



BOLETIM OFICIAL

S U P L E M E N T O

S U M Á R I O

CONSELHO DE MINISTROS:

Decreto-Lei nº 38/2009:

Estabelece os princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do Estado Cabo-Verdiano, de acidentes e incidentes graves aeronáuticos e cria a Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes de Aviação.

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei nº 38/2009

de 28 de Setembro

Cabo Verde, como Estado Contratante da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944 (Convenção de Chicago), 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 e práticas recomendadas, estabelecidas no Anexo 13 à referida Convenção.

Neste âmbito, e absorvendo a recomendação da OACI, 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 uma comissão - Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves - para o exercício de atribuições até agora cometidas à Agência de Aviação Civil.

Perante o exposto, o presente diploma contrai a forma de Decreto-Lei por regular matéria de competência concorrential, ou seja, tanto da competência do Governo como da Assembleia Nacional, de acordo com o disposto na alínea *b*) do art. 174º da Constituição.

Este diploma apresenta-se dividido em 43 artigos, estabelecendo os princípios que regem a investigação técnica da responsabilidade do Estado cabo-verdiano, sobre acidentes e incidentes graves aeronáuticos.

A comissão criada no âmbito deste diploma afigura-se como um órgão permanente e dotado de autonomia administrativa.

Neste contexto, foram definidos os procedimentos para a investigação de acidentes, 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, a referida comissão 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 responsáveis pela investigação e o respectivo investigador chefe, 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.

O capítulo VII constitui o regime sancionatório onde se tipificam os ilícitos contra-ordenacionais, passíveis de serem cometidos tanto por pessoas colectivas, como por pessoas singulares, perfilhando o mesmo princípio constante do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-lei n.º 57/2005, de 29 de Agosto.

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, atribuindo à Agência de Aviação Civil, competências em matéria de investigação de acidentes e incidentes graves até a instalação da CPIAA.

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

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 203º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais~~X~~ Artigo 1º**Objecto**

O presente diploma estabelece os princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do Estado Cabo-Verdiano, de acidentes e incidentes graves aeronáuticos e cria a Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes de Aviação.

Artigo 2º

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 verifique o seguinte:

- a) Uma pessoa tenha sofrido lesões mortais ou tenha ficado gravemente ferida, por qualquer das seguintes 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, de comportamento ou 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 serviços militares, aduaneiros ou policiais;

«Aeronave de Estado», as aeronaves usadas nos serviços militares, aduaneiros ou policiais;

«Publicação de Informação Aeronáutica - CV», adiante designada por AIP - CV, publicação de informação aeronáutica, 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 cabo-verdiana;

«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 matrícula», o Estado onde se encontra matriculada 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, considerando como tais, designadamente, as constantes da listagem publicada na AIP – Cabo-Verde;

«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-chefe», 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-chefe 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) Lacerações que causem hemorragias graves ou lesões nervosas, musculares ou tendinosas;
- d) A lesão de qualquer órgão interno;
- e) Queimaduras de 2.º ou 3.º graus 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, de modo necessário e directo, 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;

«Recomendação de segurança», qualquer proposta do organismo responsável pela investigação de acidentes ou incidentes, 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;

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

«Relatório preliminar», a comunicação utilizada para a rápida divulgação da informação obtida 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;

«UCT», significa o tempo universal conforme definido conforme a OACI.

Artigo 3º

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 cabo-verdiana.

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

CAPÍTULO II

Organismo responsável pela investigação

Artigo 4º X

Organismo responsável

1. É criada, na dependência do membro do Governo responsável pela área dos transportes, a Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, adiante designada por CPIAA.

2. São objectivos da CPIAA 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, a CPIAA 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 5º X

Atribuições da CPIAA

São atribuições da CPIAA:

- a) Investigar os acidentes e incidentes graves com a finalidade de determinar as suas causas e formular recomendações que evitem 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 25.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) Fazer propostas para adequar a legislação às necessidades nacionais e aos compromissos assumidos internacionalmente nas matérias respeitantes aos seus objectivos;
- f) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes graves aeronáuticos, nos termos das normas nacionais e internacionais;
- g) Colaborar com os organismos de segurança dos operadores, dos serviços de tráfego aéreo e com associações profissionais nacionais, em matérias de prevenção;
- h) Colaborar com entidades homólogas de outros países na investigação e prevenção de acidentes de aviação;
- i) Colaborar com as Autoridades Aeronáuticas na investigação e prevenção de incidentes de aviação;
- j) Delegar tarefas e solicitar a colaboração de entidades idóneas nos domínios da prevenção e investigação;
- k) Preparar, organizar e divulgar estatísticas de segurança de voo;
- l) Promover a formação, em matéria de prevenção e investigação, de pessoal que utilize no âmbito das suas atribuições, quer lhe esteja ou não afecto.

