



# BOLETIM OFICIAL

## ÍNDICE

### CONSELHO DE MINISTROS

#### Decreto-lei n.º 6/2023:

Estabelece os princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do Estado Cabo-Verdiano, de acidentes e incidentes aeronáuticos e aprova o Regulamento que define o regime de comunicação e investigação técnica de acidentes e incidentes aeronáuticos.....216

#### Decreto-lei n.º 7/2023:

Estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes e incidentes no setor do transporte marítimo da responsabilidade do Estado Cabo-Verdiano.....242

#### Decreto-lei n.º 8/2023:

Procede à primeira alteração ao Decreto-lei n.º 53/2021, de 6 de agosto, que aprova a Orgânica do Governo.....253

## CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-lei nº 6/2023

de 23 de janeiro

O presente diploma visa, na sua essência resgatar uma série de princípios que regem a investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos, da responsabilidade do Estado de Cabo Verde, e que haviam sido perdidos com a revogação de alguns artigos do Decreto-lei n.º 38/2009, de 28 de setembro, pelo Decreto-lei n.º 62/2018, de 12 de dezembro, que cria o IPIAAM e aprova os seus Estatutos.

O mesmo pretende alinhar os princípios da investigação técnica com uma certa dinâmica própria da atividade aeronáutica consagrada no Decreto-lei n.º 62/2018, de 12 de dezembro, criando alicerces para que, de uma maneira mais estruturada, permita ao IPIAAM regulamentar o sistema técnico de investigação aeronáutica de acidentes e incidentes graves.

O presente diploma visa, portanto, harmonizar certos princípios com as normas e práticas recomendadas, dimanadas da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, em particular as plasmadas no Anexo 13 à supracitada Convenção.

Neste sentido, aproveitou-se a oportunidade para melhor definir o âmbito da investigação e o sistema de nomeação de investigadores e foi assegurado aos mesmos o acesso ao local de acidente, às testemunhas e aos registos das aeronaves acidentadas.

De igual modo, deu-se destaque às regras de investigação que envolvem aeronaves civis e militares, realçando o princípio de colaboração mútua das autoridades civis e militares competentes na investigação dos referidos acidentes ou incidentes graves.

Para além da obrigatoriedade da notificação dos acidentes e incidentes, é encorajado no âmbito do presente Decreto-lei o regime de notificação voluntário, permitindo às autoridades competentes uma gestão mais célere e eficaz.

Fica também instituído no presente Decreto-lei um sistema de proteção da informação, visando o princípio da confidencialidade requerido em situações tão sensíveis como é o da ocorrência de acidentes e incidentes graves.

A proteção das aeronaves no local do acidente é também salvaguardada, além de ter sido definido um regime contraordenacional sancionatório, tanto para pessoas singulares, quanto coletivas, que negarem, demorarem ou adulterarem as informações que forem requeridas pelo Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM), no âmbito das suas competências investigativas.

Para tanto foram estabelecidas molduras sancionatórias conformes com as previstas no diploma que aprova as contraordenações aeronáuticas civis.

O presente Decreto-lei dá finalmente ao IPIAAM a possibilidade de regulamentar todo o processo técnico da investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos

graves, ciente das responsabilidades que Cabo Verde tem enquanto Estado parte da Convenção de Chicago e membro da Agência da Investigação de Acidentes do Grupo do Acordo de Banjul (BAGAJA), cuja sede foi acolhida na Cidade da Praia.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea a) do n.º 2 do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º

##### Objeto

1 - O presente diploma estabelece os princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do Estado Cabo-Verdiano, de acidentes e incidentes aeronáuticos.

2 - O presente diploma aprova o Regulamento que define o regime de comunicação e investigação técnica de acidentes e incidentes aeronáuticos, publicado no Anexo I do presente diploma, do qual faz parte integrante, e baixa assinado pelo Ministro do Turismo e Transportes.

Artigo 2º

##### Definições

1 - Para efeitos do presente diploma entende-se por «Acidente» um acontecimento associado à operação de uma aeronave que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com a intenção de efetuar o voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primário é desligado, no qual:

- a) Uma pessoa tenha sofrido lesões fatais ou tenha ficado gravemente ferida, nas seguintes circunstâncias:
  - i) Encontrar-se na aeronave, ou
  - ii) Ter estado em contacto direto com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham separado da aeronave, ou
  - iii) Ter estado diretamente exposta ao fluxo dos reatores.
- b) A 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 afetado.
- c) Uma aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível.

