



SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

GOVERNO

Decreto-lei n.º 16/ 2020

Primeira alteração ao Decreto-lei n.º 15/2020 de 4 de Setembro de 2020.

Decreto n.º 25/ 2020

Que Estabelece a Investigação dos Acidentes com Aeronaves.

GOVERNO**Decreto-lei n.º 16/ 2020****Primeira alteração ao Decreto-lei n.º 15/2020 de 4 de Setembro de 2020****Preâmbulo**

Em 11 de Março de 2020 a OMS – Organização Mundial da Saúde, declarou o surto do novo coronavírus como pandemia mundial. Nesse âmbito, no passado dia 17 de Março de 2020, foi decretado o Estado de Emergência em Saúde Pública em São Tomé e Príncipe e todas medidas restritivas excepcionais, consideradas como necessárias e adequadas, no âmbito do processo de prevenção e combate à pandemia do Coronavírus, foram decretadas pelo Governo durante os 90 dias da vigência do Estado de Emergência em Saúde Pública no País.

Numa primeira etapa, as medidas adotadas foram de âmbito sanitário e preventivo e visavam evitar a entrada do vírus no País. Na segunda etapa, depois da confirmação da existência de casos positivos em São Tomé, passou-se para a fase de combate e controlo da disseminação do vírus entre a população.

Reconhecendo o alto risco de propagação desta epidemia, que ainda prevalece, o Governo decretou a Situação de Calamidade Pública em todo o território Nacional, desde o dia 16 de Junho, que tem sido prorrogado até à presente data.

Assim, estando a chegar ao fim da vigência da Situação de Calamidade e, constatando que a situação da pandemia no País não se encontra ainda totalmente controlada, pese embora a declaração da OMS, que atesta que São Tomé e Príncipe já ultrapassou a fase aguda;

Considerando também que o nosso espaço aéreo está totalmente aberto desde o dia 15 de Julho e que tem se verificado o aumento de casos positivos de Covid 19 nos principais mercados emissores de turismo e de residência das maiores comunidades são-tomenses no estrangeiro;

E, por último, considerando o início do ano lectivo escolar, que veio implicar a movimentação diária de milhares de crianças e jovens;

Assim, tendo o Governo deliberado, nos termos dos números 4 e 5 do artigo 3.º e do artigo 21.º da **Lei n.º**

4/2016 – Lei de Base da Proteção Civil e Bombeiros, através da **Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2020**, a prorrogação da **Situação de Calamidade Pública** em todo o território Nacional, até ao dia de 30 de Setembro de 2020;

Considerando ainda, que durante a vigência da Situação de Calamidade, a referida Lei de Base, permite a adoção de um conjunto de medidas extraordinárias até ao regresso à situação de normalidade;

Assim, nos termos do artigo 11.º da **Lei n.º 4/2016 – Lei de Base da Proteção Civil e Bombeiros** e no uso das faculdades conferidas pela alínea c) do artigo 111.º da **Constituição da República**, o Governo Decreta o seguinte:

Artigo 1.º
Objeto

É alterado o artigo 24.º do Decreto-lei n.º 15/2020 de 4 de Setembro de 2020, que passa a ter a seguinte redação:

“O presente Decreto-lei entra em vigor a partir das 00:00h do dia 16 de Setembro de 2020 e é válido até ao dia 30 de Setembro de 2020. “

Artigo 2.º
Entrada em vigor

O presente Decreto-lei entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado no Conselho de Ministros em 10 de Setembro de 2020.- Primeiro-Ministro e Chefe do Governo, *Jorge Lopes Bom Jesus*; Ministro da Presidência do Conselho de Ministros, e dos Assuntos Parlamentares, *Wuando Borges Castro de Andrade*; A Ministra dos Negócios Estrangeiros, Cooperação e Comunidades, *Elsa Maria Neto D’Alva Teixeira de Barros Pinto*; Ministro das Infraestruturas, Recursos Naturais e Ambiente, *Osvaldo António Cravid Viegas D’Abreu*; Ministro do Planeamento, Finanças e Economia Azul, *Osvaldo Tavares dos Santos Vaz*; Ministro da Defesa e Ordem Interna, *Óscar Aguiar Sacramento e Sousa*; Ministra da Justiça, Administração Pública, e Direitos Humanos, *Ivete da Graça dos Santos Lima Correia*; Ministra da Educação e Ensino Superior, *Julieta Izidro Rodrigues*; Ministra do Turismo, Cultura, Comércio e Indústria, *Maria da Graça de Oliveira Lavres*; Ministro da Saúde, *Edgar Manuel Azevedo Agostinho das Neve*; O Ministro do Trabalho, Solidari-

idade, Família e Formação Profissional, Adllander Costa Matos.

Promulgado em 18 de Setembro de 2020.

O Presidente da República, *Evaristo do Espírito Santo Carvalho*.

Decreto n.º 25/ 2020

Que Estabelece a Investigação dos Acidentes com Aeronaves

Preâmbulo

São Tomé e Príncipe, enquanto Estado Contratante que ratificou a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, assumiu obrigações internacionais em matéria de investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos ocorridos no território nacional, com a finalidade exclusiva de os prevenir, devendo a investigação ser conduzida em conformidade com as normas, práticas recomendadas e estabelecidas no Anexo 13 à referida Convenção.

Neste âmbito e em observância às recomendações da OACI e o estabelecido nos n.ºs 1 e 2 do Artigo 266.º do Código Aeronáutico, publicado no Diário da República n.º 29, de 22 de Março 2017, o presente diploma prevê que a investigação seja da responsabilidade de um organismo independente da autoridade reguladora da aviação civil, pelo que se consagra a criação de um gabinete - Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA) - para o exercício de atribuições até agora cometidas à Comissão Nacional de Investigação para a Prevenção de Acidentes e Incidentes de Aviação (CNIPAIA) criado através do Despacho n.º 29/2006, publicado no Diário da República n.º 30, de 1 de Setembro.

Este diploma apresenta-se sob forma de Decreto/Lei e está dividido em 37 artigos, estabelecendo os princípios que regem a investigação técnica da responsabilidade do Estado São-tomense, sobre acidentes e incidentes graves.

