, contornando e englobando a área de expansão, retomando a referida orla marítima até à Ponta do Papagaio, onde a jurisdição terrestre termina;
- b) Área marítima: o perímetro exterior é definido por três linhas, a primeira que se projecta um quilómetro para oeste ao longo do paralelo que passa pelo limite sul da jurisdição terrestre, Ponta do Papagaio, a segunda que segue para sul ao longo do meridiano que passa pelo início da jurisdição terrestre na Ponta do Beaninho, constituindo a terceira uma diagonal que une o limite oeste da primeira e o limite sul da segunda.

2. Os limites da ZJP do Porto do Tarrafal encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.



Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do Porto do Tarrafal definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

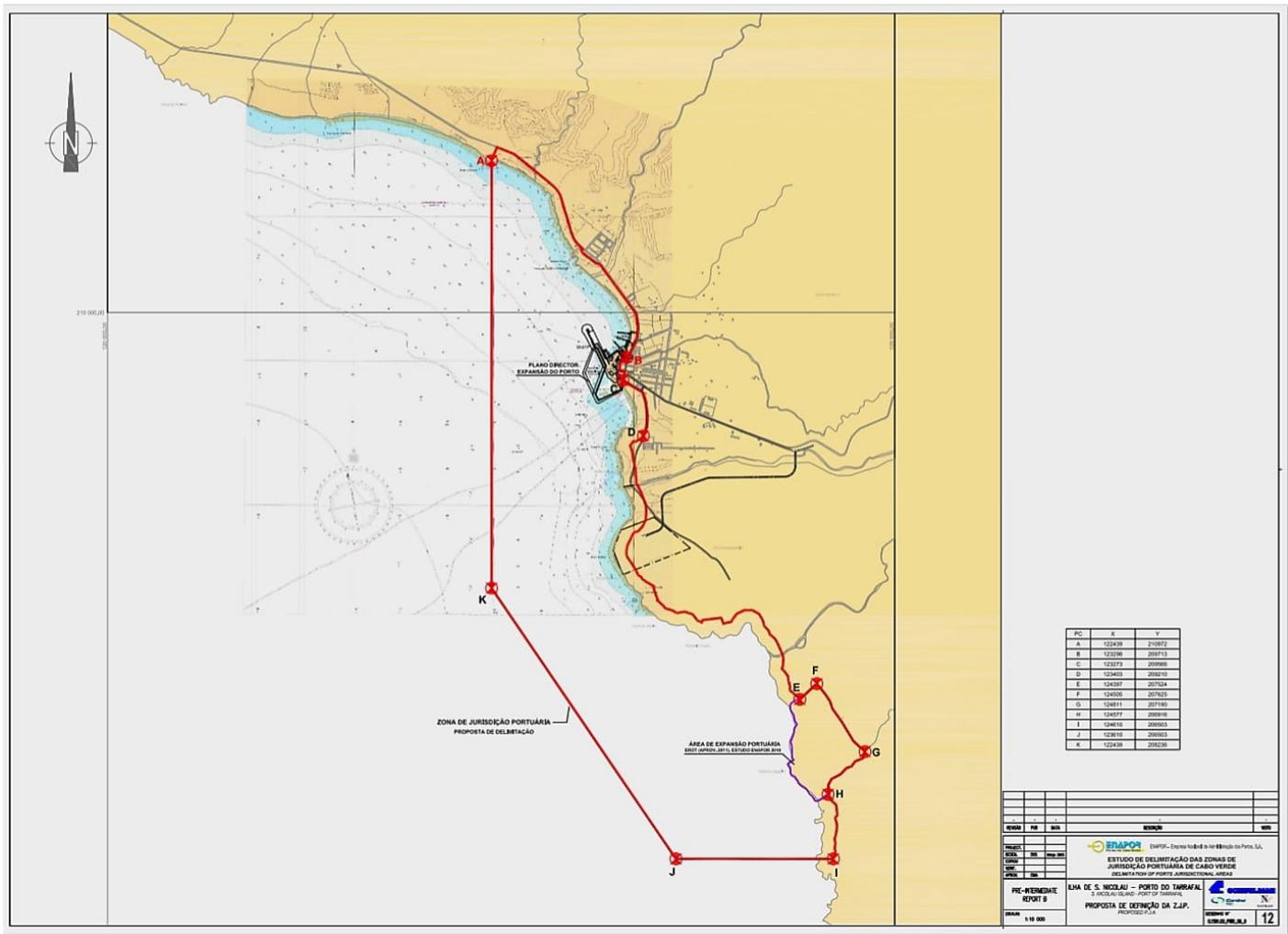
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

**ANEXO**

**(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)**

**Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto do Tarrafal**



**Decreto-Regulamentar n.º 10/2023**

de 20 de junho

Artigo 1.º

**Objeto**

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O porto de Sal-Rei, situado na ilha da Boavista, junto à Vila de Sal-Rei, ampliado e modernizado em 2010, dispõe de condições para o tráfego nacional e internacional de mercadorias, com cais acostável, parque de contentores e capacidade de armazenagem.