2 - As circunstâncias indicadas na alínea a) do número anterior não constam como um Acidente nos termos do presente diploma, 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.

3 - As circunstâncias indicadas na alínea b) do n.º 1 não constam como um Acidente nos termos do presente diploma, quando:

- a) Esteja em causa falhas ou avarias do motor quando os danos se limitem a um único motor incluindo às suas capotagens ou acessórios, às hélices, pontas das asas, antenas, sondas, palhetas, pneus, travões, rodas, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, para-brisas, o revestimento da aeronave, como pequenas amolgadelas ou perfurações; ou
- b) Esteja em causa danos menores nas pás do rotor principal, nas pás do rotor de cauda, no trem de aterragem e os danos provocados por queda de granizo ou colisão com aves, incluindo as perfurações do radome.

4 - Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Aeronave», qualquer máquina que deve a sua sustentação na atmosfera a reações do ar que não aquelas contra a superfície da terra;
- b) «Aeronave Remotamente Pilotada» (ARP), aeronave não tripulada pilotada a partir de uma estação de pilotagem remota, utilizada com propósitos não recreativos;
- c) «Aeronave civil», qualquer aeronave que no momento do acidente ou incidente não esteja a ser usada em serviços militares, aduaneiros ou policiais;
- d) «Aeronave de Estado», as aeronaves usadas nos serviços militares, aduaneiros ou policiais;
- e) «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;
- f) «ATS (Air Traffic Services)», são serviços de tráfego aéreo que incluem as atividades de informação de voo, alerta, consulta e controlos de tráfego aéreo, área, aproximação e aeródromo.;
- g) «Autoridade Aeronáutica», a Agência de Aviação Civil (AAC), a entidade responsável pela supervisão da aviação civil em Cabo Verde;
- h) «Autoridade de Investigação de Acidentes», o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos

e Marítimos (IPIAAM), autoridade designada pelo Estado de Cabo Verde responsável pela investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos e marítimos;

- i) «BAGAIÁ», a Agência de Investigação de Acidentes do Grupo do Acordo de Banjul, instituída pelo artigo 2º do Acordo da Agência de Investigação de Acidentes do Grupo do Acordo de Banjul, assinada em Montreal, a 30 de junho de 2009;
- j) «Causas», ações, omissões, eventos ou condições, ou uma combinação destes, que conduziram ao acidente ou incidente.
- k) «Consultor Técnico», uma pessoa nomeada por um Estado, com base nas suas qualificações, para prestar assistência ao seu representante credenciado no âmbito de uma investigação de segurança;
- l) «Convenção», a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944;
- m) «Despersonalização», a supressão, nas comunicações efetuadas, de quaisquer dados pessoais relativos ao autor, bem como de pormenores técnicos suscetíveis de conduzir à identificação do autor ou de terceiros por inferência a partir de tais informações;
- n) «Estados Contratantes», todos os Estados que sejam signatários da Organização da Aviação Civil Internacional (Convenção);
- o) «Estado de Desenho», o Estado que detenha a jurisdição sobre a organização responsável pelo desenho de tipo;
- p) «Estado de Fabrico», o Estado com jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave;
- q) «Estado de Ocorrência», o Estado em cujo território ocorra um acidente ou incidente;
- r) «Estado do Operador», o Estado onde está localizado o estabelecimento principal do operador ou, se não existir tal lugar, o domicílio permanente do operador;
- s) «Estado de registo», o Estado no qual uma aeronave se encontra registada;
- t) «Fatores contributivos», as ações, omissões, eventos ou condições, ou uma combinação destas, que, se eliminados, evitados ou ausentes, teriam reduzido a probabilidade de ocorrência do acidente ou incidente ou atenuado a sua gravidade. A identificação de fatores contributivos não implica a atribuição de qualquer culpa ou determinação da responsabilidade administrativa, civil ou penal;
- u) «Incidente», uma ocorrência, não classificada como um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afete ou possa afetar a segurança das operações;