O Gabinete criado no âmbito deste diploma afigura-se como um órgão permanente e dotado de autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

Neste contexto, foram definidos os procedimentos para a investigação de acidentes e incidentes graves, determinando as responsabilidades para a protecção da aeronave e do local do acidente, bem como para a liberação da aeronave, seus restos ou despojos.

Prevê-se a elaboração de relatórios preliminares e intermédios sobre acidentes e incidentes graves, e após o termo de todas as diligências necessárias à investigação, o referido Gabinete deve publicar o relatório final, formulando as recomendações de segurança.

Dá-se um destaque particular à preservação e fornecimento de documentos, registos e informações relevantes para a investigação de acidentes ou incidentes graves.

Para a investigação de acidentes, são nomeados investigadores e o respectivo investigador responsável, bem como representantes credenciados, sendo que no decorrer da mesma, poderá ser necessária a coordenação com as autoridades judiciais ou policiais no sentido de assegurarem a eficácia das investigações.

Por último, entendeu-se introduzir uma norma de regime transitório da qual se pretende que vigore entre o regime anterior e o que decorre do acto presente, mantendo a competência da CNIPAIA em matéria de investigação de acidentes e incidentes graves e em matéria de estabelecimento da legislação, regulamentação e procedimentos até a instalação do GPIAA.

Aproveita-se deste modo para regulamentar, pela primeira vez no direito interno, alguns aspectos da investigação técnica de acidentes e incidentes graves com aeronaves.

Assim:

Nos termos da alínea (c) do artigo 111º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I **Disposições Gerais**

Artigo 1.º **Objecto**

1. O presente diploma estabelece os princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do Estado São-tomense, de acidentes e incidentes graves aeronáuticos e cria o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA).

2. Transitam para o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves todas as competências, direitos, deveres, acções, obrigações, fundos e bens da Comissão Nacional de Investigação para a Prevenção de Acidentes e Incidentes de Aviação (CNIPAlA), bem como o pessoal que irá compor a gestão (Presidente, Vice-presidente, Vogal e Secretário).

Artigo 2.º Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

«Acidente», um acontecimento relacionado com a operação de uma aeronave ocorrido entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de iniciar um voo e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado e no qual se tenha verificado o seguinte:

- a) Uma pessoa tenha sofrido lesões mortais ou tenha ficado gravemente ferida, por qualquer das circunstâncias seguintes:
 - i. Encontrar-se na aeronave;
 - ii. Ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham separado dessa aeronave;
 - iii. Ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.
- b) As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causados pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação.
- c) Uma aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural de que resulte:
 - i. A alteração das suas características de resistência estrutural, de desempenho, ou comportamento de voo;
 - ii. A necessidade de uma reparação importante ou a substituição do componente afectado.

- d) As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de falhas ou avarias do motor, quando os danos se limitem ao motor, às suas capotagens ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, pontas das asas, antenas, pneus, travões, carenagens, pequenas amolgadelas ou furos no revestimento da aeronave.
- e) Uma aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível.

«Aeronave», qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;

«Aeronave civil», qualquer aeronave que no momento do acidente ou incidente não esteja a ser usada em serviço militar, aduaneiro ou policial;

«Aeronave de Estado», as aeronaves usadas em serviço militar, aduaneiro ou policial;

«AIP – STP», publicação de informação aeronáutica de São Tomé e Príncipe, estabelecida nos termos do Anexo 15 à Convenção Sobre Aviação Civil Internacional;

«Anexo 13», o Anexo 13 à Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, que estabelece as normas e práticas recomendadas a observar quando da ocorrência de acidente ou incidente com aeronave;

«Autoridade aeronáutica nacional», o organismo da administração central que prossegue os objectivos do Estado em matéria de aviação civil, nomeadamente como responsável pela orientação da regulamentação e inspecção do conjunto das actividades desenvolvidas naquele âmbito, no espaço nacional e no internacional confiado à jurisdição são-tomense;

«Causas», quaisquer acções, omissões, acontecimentos e condições que, isolada ou conjugadamente, provoquem um acidente ou um incidente;

«Consultor técnico», uma pessoa, com qualificações adequadas, designada por um Estado para coadjuvar o investigador responsável ou o representante credenciado nomeado por esse Estado;

«Convenção», a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

«Despersonalização», a supressão, nas comunicações efectuadas, de quaisquer dados pessoais relativos ao autor, bem como de pormenores técnicos susceptíveis de conduzir à identificação do autor ou de terceiros por inferência a partir de tais informações;

«Estado de fabrico», o Estado com jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave;

«Estado de ocorrência», o Estado em cujo território ocorra um acidente ou incidente;

«Estado do operador», o Estado onde o operador tem a sua sede social ou, caso a não tenha, o Estado onde tiver a sua residência permanente;

«Estado de projecto», o Estado que detenha a jurisdição sobre a organização responsável pelo projecto do tipo de aeronave;

«Estado de registo», o Estado onde se encontra registada a aeronave;

«Incidente», um acontecimento, que não seja um acidente, relacionado com a operação de uma aeronave, que afecte ou possa afectar a segurança da exploração;

«Incidente grave», um incidente que envolva circunstâncias que indiquem ter estado iminente a ocorrência de um acidente;

«Investigação técnica», o processo conduzido tendo em vista a prevenção de acidentes e incidentes, constituído pela recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, determinação da ou das causas e, eventualmente, formulação de recomendações de segurança;

«Investigador responsável», a pessoa, com qualificações adequadas, a quem incumbe a responsabilidade pela organização de uma investigação técnica, bem como pelo desenrolar e controlo da mesma;

«Investigador», a pessoa, com qualificações adequadas, nomeada para colaborar com o investigador responsável nas tarefas de investigação de acidentes e incidentes graves;

«Investigador judiciário», a pessoa a quem incumbe, por força da lei, a responsabilidade pela investigação judiciária;

«Lesão grave», qualquer lesão sofrida por uma pessoa durante um acidente, de que resulte o seguinte:

- a) A sua hospitalização por um período superior a quarenta e oito horas, com início no prazo de sete dias a contar da data do ferimento;
- b) Fracturas ósseas, excepto fracturas simples de dedos ou do nariz;
- c) Laceração que cause hemorragia grave, lesões nervosas, musculares ou tendinosas;
- d) A lesão de qualquer órgão interno;
- e) Queimaduras de 2.º ou 3.º grau ou quaisquer queimaduras em mais de 5% da superfície do corpo;
- f) A exposição comprovada a fontes de infecção ou radiações nocivas;

«Lesão mortal», qualquer lesão sofrida por uma pessoa, durante um acidente, que lhe provoque a morte imediatamente ou no prazo de 30 dias a contar da data desse acidente;

«OACI», significa a Organização da Aviação Civil Internacional;

«Operador», qualquer pessoa, organismo ou empresa que explore legalmente a aeronave ou, na sua ausência ou desconhecimento, o seu proprietário;

«Proprietário», qualquer pessoa, singular ou colectiva, organismo ou empresa, detentora do contrato de compra e venda da aeronave, suas partes ou componentes, legalmente aceite pelas autoridades competentes;

«Recomendação de segurança», qualquer proposta do organismo responsável pela investigação de acidente ou incidente grave, baseada em informações resultantes da investigação e feita com a intenção de prevenir acidentes e incidentes graves;

«Registador de voo», qualquer tipo de registador instalado numa aeronave com a finalidade de facilitar a investigação de um acidente ou incidente grave;

«Registador de comunicação da torre», gravador de voz instalado na torre de controlo com a finalidade de facilitar a investigação de acidente ou incidente grave;

«Relatório final», significa o relatório concluído de acordo com o estabelecido no Anexo 13 e no presente diploma;

«Relatório preliminar», relatório utilizado para a rápida divulgação de informações obtidas durante as etapas iniciais da investigação;

«Reparação importante», reparação que envolva alteração apreciável no peso e centragem, na resistência estrutural, nas características operacionais, na fiabilidade ou outras características que afectem a navegabilidade da aeronave;

«Representante credenciado», uma pessoa, com qualificações adequadas, designada por um Estado para participar na investigação conduzida por outro Estado;

«UTC», significa - Tempo Universal Coordenado.

Artigo 3.º **Âmbito de aplicação**

1. O presente diploma aplica-se aos acidentes e incidentes graves que ocorram com aeronaves civis tripuladas, no território nacional ou no espaço aéreo sob jurisdição são-tomense.

2. Aplica-se igualmente aos acidentes e incidentes graves que ocorram no exterior do território nacional com aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe ou exploradas por um operador sediado ou residente em território São-tomense, no caso de nenhuma investigação técnica ser desencadeada pelo Estado da ocorrência.

CAPÍTULO II **Organismo Responsável pela Investigação**

Artigo 4.º **Organismo responsável**

1. É criada, na dependência do membro do Governo responsável pela área da aviação civil, o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, adiante designada por GPIAA.

2. São objectivos do GPIAA a investigação de acidentes e incidentes graves com aeronaves civis tripuladas e a participação nos programas e políticas de prevenção de acidentes e incidentes, no âmbito do presente diploma.

3. No exercício das suas atribuições, o GPIAA funciona de modo independente em relação à autoridade aeronáutica, demais organizações da aviação, bem como relativamente a qualquer outra entidade cujos interesses possam entrar em conflito com a missão que lhe é atribuída.

Artigo 5.º **Atribuições do GPIAA**

São atribuições do GPIAA:

- a) Investigar os acidentes e incidentes graves com a finalidade de determinar as suas causas e formular recomendações que visam evitar a sua repetição;
- b) Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica;
- c) Elaborar e homologar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes graves, em conformidade com o artigo 37.º da Convenção, o Anexo 13 à mesma Convenção e o presente diploma, e promover a sua divulgação;
- d) Participar nas actividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais no domínio da investigação e prevenção aeronáutica;
- e) Elaborar e aprovar os regulamentos e procedimentos de investigação de acidentes e incidentes graves de aviação civil;
- f) Fazer propostas para adequar a legislação às necessidades nacionais e aos compromissos assumidos internacionalmente nas matérias respeitantes aos seus objectivos;
- g) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes graves aeronáuticos, nos termos das normas nacionais e internacionais;
- h) Colaborar com os organismos de segurança dos operadores, dos serviços de tráfego aéreo e com associações profissionais nacionais, em matérias de prevenção;
- i) Colaborar com entidades homólogas de outros países na investigação e prevenção de acidentes de aviação;

- j) Colaborar com a Autoridades Aeronáutica na investigação e prevenção de incidentes de aviação;
- k) Delegar tarefas e solicitar a colaboração de entidades idóneas nos domínios da prevenção e investigação;
- l) Preparar, organizar e divulgar estatísticas de segurança de voo;
- m) Promover a formação, em matéria de prevenção e investigação, de pessoal que utilize no âmbito das suas atribuições, quer esteja afecto ou não ao GPIAA.

Artigo 6.º

Composição e competências

1. O GPIAA é um órgão permanente, composta por um Presidente, um Vice-presidente, um Vogal, um Secretário e por uma Comissão de investigação (equipa de investigadores) constituída de forma ad hoc.

2. Ao Presidente compete:

- a) Assegurar a prossecução dos objectivos e o bom funcionamento do Gabinete;
- b) Representar o Gabinete;
- c) Dirigir e coordenar os serviços do Gabinete, dispondo para tal das competências próprias nos termos da lei;
- d) Nomear o investigador responsável e a Comissão de investigação;
- e) Nomear o membro do Gabinete que o substituirá face a indisponibilidade do Vice-presidente.
- f) Aprovar os regulamentos e procedimentos de investigação de acidentes e incidentes graves de aviação civil;
- g) Participar no processo de investigação sempre que for necessário.

3. Ao Vice-presidente compete:

- a) Assegurar a elaboração dos relatórios de investigação, de acordo com os princípios estabelecidos na Convenção, no Anexo 13 à mesma Convenção e na lei nacional;

- b) Assegurar a elaboração, revisão e actualização dos regulamentos e procedimentos de investigação de acidentes e incidentes graves de aviação civil;
- c) O Vice-presidente substituirá o Presidente nas suas ausências e impedimentos;
- d) Participar no processo de investigação sempre que for necessário.