Estudos efetuados e previsões de ordenamento, designadamente em EROT da Boavista, contemplam a eventualidade de novas infraestruturas portuárias e área de expansão portuária na zona da Baía de Ervatão.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre, quer no plano marítimo do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos, e articular, em função disso, as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 2.º

**Zona de jurisdição portuária do Porto de Sal-Rei**

1- A ZJP do Porto de Sal-Rei compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificada:

a) Área terrestre:

i. Inicia-se a norte junto à Ponta do Rincão contornando a Baía do Ervatão pela linha de cento e sessenta metros, a contar do máximo praia-mar, até junto à Praia de Fátima, segue pela orla marítima de oitenta metros até ao início da estrada paralela à Praia do Cabral, englobando parte do Resort “Marine Club”, e prossegue ao longo da estrada, pelo lado do mar, até à entrada do porto, acompanhando o limite das instalações portuárias, nomeadamente as áreas terrestres de apoio, e as instalações da Electra, correndo ao longo do limite do edificado urbano;

ii. A partir desse limite segue por uma linha distando quarenta metros do máximo praia-mar, ao longo da parte marginal do aglomerado urbano, englobando as edificações que se encontram dentro desse limite até à praia João Questão e ao longo desta, e da parte norte da praia da Carlota, segue a orla marítima de cento e vinte metros, englobando as construções e empreendimentos abrangidos por esta faixa, terminando na praia da Carlota, a cerca de quinhentos metros para sul da Ponta do Rife;

b) Área marítima; é definida pelos paralelos que passam pelos limites da área terrestre acima definida, Ponta do Rincão a norte e Praia da Carlota a sul, passando junto ao limite sul do Ilhéu de Sal-Rei, e pelo meridiano que intercepta estes dois paralelos passando junto à ponta da Escuma, no Ilhéu, que assim fica totalmente integrado na jurisdição.

2- Os limites da ZJP do Porto de Sal-Rei encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do Porto de Sal-Rei definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.



Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

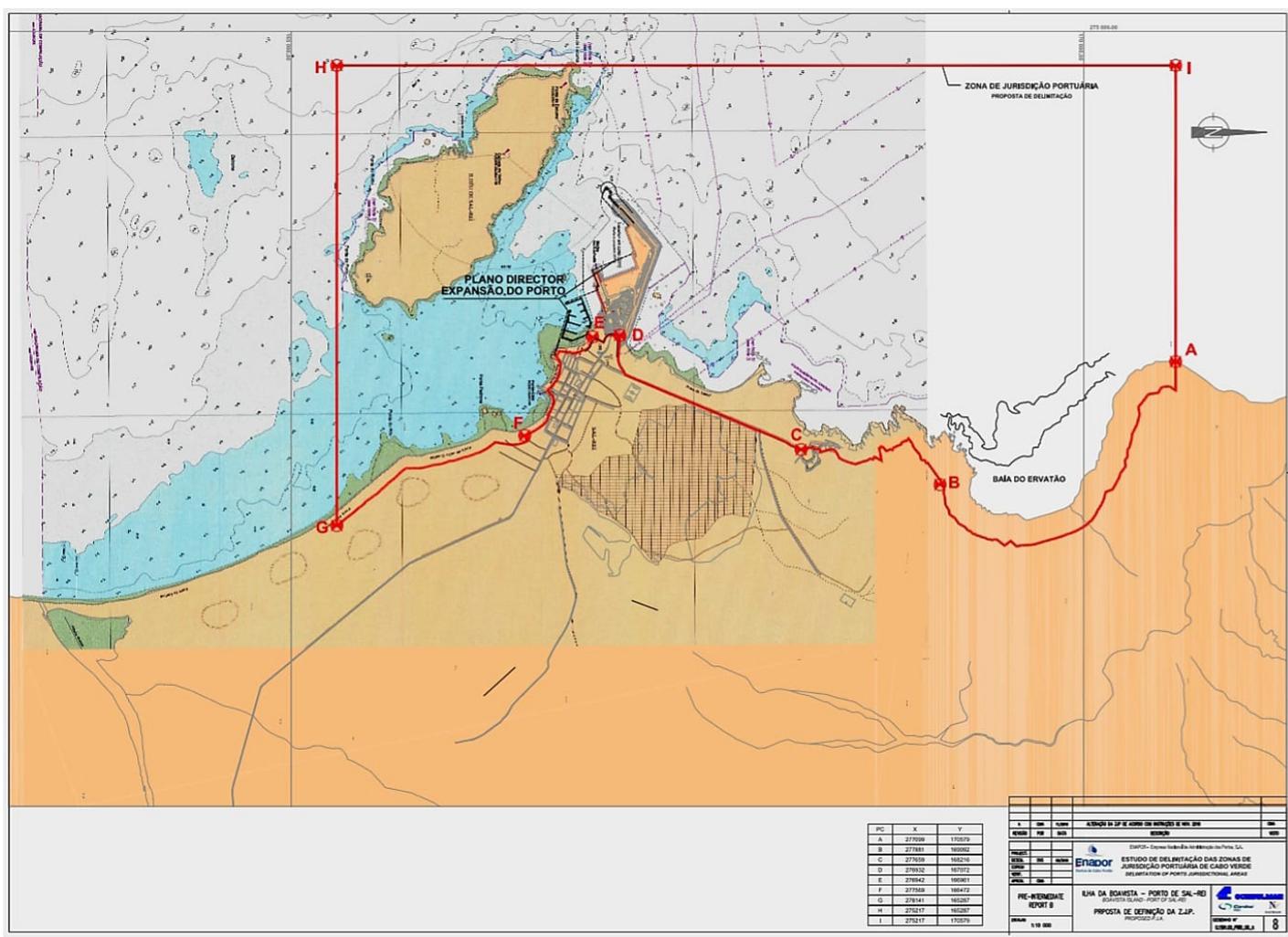
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

