

- h) Em caso de recusa de embarque, cancelamento e atraso de um voo, não distribuir a cada passageiro afectado, um impresso com as regras da assistência, nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 17.º;
- i) Negar-se a disponibilizar a informação e os impressos previstos no artigo 17.º a invisuais e deficientes visuais, através de meios alternativos considerados adequados.

3. É punido com coima de 200.000\$00 a 2.000.000\$00 a transportadora aérea operadora que:

- a) Incumprir os prazos previstos para o reembolso constante da alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º;
- b) Incumprir os prazos previstos para o reembolso constante do n.º 2 do artigo 9.º.

4. A negligência é sempre punida.

Artigo 16.º

Processamento das contra-ordenações

Compete à Autoridade Aeronáutica ao abrigo do disposto no artigo 295.º do Código Aeronáutico, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação, bem como proceder à aplicação das sanções correspondentes, sem prejuízo da competência dos tribunais prevista na lei.

CAPÍTULO V

Disposições Finais

Artigo 17.º

Obrigações de informar os passageiros dos seus direitos

1. A transportadora aérea operadora deve garantir que na zona de registo dos passageiros seja afixado, de forma claramente visível para os passageiros, o seguinte texto: «Se lhe tiver sido recusado o embarque ou se o seu voo tiver sido cancelado ou estiver atrasado pelo menos duas horas, peça no balcão de registo ou na porta de embarque o texto que indica os seus direitos, em especial no que diz respeito a assistência».

2. A transportadora aérea operadora que recusar o embarque ou cancelar um voo distribui a cada passageiro afectado um impresso com as regras de assistência consonantes com o presente diploma, devendo igualmente distribuir um impresso equivalente a cada passageiro afectado por um atraso de, pelo menos, duas horas.

3. Os elementos de contacto com o organismo nacional designado a que se refere o artigo 14.º também são facultados ao passageiro em impresso.

4. No caso dos invisuais e deficientes visuais, o presente artigo deve aplicar-se utilizando os meios alternativos adequados.

Artigo 18.º

Proibição de exclusão

1. As obrigações para com os passageiros nos termos do presente diploma não podem ser limitadas ou excluídas,

nomeadamente através de derrogação ou de cláusula limitativa do contrato de transporte.

2. Se, não obstante, essa derrogação ou cláusula limitativa for aplicada ao passageiro ou se o passageiro não tiver sido correctamente informado dos seus direitos e, por esse motivo, tiver aceite uma assistência inferior à estabelecida no presente diploma, o passageiro tem direito a mover um procedimento nos tribunais ou nos organismos competentes com vista a obter uma indemnização.

Artigo 19.º

Regime subsidiário

Em tudo o que não estiver especialmente regulado neste diploma é aplicado o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 57/2005, de 29 de Agosto, o Código e Regulamentos Aeronáuticos, bem como o Regime Jurídico Geral das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto Legislativo n.º 9/95, de 27 de Outubro.

Artigo 20.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no prazo de cento e oitenta dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros

José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa

Promulgado em 14 de Junho de 2006.

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 16 de Junho de 2006.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

Decreto-Regulamentar n.º 3/2006

de 26 de Junho

O Código Aeronáutico de Cabo Verde aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, acolheu no ordenamento jurídico interno soluções internacionais normalmente aceites para a protecção do interesse dos utentes por danos causados no transporte de pessoas, bagagens e mercadorias no transporte aéreo, disciplinando e instituindo um regime específico de responsabilidade civil;

Contudo, entendeu o legislador remeter para regulamento próprio a fixação do montante da indemnização em caso de destruição, perda, avaria ou atraso das bagagens e mercadorias no transporte aéreo interno;

É nesta base que se entende oportuno estabelecer, em Decreto-Regulamentar, os limites de responsabilidade para as situações descritas, harmonizando-os com os valores consagrados na Convenção Para a Unificação de Certas

Regras Relativas ao transporte Aéreo Internacional, assinado em Montreal e aprovado pela Resolução nº 103/VI/2004, de 21 de Junho,

No transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1000 Direitos de Saque Especiais por passageiro (aproximadamente 120.000\$00).

No transporte de mercadorias, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 17 Direitos de Saque Especiais por quilograma (aproximadamente 2.000\$00).

Assim:

Nos termos dos números 5 e 6 do artigo 214º do Código Aeronáutico, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

Aprovação

É aprovado o regulamento que fixa o montante da indemnização em caso de destruição, perda, avaria ou atraso das bagagens e mercadorias no transporte aéreo interno, anexo ao presente diploma, dele fazendo parte integrante e que baixa assinado pelo Ministro das Infra-estruturas, Transportes e Mar.

Artigo 2º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa

Promulgado em 14 de Junho de 2006

Publique-se

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 16 de Junho de 2006

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

ANEXO

REGULAMENTO QUE FIXA O MONTANTE DA INDEMNIZAÇÃO EM CASO DE DESTRUIÇÃO, PERDA, AVARIA OU ATRASO DAS BAGAGENS E MERCADORIAS NO TRANSPORTE AÉREO INTERNO

Artigo 1º

Objecto

O presente regulamento fixa o montante da indemnização em caso de destruição, perda, avaria ou atraso das bagagens e mercadorias no transporte aéreo interno.

Artigo 2º

Definição

1. Para efeitos do disposto no presente regulamento entende-se por:

- a) "Transporte aéreo interno", todo o serviço de transporte aéreo prestado entre dois ou mais pontos do país, excepto quando tenham escala prevista em território de um Estado estrangeiro;
- b) "Bagagem de mão", todas as bagagens não registadas;
- c) "Bagagens", todas as bagagens registadas;
- d) "Mercadorias" coisa ou coisas transportadas de um lugar para outro, por uma aeronave e por via aérea que são objecto de um contrato e que não constituem Bagagem de mão ou Bagagem.