Artigo 6º X

Composição e competências

1. A CPIAA é um órgão permanente composta por um Presidente e um secretariado e por uma equipa de investigadores constituída de forma *ad hoc*.

2. Ao Presidente compete:

- a) Assegurar a prossecução dos objectivos e o bom funcionamento da Comissão;
- b) Representar a Comissão;
- c) Dirigir e coordenar os serviços da Comissão, dispondo para tal das competências próprias de director-geral, nos termos da lei;
- d) Nomear o investigador-chefe e a equipa de investigação;
- e) Assegurar a elaboração dos relatórios de investigação, de acordo com os princípios estabelecidos na Convenção e na lei nacional.

3. As competências referidas no n.º 2 são delegáveis no secretariado da Comissão ou, consoante a sua natureza, aos investigadores afectos à Comissão.

4. O secretariado da comissão substituirá o Presidente nas suas ausências e impedimentos.

5. Compete aos investigadores da CPIAA colaborar 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 da CPIAA.

6. Compete ao secretariado assegurar, dentre outros, apoio em matérias de expediente, tradução, arquivo, documentação, pessoal, contabilidade, património e economato.

Artigo 7º X

Vinculo dos membros da Comissão

1. O Presidente é nomeado de entre indivíduos de reconhecido mérito e experiência na investigação de acidentes aeronáuticos, em regime de comissão de serviço por três anos, renováveis, sendo equiparado a director-geral para todos os efeitos legais.

2. O secretariado é constituído por 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 e dos direitos nele adquiridos e um administrativo.

3. 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 de aeronaves, que serão disponibilizados pelos organismos a que pertencem, mediante a celebração de protocolos com a CPIAA.

Artigo 8º X

Regime financeiro

1. A CPIAA é dotada de autonomia administrativa.

2. A CPIAA fica autorizada 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 pela CPIAA, 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 da CPIAA, a incluir no Orçamento do Estado, consignadas a dotações de despesas com compensação em receita.

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 que venham a ocorrer no exercício do ano económico seguinte.

5. Por despacho do Ministro das Finanças, as verbas constantes da dotação prevista no número anterior podem ser afectadas, total ou parcialmente, a despesas de outra natureza.

6. A cobrança das receitas e a respectiva escrituração e depósito são feitos nos termos do regime da tesouraria do Estado.

7. O Presidente da CPIAA é responsável pela prestação anual de contas e certificará os documentos de despesa.

8. Constituem, ainda, receitas da CPIAA:

- a) As heranças, legados ou doações que lhe sejam destinados;
- b) 40% do valor das custas dos processos de contra-ordenação;
- c) Quaisquer outros rendimentos ou receitas que por lei, contrato ou outra forma lhe sejam atribuídos

Artigo 9º X

Contratação de serviços

A CPIAA 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 10º X

Localização

A CPIAA localiza-se e funciona em instalações adequadas à especificidade do funcionamento do organismo.

CAPÍTULO III

Investigação de acidentes e incidentes graves

Artigo 11º

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

Artigo 12º

Nomeação de investigadores

1. Para a investigação de acidentes e incidentes graves, o Presidente da CPIAA nomeia investigadores responsáveis pela investigação e o respectivo investigador-chefe.

2. O investigador-chefe, no exercício das suas funções, pode estabelecer os contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus agentes, assim como trocar informações e receber a colaboração de organismos e entidades públicas ou privadas, seja qual for a sua nacionalidade.

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

Artigo 13º

Acidentes que envolvem investigação militar

1. Em casos de acidente ou incidente grave entre uma aeronave civil e uma aeronave de Estado, a cooperação entre os investigadores nomeados nos termos do artigo 12º do presente diploma e os investigadores militares 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 militares, é constituída uma equipa de investigação mista conduzida pela CPIAA, incorporando elementos do órgão militar 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 militar competente, incorporando elementos designados pela CPIAA.

Artigo 14.º

Competências do investigador-chefe

1. Ao investigador-chefe compete:

- a) Determinar as acções necessárias à investigação técnica;
- b) Comunicar à autoridade judiciária competente a ocorrência do acidente;
- 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, salvo decisão de autoridade judiciária em contrário;
- 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 da CPIAA a colaboração de organizações estrangeiras de investigação de acidentes ou outras organizações especializadas;
- g) Requisitar à autoridade judiciária competente 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 de pistagem 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;

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 a preparação de 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 conservação, custódia e vigilância do local e da aeronave, conteúdo e destroços, e a autorização para efectuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente;

o) 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-chefe as informações referidas.