**Planta da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Sal-Rei**



**Decreto-Regulamentar n.º 11/2023**

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O Porto da Palmeira constitui uma realidade portuária que abrange, segundo o fim a que se destina, praticamente todo o conjunto de atividades previstas no artigo 6.º da Lei dos Portos. Situado na Vila de Palmeira, ilha do Sal, o Porto da Palmeira é o terceiro porto cabo-verdiano de tráfico de mercadorias, relevando ainda no espectro das suas funções o tráfico de passageiros, as atividades de pesca, as indústrias relacionadas com a náutica de recreio e a atividade marítimo-turística, e constitui um porto recetor de tráfego internacional de combustível, contribuindo, nessa medida, para a inserção de Cabo Verde no sistema económico mundial.

Na área de jurisdição do Porto da Palmeira contempla-se a criação de uma zona de expansão na Baía da Fontana para a implementação de infraestruturas viárias e módulos portuários de passageiros que poderão funcionar em complementaridade com o aeroporto internacional do Sal. Razão pela qual uma extensa faixa costeira entre a mencionada reserva de expansão e o limite sul da Baía do João Petinha tem uma largura de cento e sessenta metros, muito recuada, pois, relativamente ao máximo da orla marítima.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer no plano marítimo do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos, e articular, em função disso, as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Palmeira, na ilha do Sal, abreviadamente designada por ZJP do Porto de Palmeira, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao Porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

**Zona de jurisdição portuária do Porto de Palmeira**

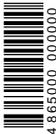
1- A ZJP do Porto de Palmeira compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificada:

a) Área terrestre:

- i. Desenvolve-se desde um ponto junto à Ponta da Bicuda pela orla marítima de 80 metros até às instalações da Electra, inflete para nordeste e de novo para sudoeste, englobando aquelas instalações bem como áreas portuárias existentes e previstas no Plano Diretor do Porto, retoma a referida orla marítima, junto ao cais de pesca, pela qual segue englobando as edificações aí situadas, até a um ponto sensivelmente perpendicular ao limite das águas no extremo norte da Baía da Palmeira;
- ii. Inflete ligeiramente para sudeste continuando para o interior, ao longo do limite do edificado urbano, excluindo este, até atingir a estrada Palmeira-Espargos, donde prossegue pelo limite do lado mar da estrada até à vedação das instalações da Vivo Energy e da Enacol, que assim ficam englobadas, seguindo ao longo desta vedação;
- iii. Retoma mais uma vez a referida orla marítima na zona da Praia de Braz até ao limite sul da Baía da Fontana/Ponta Bernardino/S. Pedro, onde passa a englobar a área de expansão portuária com cerca de vinte e um hectares, em cujo limite sul continua pelo limite da faixa marítima de cento e sessenta metros até contornar a Ponta de Joaquim Petinha, onde termina;

b) Área marítima: o perímetro da área marítima é definido pelos paralelos que passam pelos limites norte e sul da área de jurisdição terrestre acima referida e pelo meridiano que os intercepta, a cerca de trezentos metros da linha de costa no limite norte, junto à Ponta da Bicuda, e a cerca de setecentos e vinte metros da costa no limite sul, junto à Ponta de Joaquim Petinha.

2- Os limites da ZJP do Porto de Palmeira encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.



4 865000 000000

Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do Porto da Palmeira definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