- v) «Incidente grave», um incidente relacionado com a operação de uma aeronave que envolve circunstâncias que indicam que existiu uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente;
- w) «Investigação», processo conduzido com a finalidade de prevenção de acidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a produção de conclusões, incluindo a determinação de causas e/ou fatores contributivos e, quando apropriado, a elaboração de recomendações de segurança;
- x) «Investigador-chefe», a pessoa responsável, designado, por força das suas qualificações, pelo Presidente do Conselho Diretivo do IPIAAM, para a realização e controlo de uma investigação de segurança;
- y) «Investigador», a pessoa, com qualificações adequadas, nomeada para colaborar com o investigador chefe nas tarefas de investigação de acidentes e incidentes;
- z) «Investigador judiciário», a pessoa a quem incumbe, por força da lei, a responsabilidade pela investigação judiciária;
- aa) «Lesão grave», qualquer lesão sofrida por uma pessoa durante um acidente, de que resulte o seguinte:
- i) 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;
  - ii) Fraturas ósseas, exceto fraturas simples de dedos ou do nariz;
  - iii) Lacerações que causem hemorragias graves ou lesões nervosas, musculares ou tendinosas;
  - iv) A lesão de qualquer órgão interno;
  - v) Queimaduras de segundo ou terceiro graus ou quaisquer queimaduras em mais de 5% da superfície do corpo;
  - vi) A exposição comprovada a substâncias infecciosas ou radiações nocivas.
- bb) «Lesão fatal», qualquer lesão sofrida por uma pessoa, durante um acidente, que, de modo necessário e direto, lhe provoque a morte imediatamente ou no prazo de trinta dias a contar da data desse acidente;
- cc) «Massa máxima», a quantidade de massa máxima certificada à descolagem;
- dd) «OACI», Organização da Aviação Civil Internacional;
- ee) «Ocorrência», qualquer interrupção operacional, defeito, erro ou qualquer outra circunstância irregular que tenha influenciado ou tenha podido influenciar a segurança de voo e que não tenha resultado num acidente ou incidente grave;
- ff) «Operador», uma pessoa, organização ou empresa envolvida ou que se propõe envolver na operação de uma aeronave;
- gg) «Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO)», um conjunto integrado de regulamentos e atividades destinadas a melhorar a segurança operacional;
- hh) «Publicação de Informação Aeronáutica (AIP)» uma publicação emitida por um Estado, ou com a autorização deste, contendo informação aeronáutica de carácter duradouro indispensável para a navegação aérea.;
- ii) «Recomendação de segurança», uma proposta de uma autoridade de investigação de acidentes com base em informações derivadas de uma investigação, ou decorrentes de outras fontes incluindo estudos de segurança, feita com a intenção de evitar acidentes ou incidentes e que, em nenhum caso, tenha o objetivo de criar uma presunção de culpa ou responsabilidade por um acidente ou incidente.
- jj) «Recomendação de Segurança de Interesse Global (SRGC)». Uma recomendação de segurança em relação a uma deficiência sistêmica com uma probabilidade de recorrência, com consequências significativas a nível global e exigindo ação oportuna para melhorar a segurança.
- kk) «Registador de voo», qualquer tipo de registador instalado numa aeronave com a finalidade de facilitar as investigações em caso de acidente ou incidente;
- ll) «Registador de voo de separação automática (ADFR)» um gravador de voo combinado instalado na aeronave, capaz de se separar automaticamente a partir da aeronave;
- mm) «Relatório final», relatório concluído de acordo com o estabelecido no Anexo 13;
- nn) «Relatório preliminar», a comunicação utilizada para a rápida divulgação da informação obtida durante as etapas iniciais da investigação;
- oo) «Reparação importante», reparação que envolva alteração apreciável no peso e centragem, na resistência estrutural, nas características operacionais, na fiabilidade ou outras características que afetem a navegabilidade da aeronave;
- pp) «Representante credenciado», uma pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, para participar numa investigação de segurança realizada por outro Estado;
- qq) «Tempo Universal Coordenado (UTC), é uma escala de tempo coordenado, mantida pelo Gabinete Internacional de Pesos e Medidas e utilizada como padrão de hora certa no controlo de tráfego aéreo e serviços de meteorologia aeronáutica

Artigo 3º

#### Âmbito de aplicação

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

2 - Aplica-se igualmente aos acidentes e incidentes 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 em que:

- a) A localização do acidente ou incidente não pode definitivamente ser estabelecida como sendo no território de qualquer outro Estado; ou
- b) acidente ou incidente tenha ocorrido no território de um Estado não contratante que não tenha a intenção de realizar uma investigação em conformidade com o Anexo 13 à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional.