4. Ao Vogal compete:

- a) Assegurar o processo de documentação, tradução, património e arquivo;
- b) Participar no processo de investigação sempre que for necessário.

5. Ao Secretário compete:

- a) Assegurar, dentre outros, apoio em matérias de expediente, pessoal, contabilidade e economia.
- b) Participar no processo de investigação sempre que for necessário.

6. Compete aos Investigadores do GPIAA participar nas investigações para que sejam nomeados e executar todas as tarefas técnicas que lhes sejam afectadas, em prossecução dos objectivos e de acordo com as atribuições do GPIAA.

Artigo 7.º

Vínculo dos membros do Gabinete e da Comissão

1. O Presidente é nomeado de entre indivíduos de reconhecido mérito, com qualificações adequadas e experiência na investigação de acidentes aeronáuticos, em regime de comissão de serviço por três anos renováveis, dispondo para tal das competências próprias nos termos da lei;

2. O Vice-Presidente é nomeado de entre indivíduos de reconhecido mérito, com qualificações adequadas e experiência na investigação de acidentes aeronáuticos, em regime de comissão de serviço por três anos renováveis, dispondo para tal das competências próprias nos termos da lei;

3. Vogal é nomeado de entre indivíduos de reconhecido mérito, com qualificações adequadas e experiência na investigação de acidentes aeronáuticos, em re-

gime de comissão de serviço por três anos renováveis, dispondo para tal das competências próprias nos termos da lei;

4. O Secretário é um técnico, especialista em área específica do sector da aviação civil, recrutado nos termos previstos na lei ou em regime de requisição ou destacamento, com garantia do seu lugar de origem dos direitos nele adquirido.

5. A equipa de investigadores deve ser constituída por pessoas especialistas em áreas específicas do sector da aviação civil, com qualificações adequadas para realizarem investigações de acidentes e incidentes graves de aeronaves, que serão disponibilizados pelos organismos a que pertencem, mediante a celebração de protocolos com o GPIAA.

Artigo 8.º **Regime financeiro**

1. O GPIAA é dotado de autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

2. O GPIAA fica autorizado a cobrar, nos termos da legislação aplicável, as taxas e outras receitas devidas pelos serviços prestados, bem como a ressarcir-se das despesas realizadas por conta de outrem, no âmbito das atribuições que lhe estão cometidas.

3. As importâncias a que se refere o número anterior, bem como as cobradas por entidade terceira, em contrapartida de tarefas realizadas e serviços prestados pelo GPIAA, nos termos da legislação aplicável, e cujo valor tenha sido incorporado nos custos da navegação aérea para efeitos de cálculo das taxas de rota, constituirão receita própria do GPIAA.

4. As receitas próprias não aplicadas em cada ano transitarão para o ano seguinte e constituirão uma dotação destinada a financiar as despesas com eventuais acidentes ou incidentes graves que venham a ocorrer no exercício do ano económico seguinte.

5. O Presidente do GPIAA é responsável pela prestação anual de contas e certificará os documentos de despesa.

6. Constituem, ainda, receitas do GPIAA:

a) As heranças, legados ou doações que lhe sejam destinados;

b) Quaisquer outros rendimentos ou receitas que por lei, contrato ou outra forma lhe sejam atribuídos.

Artigo 9.º **Contratação de serviços**

O GPIAA pode contratar serviços no âmbito das suas competências e nos termos da lei vigente, bem como celebrar protocolos de colaboração com outras entidades que visem assegurar a investigação de acidentes e incidentes.

Artigo 10.º **Localização**

O GPIAA localiza-se e funciona em instalações adequadas à especificidade do funcionamento do organismo.

CAPÍTULO III Investigação de Acidentes e Incidentes Graves

Artigo 11.º **Obrigatoriedade de realizar a investigação**

1. Qualquer acidente ou incidente grave abrangido pelo artigo 3.º deve ser objecto de uma investigação técnica.

2. A investigação prevista no número anterior não tem por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

3. A realização total ou parcial da investigação técnica é delegável noutro Estado signatário da Convenção, com a aceitação deste.

4. O GPIAA pode aceitar a delegação, por um outro Estado, da totalidade ou parte de uma investigação técnica da responsabilidade do referido Estado.

Artigo 12.º **Nomeação de investigadores**

1. Para a investigação de acidentes e incidentes graves, o Presidente do GPIAA nomeia o investigador responsável ou a comissão de investigação.

2. O investigador responsável, no exercício das suas funções, pode estabelecer contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus agentes, assim como trocar informações com organismos e en-

tidades públicas ou privadas, seja qual for a sua nacionalidade.

3. Em caso de impedimento do investigador responsável nomeado, ou em casos excepcionais em que a eficácia do inquérito o justifique, poderá o Presidente do GPIAA nomear outro investigador responsável, em sua substituição.

Artigo 13.º

Acidente que envolve aeronave de Estado

1. Em caso de acidente ou incidente grave entre uma aeronave civil e uma aeronave de Estado, a cooperação entre os investigadores nomeados nos termos do artigo 12.º do presente diploma e os investigadores destes organismos é objecto de despacho conjunto dos ministros da tutela.

2. Se ocorrer um acidente ou incidente grave que envolva uma aeronave civil em espaço aéreo sujeito a controlo militar ou em infra-estruturas destes organismos, é constituída uma equipa de investigação mista conduzida pelo GPIAA, incorporando elementos do órgão competente.

3. Em caso de acidente ou incidente grave que envolva uma aeronave de Estado em espaço aéreo sujeito a controlo civil ou em infra-estrutura civil, é constituída uma equipa de investigação mista conduzida pelo órgão competente, incorporando elementos designados pelo GPIAA.