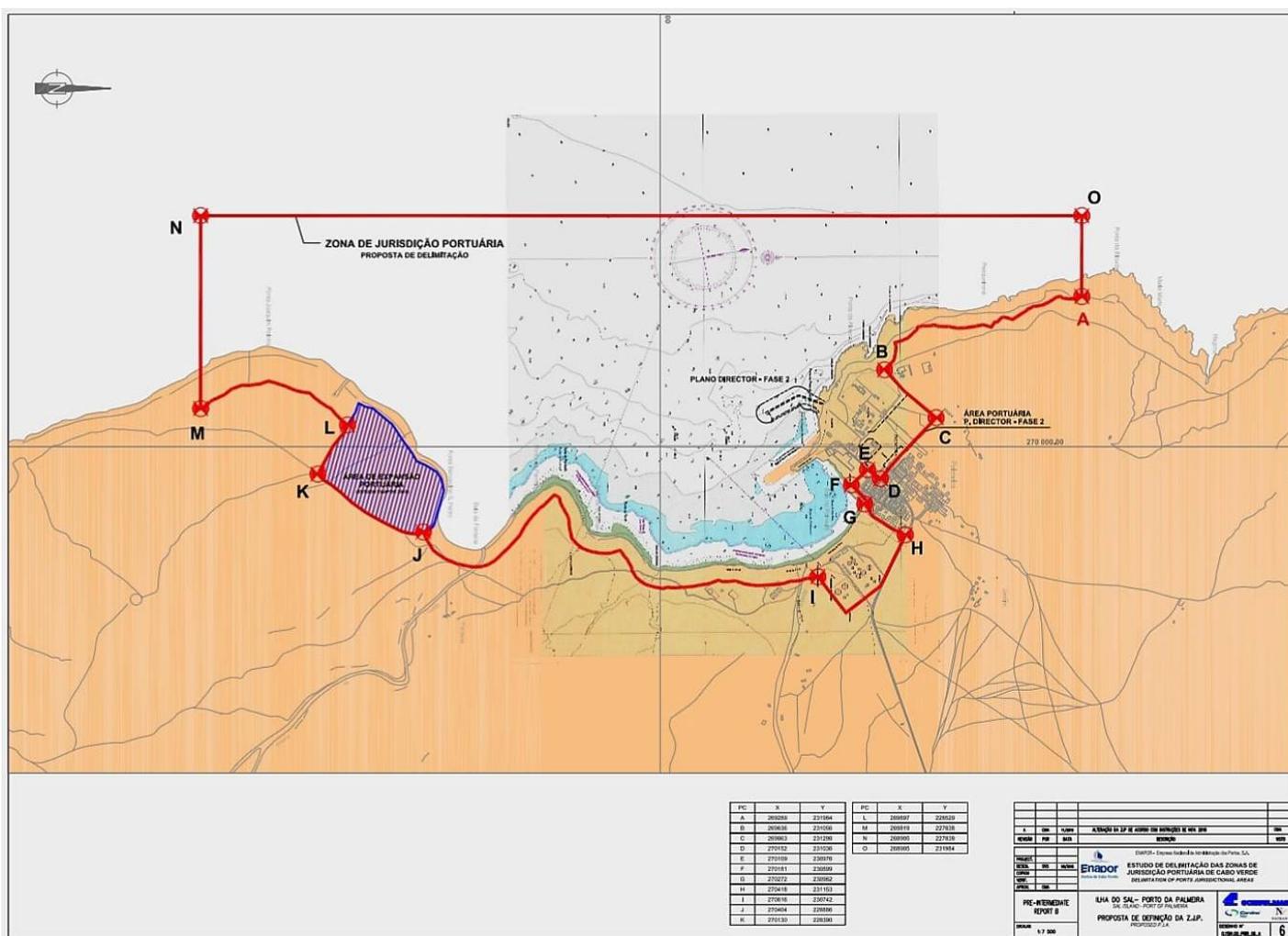
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

**Planta da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Palmeira, na ilha do Sal**



**Decreto-Regulamentar n.º 12/2023**

**de 20 de junho**

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

-O Porto da Praia constitui um dos portos principais do sistema portuário de Cabo Verde, dotado de infraestruturas que garantem a operacionalidade de qualquer tipo de navio. Trata-se de um porto comercial com prestação de serviços a navios, passageiros e cargas, sendo igualmente um porto de recreio dirigido à navegação desportiva, náutica e de lazer. Sem prejuízo disso, os instrumentos de ordenamento do território implicam previsões e contemplam soluções que, uma vez implementadas, reconfiguram a área atual do porto e mesmo a existência deste enquanto tal.

Com efeito, o Esquema Regional do Ordenamento do Território da ilha de Santiago (EROT), no que se refere ao sector portuário, contemplando embora a manutenção do Porto da Praia como porto de longo curso e águas profundas, mas sem definição da área de jurisdição, propõe que a médio-longo prazo o porto de águas profundas seja construído no concelho de Santa Cruz, libertando a cidade da Praia das perturbações decorrentes da presença portuária. Por sua vez, o Plano Diretor Municipal (PDM) da cidade da Praia implica compromissos urbanísticos relativamente à frente marítima da cidade com expressiva interferência na definição do espaço territorial afeto ao porto da cidade.

Tais implicações de ordenamento territorial poderiam levar a admitir-se que não seria este o momento adequado para a definição normativa da zona de jurisdição portuária, em conformidade com a previsão da Lei dos Portos. Todavia, os textos do presente diploma, bem como o Regulamento Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, contemplam a redefinição da jurisdição quando tal se justifique e, naturalmente que entre as razões mais ponderosas para o efeito figuram em primeira linha a necessidade de articular a definição do território portuário com outros instrumentos de ordenamento territorial.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no Boletim Oficial, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável, até como matriz de futuros e eventuais ajustamentos, não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos, e articular, em função disso, as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto da Praia, abreviadamente designada por ZJP do Porto da Praia, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao Porto, tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

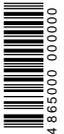
**Zona de jurisdição portuária do Porto da Praia**

1- A ZJP do Porto da Praia compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

a) Área terrestre:

- i. A ZJP do Porto da Praia inicia-se na Rua Dr. Manuel Duarte, junto à sua inflexão para NNE, prosseguindo ao longo desta, no lado mar do seu limite, e depois pela avenida marginal (Avenida dos Combatentes pela Liberdade da Pátria) até à Praia Negra, que atravessa anteriormente em linha recta orientada Oeste – Este, sem inclusão do edificado aí presente;
- ii. Prossegue então pela Avenida Charles Darwin até à entrada poente do porto, sempre pelo limite exterior (lado mar) daquela avenida, inflecte para o interior ao longo da Rua da Achada Grande até à primeira rotunda a poente do terminal “Cargo Village,” seguindo a nova estrada pelo limite sul até à rotunda da entrada nascente do referido terminal e desta até atingir a linha de água que acompanha a nova estrada de acesso ao porto por nascente, seguindo ao longo desta linha até ao enfiamento do limite sul da zona industrial da Achada Grande de Trás, contornando por sul esta zona industrial até interceptar a orla marítima de oitenta metros, pela qual segue até à Baía da Achada Grande / Ponta da Mulher Branca, onde termina,

b) Área marítima: A linha do limite exterior do lado do mar tem início no ponto já referido localizado junto à Ponta das Bicudas, projectando-se para sul ao longo desse meridiano até interceptar o paralelo que passa pelo Farol da Ponta Temerosa. Aqui projecta-se para norte até atingir a ponta norte do muro construído no Ilhéu de Santa Maria, e depois inflecte para poente, unindo-se ao ponto onde se inicia a área terrestre acima descrita. O Ilhéu de Santa Maria fica totalmente englobado na ZJP do Porto da Praia.