3 - O Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM), na qualidade de Autoridade Investigadora de Acidentes tomará todas as medidas possíveis para assegurar que os procedimentos e práticas de investigação de acidentes e incidentes sejam compatíveis com o Anexo 13 à Convenção de Chicago, para a área de aviação civil.

4 - Quando o IPIAAM for notificado de um acidente ou incidente na aviação civil, decidirá quanto ao âmbito e à dimensão da investigação requerida e os procedimentos a serem seguidos na realização da investigação, com base nas elações que espera extrair da investigação para a melhoria de segurança.

#### Artigo 4º

##### Obrigatoriedade de realizar a investigação

1 - Qualquer acidente ou incidente abrangido pelo artigo anterior deve ser objeto de uma investigação técnica.

2 - A investigação prevista no número anterior não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidade civil ou criminal.

3 - A realização total ou parcial da investigação técnica na aviação civil é delegável noutro Estado signatário da Convenção de Chicago, com a aceitação deste.

4 - O Estado de Cabo Verde como membro da BAGAIA, pode delegar a realização total ou parcial da investigação técnica na aviação civil à mesma.

5 - O IPIAAM, para o setor da aviação civil, pode aceitar a delegação, por um outro Estado, da totalidade ou parte de uma investigação técnica da responsabilidade do referido Estado.

#### Artigo 5º

##### Nomeação de investigadores

1 - Para a investigação de acidentes e incidentes, o Conselho Diretivo do IPIAAM através do seu Presidente, nomeia os investigadores e o respetivo investigador-chefe, bem como o seu substituto.

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, o mesmo será substituído pelo investigador substituto nomeado nos termos do n.º 1, por determinação do Presidente do Conselho Diretivo do IPIAAM.

#### Artigo 6º

##### Acidentes Aeronáuticos que envolvem uma investigação militar

1 - Em casos de acidente ou incidente entre uma aeronave civil e uma aeronave de Estado, a cooperação entre os investigadores nomeados nos termos do artigo 5º e os investigadores militares é objeto de Despacho dos membros do Governo da tutela.

2 - Se ocorrer um acidente ou incidente que envolva uma aeronave civil em espaço aéreo sujeito a controlo militar ou em infraestruturas militares, é constituída uma equipa de investigação mista conduzida pelo IPIAAM, incorporando elementos do órgão militar competente.

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

#### Artigo 7º

##### Competências do investigador-chefe

1 - O investigador-chefe tem autoridade exclusiva para a condução de uma investigação para o qual foi nomeado.

2 - Compete ainda ao investigador-chefe:

- a) Informar aos Membros do Conselho Diretivo do IPIAAM sobre a investigação, incluindo as conclusões sobre causas e fatores contributivos, e recomendações de segurança relacionadas com as investigações conduzidas;
- b) Determinar as ações necessárias à investigação técnica;
- c) Assegurar que a investigação técnica é conduzida de acordo com as normas e práticas recomendadas pela OACI;
- d) Efetuar o levantamento imediato das evidências 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, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele ligadas, mas que se entenda serem de particular importância para a segurança operacional;
- f) Propor 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, efetuadas nas pessoas envolvidas nas operações aeronáuticas, e nos corpos das vítimas;
- h) Mandar proceder a testes de alcoolemia ou despistagem de estupefacientes nas pessoas envolvidas no acidente;
- 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;
- m) Solicitar à Autoridade Aeronáutica nacional toda a informação de que esta disponha sobre infraestruturas, 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 efetuar 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, podendo notificá-las por escrito para comparecerem, sob pena de desobediência, em caso de não comparência injustificada.

3 - As entidades mencionadas no número anterior deverão fornecer ao investigador-chefe as informações referidas.

4 - Se o investigador-chefe encontrar, no decurso de uma investigação técnica indícios que apontam que um acidente ou incidente que resultou de um ato de interferência ilícita que constitui infração criminal, deve proceder a sua comunicação imediata às autoridades competentes.

#### Artigo 8º

##### Conflitos de interesse

Para garantir a independência funcional do IPIAAM e garantir a credibilidade das suas investigações, os membros do IPIAAM devem evitar conflitos de interesses reais e potenciais.

#### Artigo 9º

##### Coordenação da investigação

1 - O IPIAAM deve tomar todas as medidas necessárias e razoáveis para garantir que os procedimentos e práticas de investigação que segue em relação a acidentes e incidentes de aeronaves sejam compatíveis, na medida do possível, com os requisitos de investigação, procedimentos e práticas seguidos por outras instituições, nomeadamente as autoridades reguladoras, forças policiais ou de medicina legal.