Artigo 14.º

Competências do investigador responsável

1. Ao investigador responsável compete:

- a) Determinar as acções necessárias à investigação técnica;
- b) Comunicar à autoridade judiciária competente a ocorrência do acidente sempre que julgar necessário;
- c) Assegurar que a investigação técnica é conduzida de acordo com as normas e práticas recomendadas pela OACI;
- d) Efectuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise;

- e) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente grave, incluindo aquelas que podem não estar directamente a ele ligadas, mas que se entenda serem de particular importância para a segurança do voo;
- f) Propor ao Presidente do GPIAA a colaboração de organizações estrangeiras de investigação de acidentes ou outras organizações especializadas;
- g) Requisitar às autoridades competentes os relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como os exames e os resultados das colheitas de amostras, efectuadas nas pessoas envolvidas na operação da aeronave e nos corpos das vítimas;
- h) Mandar proceder a testes de alcoolemia ou despistagem de estupefacientes nas pessoas envolvidas no acidente, sendo a recusa qualificada como crime de desobediência qualificada nos termos da lei penal;
- i) Solicitar às autoridades judiciárias ou policiais a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles, para efeito de investigação técnica;
- j) Transmitir às autoridades judiciárias os elementos que lhe forem solicitados;
- k) Determinar aos serviços de controlo de tráfego aéreo a cativação, durante o período de tempo necessário à investigação, das gravações das comunicações e dos registos radar e requerer a sua transcrição;
- l) Solicitar à Autoridade Meteorológica o relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente grave;
- m) Solicitar à autoridade aeronáutica nacional toda a informação de que esta disponha sobre infra-estruturas, pessoal, material, operadores e procedimentos aeronáuticos com interesse para a investigação, incluindo os relativos a certificados e licenças, bem como qualquer informação aeronáutica relevante;
- n) Solicitar às autoridades judiciárias ou policiais, sem prejuízo da investigação judiciária, a con-

servação e vigilância do local e da aeronave, bem como o seu conteúdo e destroços.

- o) Efectuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente;
- p) Ouvir depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas de acidentes ou incidentes graves, podendo notificá-las por escrito para comparecerem, sob pena de desobediência, em caso de não comparência injustificada.

2. As entidades mencionadas no número anterior deverão fornecer ao investigador responsável as informações referidas.

3. Se o investigador responsável encontrar, no decurso de uma investigação técnica, indícios que apontam que um acidente ou incidente grave resultou de um acto de interferência ilícita que constitui infracção criminal, deve proceder a sua comunicação imediata às autoridades competentes.

Artigo 15.º

Direito de acesso

1. Sob a direcção do investigador chefe e no exercício das suas competências, os investigadores têm acesso:

- a) Ao local do acidente ou incidente grave, bem como à aeronave, seu conteúdo ou destroços;
- b) A qualquer local com interesse para a investigação;
- c) Ao conteúdo dos registadores de voo e ou de quaisquer outros registos, assim como à leitura e análise desses elementos;
- d) Aos resultados dos exames ou das colheitas de amostras efectuadas nas pessoas envolvidas na exploração da aeronave e nas vítimas;
- e) A quaisquer informações pertinentes na posse do proprietário, do operador ou do construtor da aeronave e das entidades responsáveis pela aviação civil, incluindo aeroportos e sistemas de apoio à navegação aérea.

2. Para o cumprimento do exposto no número anterior, os investigadores, bem como pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem as funções de investigação de acidentes e incidentes graves, serão atribuídos cartões de identificação, cujo modelo e condições de emissão constam da proposta do Presidente do Gabinete aprovado pelo membro do Governo responsável pelo sector da aviação civil.

Artigo 16.º

Colaboração e participação de outras entidades

1. O GPIAA pode requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outros órgãos da Administração Pública, empresas públicas ou privadas e Forças Armadas, para exercerem funções de investigador, integrando ou assessorando a equipa de investigação nomeada nos termos do artigo 12.º.

2. No caso de especialistas pertencentes ao sector público, são disponibilizados pelos organismos a que pertencem, os quais suportam os encargos com a respectiva remuneração, cabendo ao GPIAA os encargos com as deslocações, ajudas de custo e outras, decorrentes da investigação.

3. Participação dos Estados cujos cidadãos sofreram ferimentos graves ou perdas humanas:

Um Estado que tenha interesse especial num acidente, independentemente do local que o mesmo tenha ocorrido, devido as mortes e/ou ferimentos graves dos seus cidadãos, através de um pedido para o efeito, ser-lhe-á permitido pela Autoridade a nomear um especialista que poderá:

- (i) visitar o local do acidente;
- (ii) ter acesso as informações factuais relevantes;
- (iii) participar na identificação das vítimas;
- (iv) assistir na inquirição dos passageiros sobreviventes que são cidadãos do Estado do especialista; e
- (v) receber uma cópia do Relatório Final.

CAPÍTULO IV

Procedimentos na Investigação de Acidente e Incidente Grave

Artigo 17.º

Notificação obrigatória

1. São de notificação obrigatória todos os acidentes e incidentes graves verificados no território ou no espaço aéreo sob a jurisdição de São Tomé e Príncipe que ocorram com qualquer tipo de aeronave, incluindo as não tripuladas, seja qual for o seu registo ou marca de nacionalidade, compreendendo:

- a) Balões tripulados;
- b) Dirigíveis;
- c) Planadores com ou sem motor;
- d) Aviões;
- e) Helicópteros;
- f) Autogiros;
- g) Ultraleves com ou sem motor.

2. A obrigação da notificação do acidente ou incidente grave compete às seguintes entidades:

- a) Piloto comandante da aeronave envolvida;
- b) Operador ou proprietário da aeronave envolvida;
- c) Gestor dos aeroportos, aeródromos e heliportos em cuja área ocorra o acidente ou incidente grave;
- d) Controlador de tráfego aéreo ou chefes de turno de órgãos de controlo ou informação de tráfego aéreo em cuja área ocorra o acidente ou incidente grave;
- e) a pessoa que esteja envolvida na concepção, construção, manutenção ou modificação de uma aeronave ou de quaisquer equipamentos ou peças das mesmas.
- f) Uma pessoa que assine um certificado de manutenção ou de colocação em serviço de uma aeronave ou de quaisquer equipamentos ou peças das mesmas;

g) Uma pessoa que exerça uma função ligada à instalação, modificação, manutenção, reparação, revisão, verificação em voo ou inspecção de instalações de tráfego aéreo;

h) Uma pessoa que exerça uma função ligada à assistência em terra de aeronaves, incluindo o abastecimento, a prestação de serviços, a preparação da folha de carga, o carregamento, a eliminação de gelo e o reboque num aeródromo.