2- Os limites da ZJP do Porto da Praia encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do Porto da Praia definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º

do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

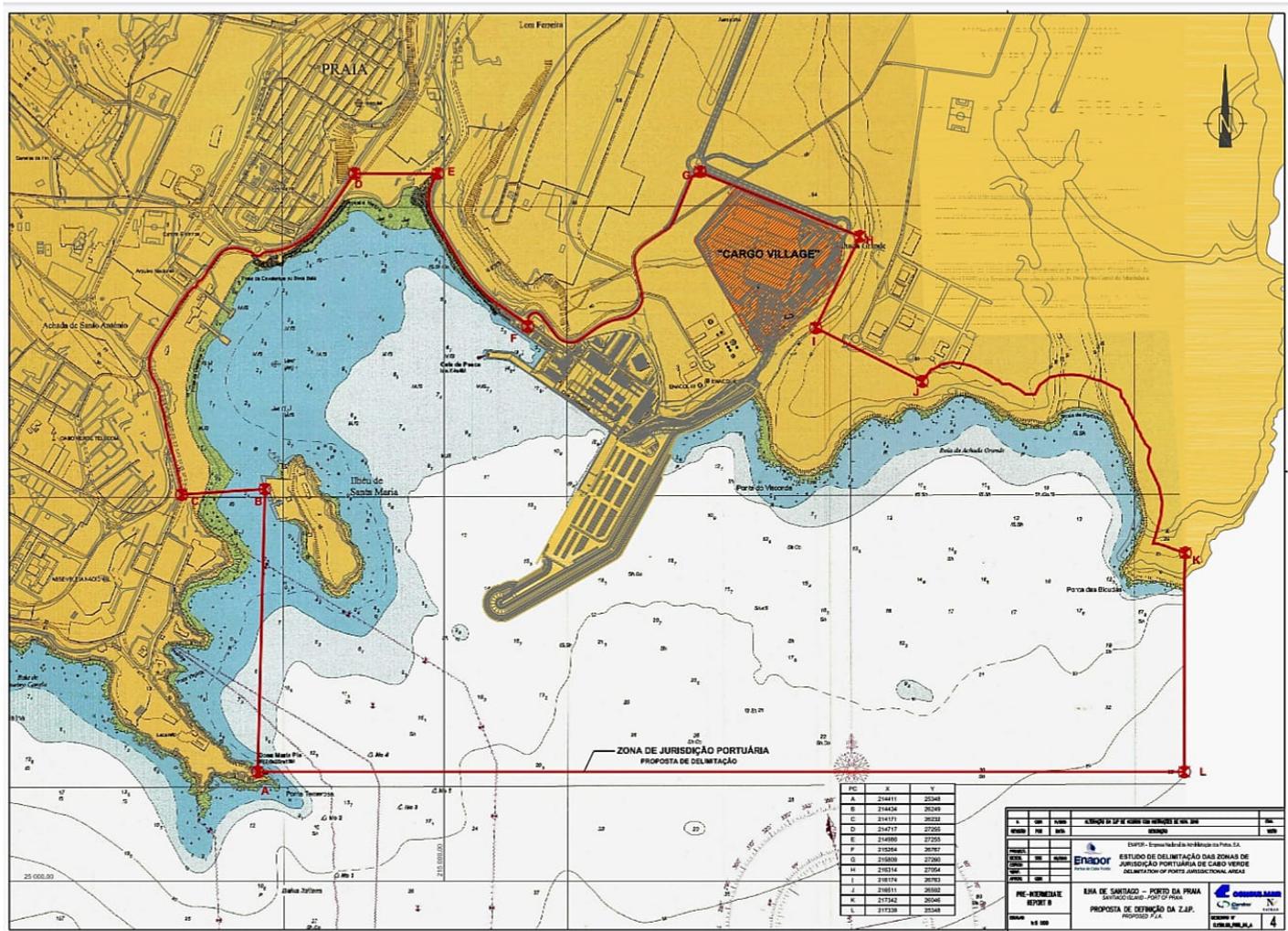
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

**Anexo: Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto da Praia, na Cidade da Praia na Ilha de Santiago**



**Decreto-Regulamentar n.º 13/2023**

**de 20 de junho**

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O Porto da Furna é a mais importante infraestrutura da ilha da Brava uma vez que constitui a única plataforma de acesso à ilha. Trata-se de um porto localizado numa pequena baía natural, junto à Vila de Furna. Desenvolve-se em grande parte em meio urbano, verificando-se um conjunto desordenado de edificações, que se estende praticamente até à costa e que, em alguns locais, obsta a que, com o mínimo de critério lógico, aí se defina qualquer área terrestre de jurisdição portuária.