2 - O IPIAAM deve envidar todos os esforços necessários e razoáveis para celebrar acordos para promover a coordenação de atividades entre o IPIAAM e as entidades mencionadas no número anterior, relativamente a:

- a) Procedimentos e práticas de investigação;
- b) Requisitos para a notificação de acidentes e incidentes com aeronaves;
- c) Procedimentos em caso de conflitos de interesses durante as suas atividades no que diz respeito a acidentes ou incidentes com aeronaves.

3 - O IPIAAM pode investigar acidentes e incidentes aeronáuticos que envolvam aeronaves e instalações estatais e civis, devendo nessas situações, tomar todas as medidas razoáveis para garantir que as suas atividades de investigação sejam coordenadas com as outras investigações em curso, se houver.

4 - Quando uma instituição é notificada de um acidente ou incidente com aeronave que o IPIAAM tem o poder de investigar nos termos do presente diploma, esta instituição deve:

- a) Notificar o IPIAAM, fornecendo as informações do acidente ou incidente com a aeronave; e
- b) Informar o IPIAAM sobre qualquer investigação que a instituição pretenda conduzir e sobre quaisquer medidas corretivas planeadas para serem implementadas.

#### Artigo 10º

##### Direito de acesso

Sob a direção do investigador-chefe e no exercício das suas competências, os investigadores têm acesso:

- a) Ao local do acidente ou incidente, 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 efetuadas 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.

Artigo 11º

**Colaboração de outras entidades**

1 - O IPIAAM pode solicitar 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 5º.

2 - A colaboração dos especialistas referidos no número anterior, são disponibilizados pelos órgãos da Administração Pública, empresas públicas ou privadas e as Forças Armadas, mediante a celebração de protocolos com o IPIAAM.

Artigo 12º

**Notificação obrigatória**

1 - São objeto de notificação obrigatória todos os acidentes e incidentes 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, nomeadamente:

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

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

- a) piloto comandante da aeronave envolvida;
- b) operador e proprietário das aeronaves envolvidas;
- c) gestor dos aeroportos, aeródromos e heliportos em cuja área ocorra o acidente ou incidente;
- d) prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo;
- e) Os controladores de tráfego aéreo ou chefes de turno de órgãos de controlo ou informação de tráfego aéreo em cuja área de responsabilidade ocorra o acidente ou incidente.

- f) Uma pessoa que esteja envolvida na conceção, construção, manutenção ou modificação de uma aeronave ou de quaisquer equipamentos ou peças das mesmas.
- g) Uma pessoa que assine um certificado de manutenção ou de colocação em serviço de uma aeronave ou de quaisquer equipamentos ou peças das mesmas;
- h) Uma pessoa que exerça uma função ligada à instalação, modificação, manutenção, reparação, revisão, verificação em voo ou inspeção de instalações de tráfego aéreo;
- i) 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 IPIAAM no prazo máximo de seis horas após a sua ocorrência, e os restantes incidentes no prazo máximo de quarenta e oito horas.

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

5 - O IPIAAM também deve ser informado, obrigatoriamente, no mais curto espaço de tempo, pelo operador, proprietário ou seu representante legal, de qualquer acidente ou incidente ocorrido no estrangeiro, com qualquer aeronave de matrícula cabo-verdiana, ou explorada por operador sediado ou residente em Cabo Verde.

6 - O IPIAAM pode determinar, atentas às normas e práticas recomendadas pela OACI, a forma a utilizar para as notificações e relatórios referidos no presente artigo.

Artigo 13º

**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) tipo de evento, abreviadamente ACCID no caso de ocorrência de um acidente, a abreviatura SINCID no caso de um incidente grave ou INCID no caso de ocorrência de um incidente;
- b) A identificação da aeronave;
- c) fabricante, modelo e matrícula da aeronave;
- d) nome do proprietário ou do operador e locatário se houver;

- e) nome do comandante;
- f) A data e hora no Tempo Universal Coordenado (UTC) de ocorrência;
- g) último ponto de partida e ponto de desembarque previsto;
- h) A posição da aeronave com relação a algum ponto geográfico para facilitar a sua localização;
- i) número de tripulantes e passageiros a bordo, bem como as suas nacionalidades;
- j) A descrição do acidente ou incidente, designadamente as características físicas do acidente ou área de incidente, bem como uma indicação de dificuldades de acesso ou exigências especiais de conseguir o sítio;
- k) As informações sobre a existência de mercadorias perigosas a bordo da aeronave;
- l) A extensão dos danos da aeronave; e
- m) Qualquer outra informação considerada importante.