Artigo 3º

Responsabilidade por dano

1. A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria, tanto da bagagem de mão, como da bagagem se o evento causador de tal destruição, perda ou avaria se produzir a bordo da aeronave ou durante um período em que se encontrem à guarda da transportadora.

2. A transportadora não é responsável se o dano tiver resultado exclusivamente de defeito, da natureza ou de vício próprio da bagagem.

3. No caso de bagagem de mão, incluindo objectos pessoais, a transportadora é responsável se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes.

Artigo 4º

Limites de responsabilidade

1. No transporte de bagagens de mão, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1000 Direitos de Saque Especiais por passageiro.

2. No transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1000 Direitos de Saque Especiais por passageiro, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo passageiro no momento da entrega da bagagem à transportadora e mediante o pagamento de um montante suplementar eventual.

3. No transporte de mercadorias, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 17 Direitos de Saque Especiais por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo expedidor no momento da entrega da mercadoria à transportadora e mediante o pagamento de um montante suplementar eventual.

4. No caso previsto nos números 2 e 3, a transportadora é responsável pelo pagamento do montante declarado, salvo se provar que o valor real das bagagens ou mercadorias é

menor de que o montante declarado ou que este é superior ao real interesse do passageiro ou expedidor na entrega no destino.

5. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso na entrega de parte da mercadoria ou de qualquer objecto que faça parte da mesma, o peso a ter em consideração para determinação do montante ao qual se limita a responsabilidade da transportadora corresponde exclusivamente ao peso total do volume ou volumes em causa.

6. Não obstante o disposto no número anterior, quando a destruição, perda, avaria ou atraso na entrega de parte da mercadoria ou de um objecto que dela faça parte afectar o valor de outros volumes abrangidos pela mesma carta de porte aéreo ou o mesmo recibo da mercadoria ou, caso estes documentos não tenham sido emitidos, pelo mesmo registo conservado pelos meios alternativos referidos nos números 3 e 4 do artigo 149º do Código Aeronáutico, o peso total de tal volume ou volumes é igualmente tido em consideração na determinação do limite de responsabilidade.

7. As disposições previstas nos números 1, 2 e 3 não são aplicáveis se se provar que o dano resultou de acto ou omissão da transportadora, seus trabalhadores ou agentes, cometido com a intenção de causar dano ou de forma imprudente e com consciência de que poderia provavelmente ocorrer dano.

8. Se o acto ou omissão referido no número anterior tiver sido cometido por um trabalhador ou agente, deve igualmente ser provado que o trabalhador ou agente agia no exercício das suas funções.

Artigo 5º

Conversão das unidades monetárias

1. Os montantes expressos em Direitos de Saque Especiais no presente regulamento referem-se ao Direito de Saque Especial tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional.

2. A conversão dos montantes em moeda nacional efectua-se, em caso de processo judicial, de acordo com o valor dessa moeda expresso em Direitos de Saque Especiais à data da sentença.

3. O valor em Direitos de Saque Especiais da moeda nacional é calculado em conformidade com o método de valoração aplicado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções.

Artigo 6º

Revisão dos limites

Sem prejuízo do disposto no artigo 7º do presente regulamento, os limites de responsabilidade prescritos no artigo 4º, são revistos sempre que a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, aprovada pela Resolução n.º 103/VI/2004, de 21 de Junho, for corrigida, observando-se o disposto no artigo 24º da referida Convenção.

Artigo 7º

Determinação dos limites

As transportadoras podem estipular que o contrato de transporte fique sujeito a limites de responsabilidade superiores aos previstos no presente regulamento ou a nenhum limite de responsabilidade.

Artigo 8º

Clausulas nulas

1. É nula qualquer cláusula do contrato de transporte de bagagens e mercadorias destinada a exonerar a transportadora da sua responsabilidade ou a fixar montantes de responsabilidade inferiores ao estabelecido no presente regulamento.

2. A nulidade a que se refere o número anterior, não implica a nulidade da totalidade do contrato, que continua sujeito às disposições do presente regulamento.

Artigo 9º

Regime subsidiário

Em tudo o que não estiver especialmente regulado neste diploma é aplicado o Código Aeronáutico de Cabo Verde aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto e pela Resolução n.º 103/VI/2004, de 21 de Junho, que aprova para adesão a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal, aos 28 de Maio de 1999.

O Ministro do Estado e das Infraestruturas, Transportes e Mar, *Manuel Inocêncio Sousa*.

Resolução n.º 27/2006

de 26 de Junho

A década de 2000 coincide com a do centenário do nascimento de grandes figuras da "Geração Claridade".

Com feito, a 25 de Setembro de 2001 celebrou-se o centenário de nascimento do grande «remaneador da palavra», o ficcionista António Aurélio Gonçalves, uma das figuras de proa da Geração Claridade;

A 22 de Maio de 2002 foi a vez do grande poeta do "Ambiente" e co-fundador da revista **Claridade**, Jorge Barbosa;

A 3 de Dezembro de 2005 comemorou-se o centenário natalício do grande músico e trovador, o saudoso B. Léza (Francisco Xavier da Cruz), também ele uma figura ímpar da Geração Claridade.

De igual modo, a 23 de Abril de 2007, perfazer-se-á um século sobre o nascimento de Baltasar Lopes da Silva, cujo génio criador, como poeta, escritor e estudioso da nossa língua materna, o impôs como um dos maiores vultos da literatura cabo-verdiana. Ainda, além de insigne professor liceal, foi ele co-fundador, com outros notáveis companheiros, da revista **Claridade**, a qual constitui um dos mais importantes registos documentais do processo de reivindicação e de afirmação da nossa identidade nacional no segundo quartel do século passado.