Diversos são os regimes que convivem na área de jurisdição relativamente aos terrenos nela abrangidos, desde a dominialidade marítima assente na contiguidade com as águas até à propriedade particular.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre, quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do porto da Furna, localizado na Vila de Furna, na ilha da Brava, abreviadamente designada por ZJP do Porto da Furna, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

**Zona de jurisdição portuária do Porto da Furna**

1- A ZJP do Porto da Furna compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: inicia-se na Ponta da Jalunga seguindo pelo limite da orla marítima de oitenta metros até ao alinhamento com área portuária da Furna, inflecte para a costa até atingir a estrada marginal e continua ao longo desta pelo lado exterior (lado mar), acompanha a inflexão da mesma para o interior no vale da Ribeira da Furna, até ao arruamento onde se localiza a travessia desta ribeira, prosseguindo pela orla marítima de 80 metros até junto à Ponta Pesqueiro do Vinagre onde termina, englobando neste percurso um conjunto de edificações que se estende praticamente até ao mar, na Baía da Furna, a sul da foz da Ribeira da Furna, incluindo a Igreja matriz;
- b) Área marítima: é proporcionada por uma linha que une o ponto inicial da área de jurisdição terrestre, a norte (Ponta da Jalunga) e o termo da mesma jurisdição a sul (Ponta Pesqueiro do Vinagre).

2- Os limites da ZJP do Porto da Furna encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do Porto da Furna definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

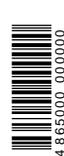
O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente*.

Promulgado em 14 de junho de 2023.

Publique-se

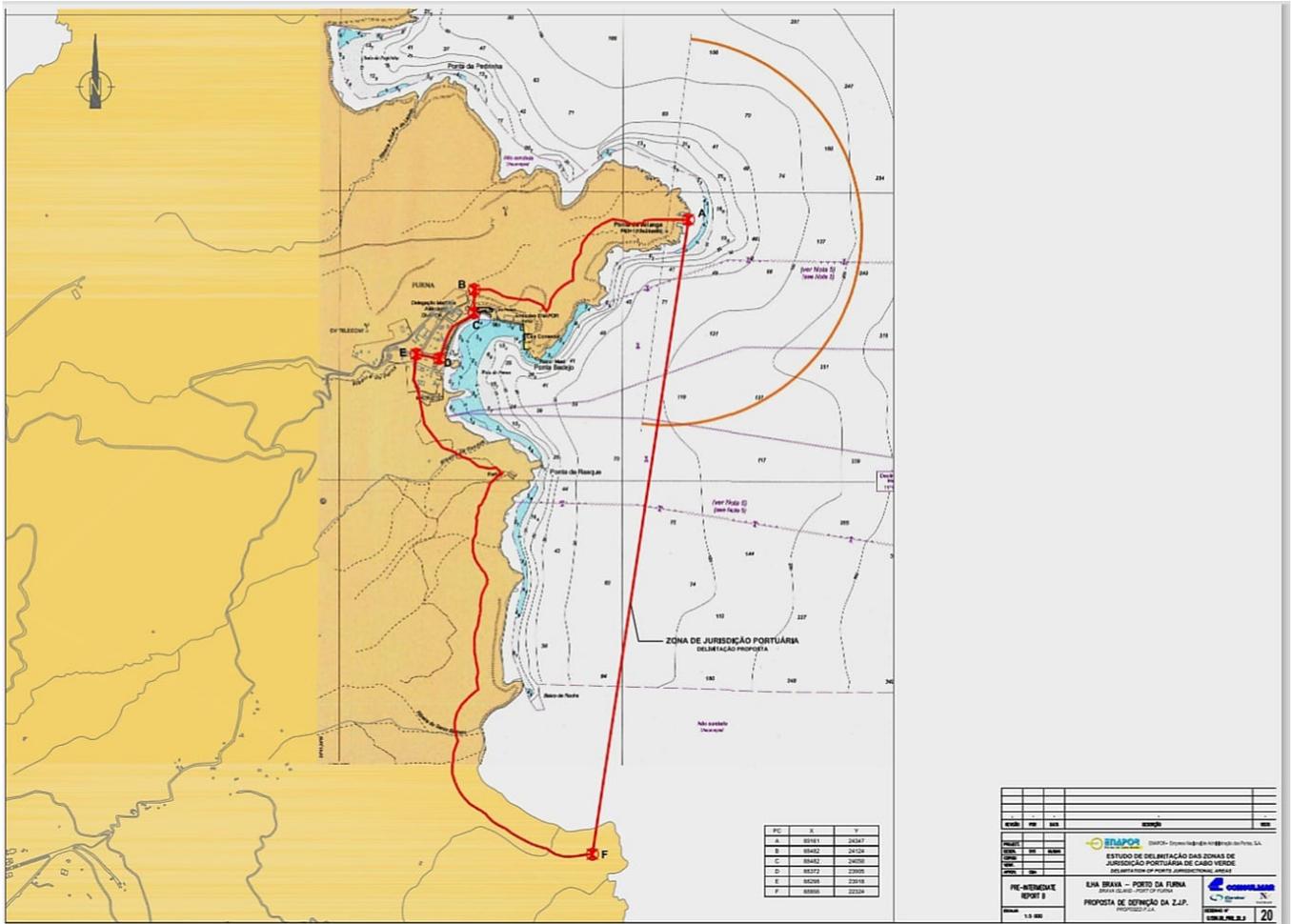
O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES



ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

**Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto da Furna, localizado na Vila de Furna, na ilha da Brava**



**Decreto-Regulamentar n.º 14/2023**  
de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

O Porto de Vale de Cavaleiros localiza-se na ilha do Fogo, na costa Oeste, e em local de mar aberto ocupando uma área cercada por zona escarpada, integrando instalações de acostagem polivalentes, pequena doca de pesca e área de expansão a sul.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do porto de Vale de Cavaleiros, localizado a norte da Cidade de São Filipe, na Ilha do Fogo, abreviadamente designada por ZJP do porto de Vale de Cavaleiros ou simplesmente ZJP, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

**Zona de jurisdição portuária**

1- A ZJP do porto de Vale de Cavaleiros compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: inicia-se na Ponta do Nogueira seguindo pela orla marítima de oitenta metros até à curva em “cotovelo” da estrada de acesso ao porto, seguindo ao longo do limite exterior (lado mar) da estrada até à interceção com a área de expansão/apoio à atividade portuária, situada na margem norte da linha de água que desagua na Ponta do Penedo Vermelho, cuja área fica igualmente englobada na ZJP;

- b) Área marítima: é proporcionada pelos paralelos que passam, a norte, na Ponta Nogueira e, a sul, na Ponta do Penedo Vermelho, e pelo meridiano que dista um quilómetro para oeste na Ponta Nogueira.

2- Os limites da ZJP encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

**Redefinição da jurisdição portuária**

A ZJP do porto de Vale de Cavaleiros definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

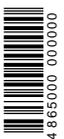
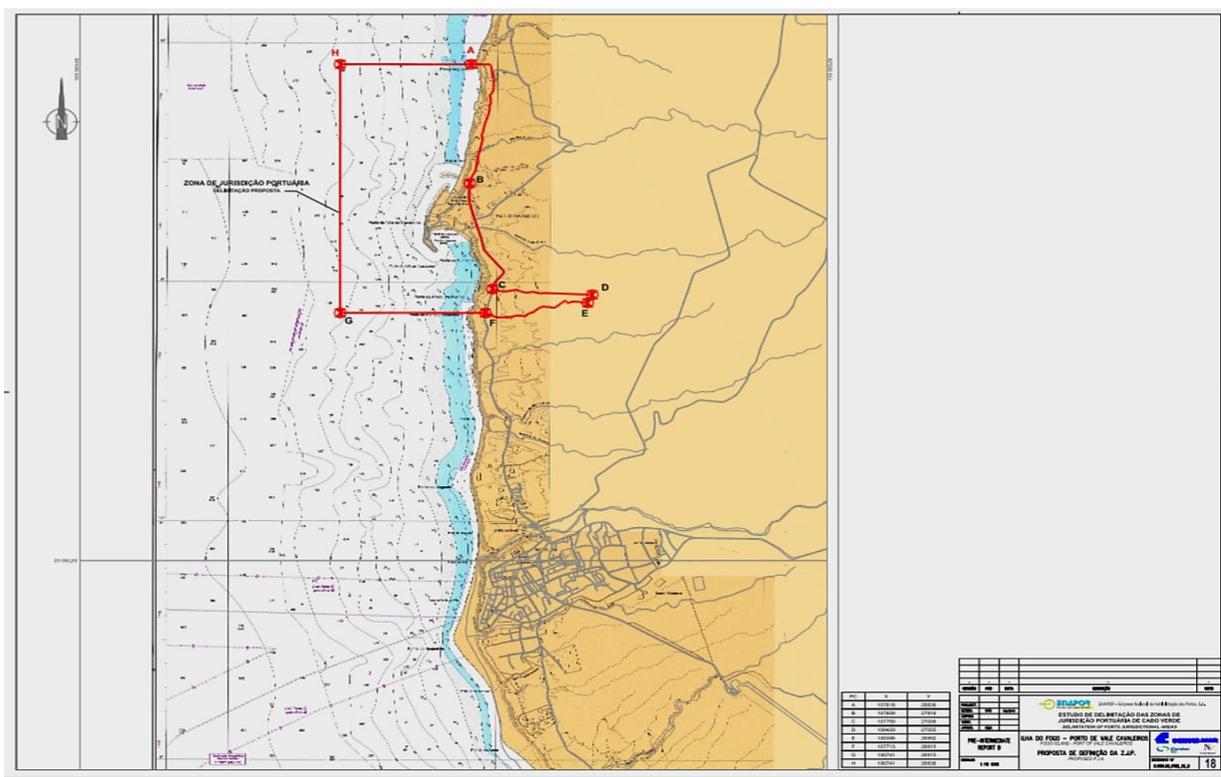
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

**ANEXO**

**(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)**

**Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto de Vale de Cavaleiros, localizado a norte da cidade de São Filipe, na Ilha do Fogo**



**Alto mar** – as áreas do mar não incluídas na plataforma continental, na zona económica exclusiva, no mar territorial, nas águas arquipelágicas ou nas águas interiores de Cabo Verde.

**Armador** – qualquer pessoa coletiva ou singular, proprietária de embarcação de pesca, ou a entidade afretadora ou operadora de embarcação de pesca.