Artigo 14º

**Notificação voluntária**

1 - Além da notificação obrigatória instituída pelo artigo 12º, podem ser designados organismos ou entidades para estabelecerem um sistema de notificação voluntária que colete e analise informações sobre as deficiências verificadas na aviação que não sejam alvo de notificação obrigatória nos termos deste sistema, mas que o autor da notificação os considere como riscos reais ou potenciais.

2 - Os organismos ou entidades que estabeleçam um sistema de notificação voluntária nos termos do número anterior, devem estabelecer, também, as condições para a despersonalização, das comunicações voluntárias efetuadas no âmbito desse sistema.

Artigo 15º

**Proteção da informação**

1 - O IPIAAM deve tomar as medidas necessárias, nos termos da legislação nacional, para assegurar a devida confidencialidade das informações recebidas nos termos dos artigos 12º e 14º.

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, 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 através das entidades competentes, 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 16º

**Responsabilidade do Estado de Cabo Verde como Estado de ocorrência**

O IPIAAM deve encaminhar a notificação de um acidente e um incidente grave, conforme a lista publicada no Anexo II do presente diploma, do qual faz parte integrante, ou um incidente que deve ser investigado no âmbito do presente diploma, que tenha ocorrido em Cabo Verde envolvendo aeronave registada noutro Estado, com o mínimo de atraso possível e pelos meios mais apropriados e rápidos disponíveis, para:

- a) Estado de Registo;
- b) Estado do Operador;
- c) Estado de Desenho;
- d) Estado de Fabrico; e
- e) A OACI, caso a aeronave envolvida seja de massa máxima à descolagem superior a 2 250 kg, ou se a aeronave for movida por motores turbo-jato.

Artigo 17º

**Proteção 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 seus elementos, durante o período necessário para uma investigação, salvo por imposição de ações de salvamento ou segurança das populações.

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

3 - Compete ao operador da aeronave envolvida num acidente ou incidente 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, a menos que o IPIAAM determine o contrário.

4 - O investigador-chefe tem competência para decidir formas adicionais de proteção 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 não pode ser objeto de reparação ou de qualquer tipo de intervenção de manutenção, sem que tenha sido liberada pelo investigador-chefe, nos termos do artigo 18º.

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

Artigo 18º

**Libertação da aeronave, seus restos ou despojos**

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

2 - 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.

3 - 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 com plenos poderes para tal.

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

Artigo 19º

**Depoimentos**

1 - No âmbito da investigação técnica, o depoimento de testemunhas de qualquer acidente ou incidente com aeronaves é confidencial quanto à identidade das testemunhas e visa unicamente os objetivos 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 20º

**Relatório preliminar e intermédio sobre acidentes e incidentes**

1 - O investigador-chefe deve preparar um relatório preliminar, de acordo com as normas e recomendações do Anexo 13 e de acordo com o Regulamento que aprova o regime de comunicação e investigação técnica de acidentes e incidentes publicado no Anexo I do presente diploma, do qual, faz parte integrante.

2 - O IPIAAM deve enviar o relatório preliminar, no prazo de trinta dias após a data do acidente, às autoridades e organizações previstas no Anexo 13 e de acordo com o Regulamento que define o regime de comunicação e investigação técnica de acidentes e incidentes aeronáuticos publicado no Anexo I do presente diploma, do qual faz parte integrante, e a outras entidades que entenda útil.

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

4 - Compete ao IPIAAM proceder à divulgação imediata do relatório intermédio às autoridades interessadas.

Artigo 21º

**Relatório final**

1 - Compete ao investigador-chefe elaborar o Relatório Final, em conformidade com as práticas e normas contidas no Anexo 13, de acordo com o formato do Relatório Final publicado no Anexo III do presente diploma, do qual faz parte integrante e no Manual de Investigação de Acidentes, 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, instituições ou outras organizações que participam na investigação e ao operador, convidando-os a apresentar os seus comentários num período de sessenta dias.

3 - Se nenhum comentário for recebido dentro de sessenta dias contados da data do envio do relatório, o investigador-chefe remeterá o relatório final para homologação pelo Conselho Diretivo do IPIAAM, a menos que haja a prorrogação da referida data.