3. Se o investigador-chefe 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 15º

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 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. Aos 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 de portaria do membro do Governo responsável pelo sector da aviação civil, sob proposta do Presidente da Comissão.

Artigo 16º

Colaboração de outras entidades

1. A CPIAA 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 12º.

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 à CPIAA os encargos com as deslocações, ajudas de custo e outras, decorrentes da investigação.

CAPÍTULO IV

Procedimentos na investigação de acidentes e incidentes graves

Artigo 17º

Notificação

1. São de notificação obrigatória todos os acidentes e incidentes graves verificados no território ou no espaço aéreo sob a jurisdição de Cabo Verde que ocorram com qualquer tipo de aeronave, seja qual for a sua matrícula 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 e proprietário das aeronave envolvida;
- c) Gestor dos aeroportos, aeródromos e heliportos em cuja área ocorra o acidente ou incidente grave;
- d) Controladores de tráfego aéreo ou chefes de turno de órgãos de controlo ou informação de tráfego aéreo em cuja área ocorra o acidente ou incidente.
- e) Uma 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 à CPIAA no prazo de 6 (seis) horas após a sua ocorrência.

4. As autoridades policiais e militares devem notificar a CPIAA os acidentes e incidentes graves cuja ocorrência tenham verificado ou que tenham ocorrido em espaço sob sua jurisdição.

5. Os tripulantes ou, na sua indisponibilidade, o operador da aeronave envolvida num acidente ou incidente grave devem elaborar de imediato 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. A CPIAA também deve ser informada, 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 matrícula cabo-verdiana, ou explorada por operador sediado ou residente em Cabo Verde.

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

Artigo 18º

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 e incidente);
- b) O fabricante, modelo e matrícula do avião;
- c) O nome do proprietário ou do operador e locatário se houver;
- d) O nome do comandante;
- e) A data e hora UTC de 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 o sítio;
- j) As informações sobre a existência de mercadorias perigosas a bordo da aeronave;
- k) A extensão dos danos da aeronave;
- l) A indicação, se a investigação deve ser conduzida por Cabo Verde ou por outro Estado; e
- m) Qualquer outra informação considerada importante.

Artigo 19º

Notificação Voluntária

1. Além da notificação obrigatória instituída pelo artigo 17º 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 nº 1, das comunicações voluntárias efectuadas no âmbito desse sistema.

Artigo 20º

Protecção da informação

1. O CPIAA 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 e 19.

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 Cabo Verde 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 21º

Protecção da aeronave e do local do acidente

1. É interdito a qualquer pessoa, sem prévia autorização do investigador-chefe, 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 mesmo que a CPIAA determine o contrário.

4. O investigador-chefe 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-chefe também não devem constituir impedimento à investigação criminal.

6. A aeronave não pode ser removida do local do acidente sem autorização do investigador-chefe, que determinará o local para onde a mesma deve ser deslocada para prosseguimento da investigação, salvo disposição em contrário da autoridade judiciária.

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-chefe, nos termos do artigo 22º.

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 22º

Liberação da aeronave, seus restos ou despojos

1. Compete ao investigador-chefe autorizar a remoção e ou a liberação da aeronave, seus restos ou despojos, quando já não se tornem necessários à investigação, após previa autorização da autoridade judiciária.

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 23º

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 24º

Relatório preliminar e intermédio sobre acidentes e incidentes graves

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

2. A CPIAA 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-chefe deve elaborar um relatório intermédio contendo as pertinentes recomendações de prevenção.

4. À CPIAA compete proceder à divulgação imediata do relatório intermédio às autoridades interessadas.

Artigo 25º

Relatório final

1. Compete ao investigador-chefe elaborar o 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.

2. O investigador-chefe deve enviar uma cópia do relatório final aos Estados que participam na investigação e ao operador, 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-chefe remeterá o relatório final para homologação do Presidente da CPIAA, a menos que haja a prorrogação da referida data.

4. Compete ao Presidente da CPIAA 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. A CPIAA, 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 26º

Fornecimento de provas e informação

1. Em caso de acidente ou incidente grave, os registadores de voo são imediatamente disponibilizados ao investigador-chefe, sem prejuízo da investigação judiciária.

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

Artigo 27º

Procedimentos 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 de voz e de vozes de cabina até que o investigador-chefe 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 da CPIAA ter a custódia dos mesmos.

2. Na medida do possível, o investigador-chefe 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-chefe podem participar na leitura e transcrição dos registos da aeronave.