Atividade de pesca – (i) a pesca, (ii) as atividades anteriores com o objetivo direto de pescar, a largagem ou calagem de dispositivos destinados a atrair peixes e outros recursos marinhos e operações de fabricação de artes, (iii) as operações de pesca conexas e (iv) as atividades posteriores à pesca realizadas direta e imediatamente nas espécies extraídas, capturadas ou mortas, no desembarque, transporte, armazenamento, tratamento, processamento, compra, venda e transporte de recursos pesqueiros.

**Autorização de pesca** – o direito de exercer, através de uma licença, atividades de pesca durante o período nela determinado, para uma pescaria específica e para uma dada zona.

**Beneficiário da licença de pesca** – o armador ou afretador da embarcação de pesca ou outro titular da licença.

Capitão de embarcação de pesca – o mestre, o arrais ou o encarregado das operações de pesca ou, o tripulante constante do rol de matrícula como o responsável pela embarcação de pesca.

**Comercialização** – a compra, venda, processamento, armazenamento e transporte de peixe e produtos de peixe.

Desembarque - a primeira descarga de qualquer quantidade da capturas e produtos da pesca de um navio de pesca em terra.

**Diário de pesca** – o livro autenticado pela autoridade competente destinado ao registo da atividade das embarcações de pesca licenciadas.

**Embarcação de apoio** – a embarcação de pequeno porte, usada no apoio operacional das operações de pesca das embarcações de pesca industrial e semi-industrial, especialmente nas operações que envolvem a pesca com redes de cerco.

**Embarcações de pesca** – as embarcações dotadas de instrumentos concebidos para a pesca e utilizadas direta ou indiretamente na exploração comercial dos recursos haliêuticos ou utilizadas nas operações conexas de pesca, incluindo as suscetíveis de serem utilizadas tanto na pesca, como na transformação ou no transporte de pescado e de produtos dele derivados, excluindo, neste último caso, as que tenham por atividade o transporte de carga geral.

**Inspetor de Pesca** – o fiscal de pesca pertencente à carreira especial de Inspetores de Pesca da Autoridade Competente para fiscalização das atividades de pesca.

**Medidas de conservação e de gestão** – as medidas destinadas a preservar e a gerir uma ou várias espécies de recursos marinhos vivos, adotadas e em vigor, em consonância com as regras pertinentes do direito internacional e nacional.

**Nacional** – qualquer pessoa singular ou pessoa coletiva de direito privado.

**Navios de pesca** – expressão equivalente a ‘embarcações de pesca’, em conformidade com a abordagem terminológica seguida no Decreto-legislativo n.º 2/2020 de 19 de março.

**Observador de Pesca** – pessoa devidamente treinada e autorizada para coletar dados científicos e técnicos sobre atividades de pesca a bordo de embarcação de pesca e para verificar o cumprimento das condições impostas na licença de pesca e o cumprimento a que está sujeita a embarcação nos termos da legislação.

**Operações conexas de pesca** – as operações que se realizam com embarcações no decurso do processo produtivo de pesca, incluindo, nomeadamente:

- i. O transbordo do pescado ou de produtos de pesca de uma embarcação de pesca para outra;
- ii. O armazenamento ou o processamento do pescado a bordo de embarcações de pesca;
- iii. O transporte marítimo de quaisquer recursos haliêuticos capturados em águas marítimas nacionais até ao primeiro porto de desembarque em terra, ou a coleta de pescado ou de produtos de pesca de embarcações de pesca artesanais;
- iv. O transporte marítimo de e para os lugares de pesca;
- v. O abastecimento ou fornecimento de provisões, combustível e outros produtos a embarcações de pesca;
- vi. Quaisquer outras atividades de apoio logístico a tais embarcações, quando realizadas no mar; ou
- vii. A preparação para as operações acima referidas.

**Operador** – uma pessoa singular ou coletiva que explora ou detém uma empresa que exerce atividades relacionadas com qualquer fase das cadeias de produção, incluindo a atividade de pesca, de transformação, comercialização, distribuição e venda a retalho de produtos da pesca ou da aquacultura.

**Organismo Regional de Pesca (ORP)** – um organismo intergovernamental através do qual os Estados cooperam na gestão da pesca numa região específica, que toma a designação de ‘organização regional de gestão das pescas’ quando tem mandato para adotar medidas vinculativas para os seus membros.

**Organização Regional de Gestão das Pescas (ORGP)** – uma organização ou um convénio regional, sub-regional ou equiparado com competência, reconhecida pelo direito internacional, para estabelecer medidas de conservação e de gestão de recursos marinhos vivos sob a sua responsabilidade, medidas essas vinculativas para os seus membros por força do tratado ou do acordo institutivo. No Decreto-legislativo n.º 2/2020, de 19 de março, a expressão ‘ORGP’ é por vezes usada em sentido amplo, como equivalente a ‘organismo regional de pesca’.

**Pesca ilegal** – as atividades de pesca (i) exercidas por navios de pesca nacionais ou estrangeiros nas águas marítimas sob a jurisdição de um Estado, sem a autorização deste ou em infração às suas leis e regulamentos, (ii) exercidas por navios que arvoram pavilhão dos Estados membros numa organização regional de gestão das pescas competente, mas que operam em infração às medidas de conservação e de gestão adotadas por essa organização, vinculativas para esses Estados, ou em infração às disposições pertinentes do direito internacional aplicável, ou (iii) exercidas por navios de pesca que infrinjam as leis nacionais ou as obrigações internacionais, incluindo as contraídas pelos Estados que cooperam com uma organização regional de gestão das pescas competente.