4 - Compete ao Presidente do Conselho Diretivo do IPIAAM enviar o relatório final ao membro do Governo de superintendência e, posteriormente, promover o seu envio para as autoridades previstas no Anexo 13.

5 - O IPIAAM, protegendo o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente, deve publicar o relatório final, logo após o termo de todas as diligências necessárias à investigação no prazo máximo de doze meses a contar da data do acidente ou incidente.

Artigo 22º

**Fornecimento de provas e informação**

1 - Em caso de acidente ou incidente, 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, no mais curto prazo possível.

Artigo 23º

**Procedimentos para a recuperação, leitura e análise dos gravadores de voo**

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

- a) A proteção 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, e sob nenhuma circunstância, devem ser apagados, abertos, desarmados, ouvidos ou lidos antes do IPIAAM 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.

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 do IPIAAM pelo tempo que o investigador-chefe considerar necessário.

#### Artigo 24º

##### Divulgação de informação

1 - Ao conduzir a investigação de um acidente ou incidente, o IPIAAM não disponibilizará os seguintes registos para outros fins que não a investigação de acidentes ou incidentes, a menos que a autoridade judiciária competente determine que sua divulgação ou uso supera o provável impacto adverso nacional e internacional que tal ação pode ter sobre essa ou qualquer investigação futura:

- a) Gravações de voz no *cockpit* e gravações de imagens aéreas e quaisquer transcrições de tais gravações; e
- b) Registos sob custódia ou controlo da autoridade de investigação de acidentes, nomeadamente:
  - i) Todas as declarações de pessoas recolhidas pelo IPIAAM no decurso da sua investigação;
  - ii) Todas as comunicações entre pessoas envolvidas na operação da aeronave;
  - iii) Informações médicas ou privadas relativas a pessoas envolvidas no acidente ou incidente com aeronaves;
  - iv) Gravações e transcrições de gravações dos serviços de controlo de tráfego aéreo;
  - v) Análise e opiniões sobre informações, incluindo informações sobre gravadores de voo, feitas pelo IPIAAM e representantes credenciados em relação ao acidente ou incidente; e
  - vi) O projeto de relatório final de uma investigação de acidente ou incidente.

2 - O conteúdo de áudio das gravações de voz da cabina de pilotagem, bem como o conteúdo de imagem e áudio das gravações de imagens aéreas, não deve ser divulgado ao público.

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

4 - Os membros do IPIAAM estão, em caso de existência de uma investigação criminal em simultâneo a uma investigação de um acidente ou incidente aeronáutico, 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 dentro dos limites estabelecidos pela legislação em vigor.

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

#### Artigo 25º

##### Preservação da documentação e reabertura da investigação

1 - O IPIAAM conserva a documentação respeitante à investigação técnica pelo prazo de 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, o IPIAAM deve reabrir a investigação.

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

#### Artigo 26º

##### Jurisdição da investigação

1 - Nenhuma entidade pode iniciar uma investigação do acidente ou incidente ao abrigo do presente diploma se tiver sido investigado, está sendo investigado ou for investigado pelo IPIAAM.

2 - Não obstante o estipulado no número anterior, nada impede que um departamento ou entidade do Estado cabo-verdiano inicie uma investigação ou continue a investigar um acidente ou incidente com aeronaves para qualquer outro fim que não seja aquele definido no presente Decreto-lei, desde que para tal tenha autoridade e poderes para o fazer.

3 - Para qualquer investigação conduzida de acordo com as disposições deste Decreto-lei, e em consideração ao n.º 1 o IPIAAM deve:

- a) Ter acesso livre e controlo irrestrito sobre o local do acidente ou incidente, incluindo os destroços e qualquer material relevante para a investigação;
- b) Ter acesso e controlo irrestrito dos destroços e todo o material relevante, inclusive gravadores de voo e registos dos serviços de tráfego aéreo;
- c) Ter controlo irrestrito sobre destroços e peças para garantir a realização sem demora de exames e testes detalhados;
- d) Tomar todas as medidas necessárias para proteger as provas e manter a custódia da aeronave e do seu conteúdo durante o período que for necessário para os fins da investigação; e
- e) Deixar de ter o controlo, conforme o caso, do local ou locais do acidente ou incidente e liberar a custódia da aeronave, de seu conteúdo ou de quaisquer partes dela assim que não forem mais requeridos pela investigação.