4. Após a transcrição, os gravadores devem permanecer sob a custódia da CPIAA pelo tempo que o investigador-chefe considerar necessário.

Artigo 28º

Divulgação de informação

1. A CPIAA 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 da CPIAA 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 29º

Preservação da documentação e reabertura da investigação

1. A CPIAA conserva a documentação respeitante à investigação técnica pelo prazo de 10 (dez) anos, contados

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, a CPIAA 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 30º

Exame médico ou de autópsia

Na condução de uma investigação de um acidente em que houver lesão grave ou mortal, o investigador-chefe 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 31º

Colaboração na investigação

1. As autoridades judiciárias ou policiais e os investigadores devem actuar em colaboração mútua, no sentido de assegurarem 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 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, realizadas nos termos do n.º 2, devem ser comunicadas à autoridade judiciária.

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

Artigo 32º

Recomendações de segurança

1. Em qualquer etapa da investigação de um acidente ou incidente grave, a CPIAA 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, quando documentos da OACI estão implicados, à OACI.

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 a CPIAA das acções tomadas.

Artigo 33º

Representantes credenciados

1. Compete à CPIAA a designação do representante credenciado à investigação do acidente ou incidente com aeronave de matrícula cabo-verdiana, ocorrido no estrangeiro.

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

3. No caso de ocorrência, em território nacional, de um acidente ou incidente grave com uma aeronave matriculada em Cabo Verde, a CPIAA 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 matriculada noutro Estado, a CPIAA deve notificar, no mais curto espaço de tempo, o Estado de matrícula, 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 matrícula 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

Regime sancionatório

Artigo 34º

Coimas por falta de reembolso

O incumprimento dentro do prazo legal do reembolso previsto no n.º 3 do artigo 41.º, ainda que por negligência, constitui contra-ordenação punível com coima, graduável entre a décima parte e metade da quantia do reembolso em falta, mas nunca inferior a 25.000\$00 (vinte e cinco mil escudos) nem superior a 500.000\$00 (quinhentos mil escudos) quando se tratar de pessoa singular e nunca inferior a 500.000\$00 (quinhentos mil escudos) nem superior a 5.000.000\$00 (cinco milhões de escudos) se se tratar de pessoa colectiva.

Artigo 35º

Pessoas colectivas

1. São punidas com coima de 500.000\$00 (quinhentos mil escudos) a 5.000.000\$00 (cinco milhões de escudos) as pessoas colectivas que:

- a) Negarem, ocultarem ou demorarem a entregar as gravações, documentos, dados e outras informações que lhe tenham sido solicitadas pela CPIAA no âmbito de uma investigação de acidentes de aeronaves;
- b) Negarem prestar informações e ou negarem o acesso aos investigadores da CPIAA, em exercício de funções de investigação, em violação do disposto no artigo 15º;
- c) Violarem as disposições dos nºs 1, 2, 3, 5 e 6 do artigo 17º;
- d) Não cumprirem com os requisitos da notificação requeridos nos termos do artigo 18º;
- e) Violarem as disposições dos nºs 3, 6 e 7 do artigo 21º;
- f) Violarem a disposição do n.º 3 do artigo 23º;
- g) Violarem o disposto no artigo 26º;
- h) Na sequência de um acidente ou incidente grave, apagarem, abrirem, desarmarem, ouvirem ou lerem os registos dos gravadores de voz e de dados de voo, sem a devida autorização do investigador-chefe.

2. Os limites mínimos e máximos das coimas previstas no número anterior são elevadas:

- a) Metade, em caso de dolo;
- b) Dobro, em caso de reincidência

3. A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 36º

Pessoas singulares

1. São punidas com coima de 25.000\$00 (vinte e cinco mil escudos) a 500.000\$00 (quinhentos mil escudos) as pessoas singulares que violarem:

- a) Negarem, ocultarem ou demorarem a entregar as gravações, documentos, dados e outras informações que lhe tenham sido solicitadas pela CPIAA no âmbito de uma investigação de acidentes de aeronaves;
- b) Negarem prestar informações e ou negarem o acesso aos investigadores da CPIAA, em exercício de funções de investigação, em violação do disposto no artigo 15º;
- c) As disposições dos nºs 1, 2, 3, 5 e 6 do artigo 17º;
- d) As disposições dos nºs 3, 6 e 7 do artigo 21º;

e) A disposição do n.º 3 do artigo 23.º; e

f) O disposto no artigo 26.º;

g) Na sequência de um acidente ou incidente grave, apagarem, abrirem, desarmarem, ouvirem ou lerem os registos dos gravadores de voz e de dados de voo, sem a devida autorização do investigador-chefe.