3. A notificação de acidentes e incidentes graves deve ser feita ao GPIAA no prazo de 6 (seis) horas após a sua ocorrência.

4. As autoridades militares, policiais e aduaneiros devem notificar ao GPIAA os acidentes e incidentes graves que tenham ocorrido em espaço sob a sua jurisdição.

5. Os tripulantes ou, na sua indisponibilidade, o operador da aeronave envolvida num acidente ou incidente grave devem elaborar de imediato o relatório da ocorrência, contendo os factos, condições e circunstâncias relacionados com o acidente ou incidente grave e no caso de incapacitação física e/ou mental, o tripulante deve fazê-lo logo que a sua condição física ou mental o permita.

6. O GPIAA também deve ser informado, obrigatoriamente, no mais curto espaço de tempo, pelo operador, proprietário ou seu representante legal, de qualquer acidente ou incidente grave ocorrido no estrangeiro, com qualquer aeronave de registo são-tomense, ou explorada por operador sediado ou residente em São Tomé e Príncipe.

7. O Presidente do GPIAA pode determinar, atentas as recomendações e práticas preconizadas pela OACI, a forma a utilizar para as notificações e relatórios referidos nos n.ºs 2, 5 e 6, devendo para o efeito publicitá-la através do AIP – STP.

Artigo 18.º

Conteúdo da notificação

1. A notificação deve estar em linguagem clara, preferencialmente em língua portuguesa e conter o máximo de informações possíveis, e não deve ser atrasada por alegada falta de informações.

2. A notificação deve conter, tanto quanto possível:

- a) O tipo de evento, abreviadamente ACCID ou INCID (acidente ou incidente);
- b) O fabricante, modelo e registo da aeronave;
- c) O nome do proprietário ou do operador e localitário (se houver);
- d) O nome do comandante;
- e) A data e hora UTC da ocorrência;
- f) O último ponto de partida e ponto de desembarque previsto;
- g) A posição da aeronave com relação a algum ponto geográfico para facilitar a sua localização;
- h) O número de tripulantes e passageiros a bordo, bem como as suas nacionalidades;
- i) A descrição do acidente ou incidente grave, designadamente as características físicas do acidente ou área de incidente grave, bem como uma indicação de dificuldades de acesso ou exigências especiais de conseguir aceder ao sítio;
- j) As informações sobre a existência de mercadorias perigosas a bordo da aeronave;
- k) A extensão dos danos da aeronave; e
- l) Qualquer outra informação considerada importante.

Artigo 19.º
Notificação voluntária

1. Além da notificação obrigatória instituída pelo artigo 17.º podem ser designados organismos ou entidades para estabelecerem um sistema de notificação voluntária que colija e analise informações sobre deficiências verificadas na aviação que não sejam de notificação obrigatória nos termos deste sistema, mas que o autor da notificação considere como riscos reais ou potenciais.

2. Os organismos ou entidades que estabeleçam um sistema de notificação voluntária estabelecem as condições para a despersonalização, pelos organismos ou entidades que hajam designado nos termos do n.º 1, das

comunicações voluntárias efectuadas no âmbito desse sistema.

Artigo 20.º
Protecção da informação

1. O GPIAA e a autoridade aeronáutica devem tomar as medidas necessárias, nos termos da legislação nacional, para assegurar a devida confidencialidade das informações por elas recebidas nos termos dos artigos 17.º e 19.º.

2. Estas informações apenas podem ser utilizadas para efeitos de investigação e prevenção de acidentes.

3. Independentemente do tipo ou classificação da ocorrência, do acidente ou do incidente grave, o nome e o endereço de qualquer pessoa nunca devem ser registados na base de dados que for estabelecida para o efeito.

4. O Estado de São Tomé e Príncipe assegura nos termos da legislação e práticas nacionais, que os trabalhadores que comunicarem os incidentes de que possam ter conhecimento não sejam prejudicados pelo seu empregador.

5. O presente artigo é aplicável sem prejuízo das regras nacionais relativas ao acesso das autoridades judiciais à informação.

Artigo 21.º
Protecção da aeronave e do local do acidente

1. É interdito a qualquer pessoa, sem prévia autorização do investigador responsável, modificar o estado do local onde tenha ocorrido um acidente, dele retirar seja o que for, destruir provas, bem como manipular ou deslocar a aeronave ou elementos seus, durante o período necessário para uma investigação, salvo por imposição de acções de salvamento ou segurança das populações.

2. Compete às entidades policiais, Forças Armadas, directores dos aeroportos, aeródromos e heliportos assegurar que o local do acidente é mantido inalterável, sem prejuízo das acções de salvamento.

3. Compete ao operador da aeronave envolvida em um acidente ou incidente grave preservar todos os registos, relatórios, documentos internos, memorandos e outros documentos relacionados com a aeronave, a tripulação, o pessoal técnico, manutenção, ou que tenha

alguma ligação com o acidente ou incidente grave, a menos que o GPIAA determine o contrário.

4. O investigador responsável tem competência para decidir formas adicionais de protecção do local do acidente.

5. As medidas tomadas pelas autoridades judiciais não devem constituir impedimento à investigação técnica e quando tomadas pelo investigador responsável também não devem constituir impedimento à investigação criminal.

6. A aeronave não pode ser removida do local do acidente sem autorização do investigador responsável, que determinará o local para onde a mesma deve ser deslocada para prosseguimento da investigação.

7. A aeronave envolvida em acidente ou incidente grave não pode ser objecto de reparação ou de qualquer tipo de intervenção de manutenção, sem que tenha sido liberada pelo investigador responsável, nos termos do artigo 22.º.

8. A protecção da aeronave envolvida em acidente ou incidente grave visa também evitar eventuais novos danos, acesso por pessoas não autorizadas, furto e deterioração.