2. A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 37º

Sanções acessórias

1. Nos casos de acidentes e incidentes graves, puníveis com as coimas previstas nos artigos 35º e 36º, podem ser aplicadas as sanções acessórias seguintes:

- a) Suspensão dos certificados de idoneidade aeronáutica que permitem aos autores das contra-ordenações exercer a sua profissão ou actividades aeronáuticas, ou a pilotagem de aeronave particular;
- b) Inabilitação definitiva, do exercício das funções conferidas pelos certificados de idoneidade aeronáutica que permitem aos autores das contra-ordenações exercer a sua profissão ou actividades aeronáuticas, ou a pilotagem de aeronave particular;
- c) Suspensão dos certificados de navegabilidade das aeronaves nacionais de que sejam proprietários ou operadores os autores das contra-ordenações;
- d) Suspensão de 30 (trinta) dias até 6 (seis) meses, de licenças ou concessões atribuídas para a exploração de serviços aéreo-comerciais de que sejam detentores os autores das contra-ordenações;
- e) Revogação de licenças ou concessões atribuídas para a exploração de serviço aéreo-comerciais de que sejam detentores os autores das contra-ordenações;
- f) Interdição, em Cabo Verde, dos voos efectuados por operadores estrangeiros ou proprietários de aeronaves de matrícula estrangeira que sejam os autores das contra-ordenações.

2. As sanções previstas no número anterior são aplicáveis, tendo sempre em conta a gravidade da contra-ordenação cometida, o grau de culpa, a situação económica e a qualidade do agente, bem como a circunstância de ter havido ou não conduta reiterada.

Artigo 38º

Competência

1. O processamento das contra-ordenações e a aplicação das coimas competem ao Presidente da CPIAA.

2. As receitas provenientes das coimas reverterem em 40% para a CPIAA e o restante para o Estado.

3. A aplicação das sanções acessórias é da competência da autoridade aeronáutica nacional, sob proposta do Presidente da CPIAA.

4. Para todos os efeitos legais, incluindo o recurso das decisões tomadas ao abrigo dos nºs 1 e 3, é aplicável, respectivamente, o regime geral das contra-ordenações e o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 39º

Direito transitório

Até a instalação da CPIAA a Agência de Aviação Civil é 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, no âmbito do presente diploma.

Artigo 40º

Instalação

A instalação da CPIAA torna-se efectiva 90 (noventa) dias após a data da nomeação do respectivo Presidente.

Artigo 41º

Responsabilidade pelos custos com as peritagens técnicas

1. Os custos originados com as peritagens técnicas que se tornarem necessárias no âmbito do inquérito são da responsabilidade do operador.

2. Quando a CPIAA, por razões de andamento do inquérito, tiver de assumir o pagamento de custos referidos no número anterior, é reembolsado, pelo operador, das quantias pagas.

3. O operador é notificado pela CPIAA para efectuar o reembolso previsto no número anterior, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data da notificação.

Artigo 42º

Regulamentação

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

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

Artigo 43º

Entrada em vigor

O presente Decreto-Lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa - Cristina Duarte

Promulgado em 25 de Setembro de 2009

Publique-se

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 25 de Setembro de 2009

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*



BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001



Av. Amílcar Cabral/Calçada Diogo Gomes, cidade da Praia, República Cabo Verde.

C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09

Email: incv@gov1.gov.cv

Site: www.incv.gov.cv

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao Boletim Oficial desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Sendo possível, a Administração da Imprensa Nacional agradece o envio dos originais sob a forma de suporte electrónico (Disquete, CD, Zip, ou email).

Os prazos de reclamação de faltas do Boletim Oficial para o Concelho da Praia, demais concelhos e estrangeiro são, respectivamente, 10, 30 e 60 dias contados da sua publicação.

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser enviada à Administração da Imprensa Nacional.

A inserção nos Boletins Oficiais depende da ordem de publicação neles aposta, competentemente assinada e autenticada com o selo branco, ou, na falta deste, com o carimbo a óleo dos serviços donde provenham.

Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.

ASSINATURAS

Para o país:

	Ano	Semestre
I Série	8.386\$00	6.205\$00
II Série.....	5.770\$00	3.627\$00
III Série	4.731\$00	3.154\$00

Para países estrangeiros:

	Ano	Semestre
I Série	11.237\$00	8.721\$00
II Série.....	7.913\$00	6.265\$00
III Série	6.309\$00	4.731\$00

Os períodos de assinaturas contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.

AVULSO por cada página 15\$00

PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS

1 Página	8.386\$00
1/2 Página	4.193\$00
1/4 Página	1.677\$00

Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.

PREÇO DESTE NÚMERO — 180\$00