Artigo 22.º

Liberação da aeronave, seus restos ou despojos

1. Compete ao investigador responsável autorizar a remoção e ou a liberação da aeronave, seus restos ou despojos, quando já não se tornem necessários à investigação.

2. Sempre que seja necessário, por circunstâncias especiais, remover a aeronave, seus restos ou despojos, deve fazer-se esboços, desenhos, notas descritivas, se possível tirar fotografias das posições e condições originais dos restos observando o local original de qualquer resto ou corpo removido, bem como as informações sobre as marcas e vestígios do impacto produzido pelas aeronaves.

3. As mercadorias ou as bagagens de passageiros podem ser removidos do avião na presença de um investigador, desde que este entenda que não são necessários como meios de provas.

4. Caso a aeronave acidentada vier de um país terceiro, as mercadorias ou as bagagens de passageiros que estejam dentro da aeronave ou na sua vizinhança,

só podem ser removidas com o consentimento de um oficial das Alfândegas.

5. Se o acidente ocorrer na água, a aeronave, seus restos ou despojos, devem ser retirados e transportados para um lugar seguro.

Artigo 23.º

Depoimentos

1. No âmbito da investigação técnica, o depoimento de testemunhas de qualquer acidente ou incidente grave com aeronaves é confidencial quanto à identidade das testemunhas e visa unicamente os objectivos da referida investigação.

2. Os depoimentos gravados podem ser utilizados quando não for possível produzir um depoimento escrito.

3. São obrigatórios os depoimentos de todas as pessoas intervenientes na segurança de voo.

Artigo 24.º

Relatório preliminar e intermédio sobre acidentes e incidentes graves

1. O investigador responsável deve preparar um relatório preliminar, de acordo com as normas e recomendações do Anexo 13.

2. O GPIAA deve enviar o relatório preliminar, no prazo de 30 (trinta) dias após a data do acidente, às autoridades e organizações previstas no Anexo 13 e a outras entidades que entenda útil.

3. Se no decurso da investigação forem detectadas situações em que se torne urgente implementar medidas de prevenção de futuros acidentes, o investigador responsável deve elaborar um relatório intermédio contendo as pertinentes recomendações de prevenção.

4. Se por qualquer razão, o Relatório Final não for divulgado dentro de 12 meses, o Investigador responsável deve preparar um relatório Intermédio contendo informação do estado de andamento da investigação em cada aniversário a contar da data da ocorrência.

5. O GPIAA compete proceder à divulgação imediata do relatório intermédio às autoridades previstas no Anexo 13 e a outras entidades e organizações que entenda útil.

Artigo 25.º
Relatório final

1. Compete ao investigador responsável elaborar o projecto do relatório final, em conformidade com as práticas e normas contidas no Anexo 13 e no Manual de Investigação de Acidentes da OACI, o qual reveste a forma apropriada ao tipo e gravidade do acidente ou incidente grave.

2. O Presidente do GPIAA deve enviar uma cópia do projecto do relatório final às autoridades e organizações previstas no Anexo 13, convidando-os a apresentar os seus comentários num período de 60 (sessenta) dias.

3. Se nenhum comentário for recebido dentro de 60 (sessenta) dias da data do envio do relatório, o investigador responsável remeterá o relatório final para homologação do Presidente do GPIAA, a menos que haja a prorrogação da referida data.

4. Compete ao Presidente do GPIAA enviar o relatório final ao membro do Governo de que depende e, posteriormente, promover o seu envio para as autoridades previstas no Anexo 13.

5. O GPIAA, protegendo o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente grave, deve publicar o relatório final, logo após o termo de todas as diligências necessárias à investigação, se possível no prazo de 12 (doze) meses a contar da data do acidente.

CAPÍTULO V
Documentação, Registos e Informações

Artigo 26.º
Fornecimento de provas e informação

1. Em caso de acidente ou incidente grave, os registadores de voo são imediatamente disponibilizados ao investigador responsável.

2. Qualquer entidade que disponha de informação ou de elementos de prova relevantes para a investigação deve preservá-los e fornecê-los ao investigador responsável, quando este os solicitar.

Artigo 27.º
Procedimento para a recuperação, leitura e análise dos gravadores de voo

1. Em caso de acidente ou incidente grave, é da responsabilidade do operador:

- a) A protecção e recuperação dos gravadores de dados e de voz de cabina até que o investigador responsável tome a custódia dos mesmos;
- b) A preservação dos gravadores, a que refere a alínea anterior, no estado em que se encontrem após o acidente ou incidente grave, e sob nenhuma circunstância, devem ser apagados, abertos, desarmados, ouvidos ou lidos antes do GPIAA ter a custódia dos mesmos.

2. O investigador responsável deve ler e transcrever os dados contidos nos gravadores de voz e de dados de voo de uma aeronave relacionada com qualquer acidente ou incidente grave.

3. Apenas as pessoas autorizadas pelo investigador responsável podem participar na leitura e transcrição dos registos da aeronave.

4. Após a transcrição, os gravadores devem permanecer sob a custódia do GPIAA pelo tempo que o investigador responsável considerar necessário.

Artigo 28.º
Divulgação de informação

1. O GPIAA não pode divulgar os documentos constantes do processo de investigação técnica, salvo à autoridade judiciária competente, a seu pedido.

2. Os referidos documentos constarão do relatório final somente quando forem necessários à análise do acidente ou incidente grave e as partes dos documentos que não forem relevantes para a análise não são divulgadas.

3. Os membros do GPIAA estão, em caso de existência de processo penal paralelo, sujeitos ao segredo de justiça relativamente a todos os factos que tenham vindo ao seu conhecimento em virtude de colaboração com a autoridade judiciária, sem prejuízo de se poderem incluir tais factos nos relatórios que tiverem de elaborar e de poderem divulgar esses relatórios.

4. Ao segredo de justiça referido no número anterior aplica-se o disposto no Código de Processo Penal.

Artigo 29.º
Preservação da documentação e reabertura da investigação

1. O GPIAA conserva a documentação respeitante à investigação técnica pelo prazo de 10 (dez) anos, con-

tados a partir da data de homologação do relatório final, ou, se houver reabertura da investigação, a partir da data de homologação do relatório decorrente da reabertura.

2. No caso de surgirem factos novos ou indícios relevantes durante o período de tempo referido no número anterior, o GPIAA deve reabrir a investigação.

3. A reabertura que se refere o número 2 deve ser realizada apenas com o objectivo de alargar o âmbito da investigação sobre a segurança e prevenção de acidentes.

CAPÍTULO VI

Conduta da Investigação

Artigo 30.º

Exame médico ou de autópsia

Na condução de uma investigação de um acidente em que houver lesão grave ou mortal, o investigador responsável deve providenciar o exame médico ou de autópsia completo, conforme o caso, da tripulação, dos passageiros e do pessoal de aviação implicado devendo esses, serem rápidos e completos.

Artigo 31.º

Cooperação na investigação

1. Os investigadores, e quando for o caso, conjuntamente com as autoridades judiciárias ou policiais devem actuar em colaboração mútua no sentido de assegurar a eficácia das investigações e quando presentes no local do acidente ou incidente grave, devem nomeadamente providenciar para que sejam tomadas imediatamente, sem prejuízo das operações de salvamento, as seguintes medidas:

- a) Isolamento e guarda do local do acidente;
- b) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;
- c) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objectivos da investigação técnica;
- d) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos destroços da aeronave e nos corpos das vítimas antes da sua remoção.

2. Compete aos investigadores a prática dos actos cautelares necessários e urgentes para assegurar os meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos.

3. Os investigadores devem comunicar aos investigadores judiciários, em caso de participação destes, as partes ou componentes da aeronave que, para efeitos da investigação, se torne necessário não deslocar ou desmontar, até ser efectuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

4. A desmontagem e colheita de peças ou documentos e restantes diligências necessárias à determinação das causas técnicas do acidente, devem ser realizadas nos termos do n.º 2.

5. Os investigadores prestarão às autoridades judiciárias a coadjuvação necessária no âmbito das suas funções.

Artigo 32.º

Recomendações de segurança

1. Em qualquer etapa da investigação de um acidente ou incidente grave, o GPIAA pode recomendar acções preventivas que considera necessárias serem tomadas para garantir a segurança da aviação civil.

2. As recomendações de segurança que provêm das investigações, devem ser comunicadas às autoridades de investigação de acidentes de outros Estados envolvidos na investigação e à OACI de acordo com as normas do Anexo 13.

3. Uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativamente a um acidente ou incidente grave.

4. As entidades nacionais a quem se dirigem as recomendações propostas no relatório final informarão ao GPIAA das acções tomadas e implementadas.

Artigo 33.º

Representantes credenciados

1. Compete ao GPIAA a designação do representante credenciado à investigação do acidente ou incidente grave com aeronave de registo são-tomense, ocorrido no estrangeiro.

2. A participação na investigação de um acidente ou incidente grave deve ser conduzida em conformidade com o disposto no Anexo 13.

3. No caso de ocorrência, em território nacional, de um acidente ou incidente grave com uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe, o GPIAA deve notificar, se as circunstâncias do acidente ou incidente o justificarem, o Estado de fabrico.

4. No caso de ocorrência, em território nacional, de um acidente ou incidente grave com uma aeronave registada noutro Estado, o GPIAA deve notificar, no mais curto espaço de tempo, o Estado de registo, o Estado do operador, o Estado do fabrico e a OACI, em conformidade com o Anexo 13.

5. Os Estados referidos no número anterior podem designar um representante credenciado para assistir à audição das testemunhas e para participar na peritagem dos destroços e noutras fases de investigação.

6. Os Estados que designem representantes credenciados podem designar um ou mais consultores técnicos para prestarem assistência ao representante credenciado.

7. Quando o Estado de registo ou o Estado do operador não designarem um representante credenciado, pode ser convidado o operador a participar na investigação, sujeito aos procedimentos da investigação técnica em vigor.

CAPÍTULO VII

Disposições Finais e Transitórias

Artigo 34.º

Direito transitório

Continua a CNIPAIA a ser o organismo responsável pela investigação de acidentes e incidentes graves com aeronaves civis tripuladas e pela participação nos programas e políticas de prevenção de acidentes e responsável pelo estabelecimento e actualização da legislação, regulamentação e procedimentos para investigação de acidentes e incidentes graves com aeronaves, até a instalação do GPIAA no âmbito do presente diploma.

Artigo 35.º

Instalação

A instalação do GPIAA torna-se efectiva com nomeação do respectivo Presidente.

Artigo 36.º

Regulamentação

1. O disposto no presente Decreto é objecto de regulamentação, conforme necessário.

2. A GPIAA deve publicar regulamentos relativos à execução das suas responsabilidades.

Artigo 37.º

Entrada em vigor

O presente Decreto entra em vigor após a publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros em 13 de Agosto 2020.- Primeiro-Ministro e Chefe do Governo, *Jorge Lopes Bom Jesus*; Ministro das Infraestruturas, Recursos Naturais e Ambiente, *Osvaldo António Cravid Viegas D'Abreu*; Ministro do Planeamento, Finanças e Economia Azul, *Osvaldo Tavares dos Santos Vaz*; Ministro da Defesa e Ordem Interna, *Óscar Aguiar Sacramento e Sousa*; Ministra da Justiça, Administração Pública, e Direitos Humanos, *Ivete da Graça dos Santos Lima Correia*; Ministro da Presidência do Conselho de Ministros, e dos Assuntos Parlamentares, *Wuando Borges Castro de Andrade*.

Promulgado em 18 de Setembro de 2020.

O Presidente da República, *Evaristo do Espírito Santo Carvalho*.



DIÁRIO DA REPÚBLICA

AVISO

A correspondência respeitante à publicação de anúncios no *Diário da República*, a sua assinatura ou falta de remessa, deve ser dirigida ao Centro de Informática e Reprografia do Ministério da Justiça, Administração Pública e Direitos Humanos – Telefone: 2225693 - Caixa Postal n.º 901 – E-mail: cir-reprografia@hotmail.com São Tomé e Príncipe. - S. Tomé.