## Artigo 27º

**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, conforme o caso, da tripulação, dos passageiros e do pessoal de aviação implicado devendo esses, serem rápidos e completos.

## Artigo 28º

**Colaboração na investigação**

1 - As autoridades judiciárias ou policiais e os investigadores devem atuar em colaboração mútua, no sentido de assegurar a eficácia das investigações e, quando presentes no local do acidente ou incidente, 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 objetivos 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 atos 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 efetuada uma peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

4 - A desmontagem e recolha 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 29º

**Recomendações de segurança**

1 - Em qualquer etapa da investigação de um acidente ou incidente, o IPIAAM pode recomendar, através de uma nota oficial datada e endereçada às autoridades competentes, incluindo as autoridades competentes de outros Estados, as ações preventivas que considera necessárias serem tomadas para garantir a segurança da aviação civil.

2 - As recomendações de segurança que provêm das investigações nos termos do número anterior, devem ser comunicadas às autoridades de investigação de acidentes de outros Estados envolvidos na investigação e, quando documentos da OACI estiverem implicados, à própria OACI.

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

4 - As entidades nacionais a quem se dirigem as recomendações propostas no relatório final informarão ao IPIAAM das ações tomadas.

## Artigo 30º

**Representantes credenciados**

1 - Compete ao IPIAAM 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 deve ser conduzida em conformidade com o disposto sobre esta matéria no Anexo 13 à Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional.

3 - No caso de ocorrência, em território nacional, de um acidente ou incidente com uma aeronave matriculada em Cabo Verde, o IPIAAM 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 com uma aeronave matriculada noutro Estado, o IPIAAM deve notificar, no mais curto espaço de tempo, o Estado de matrícula, o Estado do operador, o Estado de fabrico e a OACI, em conformidade com o referido no 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 II****DADOS ESTATÍSTICOS**

## Artigo 31º

**Estatísticas operacionais de aeronaves**

1 - Cada operador em Cabo Verde, por cada aeronave certificada, deve enviar ao IPIAAM os dados operacionais e estatísticos bem como as informações a seguir relacionadas:

- a) A marca da nacionalidade e de registo da aeronave;
- b) As horas voadas e o número de voos de transporte de passageiros e voos exclusivos de transportes de carga, para aeronaves utilizadas em operações de transporte aéreo internacional;
- c) As horas voadas e o número de voos, para aeronaves usadas em operações domésticas que:
  - i) transportem passageiros entre dois aeródromos diferentes;
  - ii) tenham origem e fim no mesmo aeródromo sem aterragem intermédia; ou
  - iii) que transportem apenas carga.
- d) As horas voadas, para aeronaves utilizadas em outras operações.

2 - Os períodos de envio dos dados e informações referidos no número anterior constam no Anexo IV publicado no presente diploma, do qual faz parte integrante do mesmo.

3 - Os documentos exigidos no n.º 1 devem ser apresentados:

- a) No formulário prescrito pelo IPIAAM; ou
- b) Por meios aceitáveis para o IPIAAM.

#### Artigo 32º

##### Confidencialidade de relatórios estatísticos

1 - O IPIAAM ou qualquer colaborador do IPIAAM não deve comunicar a qualquer pessoa fora da instituição qualquer informação fornecida em relatórios estatísticos que identificam qualquer aeronave individual de um operador exceto:

- a) Com o consentimento do operador da aeronave; ou
- b) Em conformidade com o artigo 67º da Convenção; ou
- c) De acordo com as disposições legais ou estatutárias aplicáveis.

2 - O IPIAAM pode fornecer ao Conselho da OACI estatísticas referentes à segurança operacional da aviação civil nacional.

### CAPÍTULO III

#### REGIME SANCIONATÓRIO

##### Artigo 33º

##### Coimas por falta de reembolso

O incumprimento dentro do prazo legal do reembolso previsto no n.º 3 do artigo 36º, ainda que por negligência, constitui contraordenação 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 300.000\$00 (trezentos mil escudos) quando se tratar de pessoa singular e nunca inferior a 50.000\$00 (cinquenta mil escudos) nem superior a 2.000.000\$00 (dois milhões de escudos) se se tratar de pessoa coletiva.

##### Artigo 34º

##### Pessoas coletivas

1 - São punidas com coima de 100.000\$00 (cem mil escudos) a 2.000.000\$00 (dois milhões de escudos) as pessoas coletivas que:

- a) Negarem, ocultarem ou demorarem a entregar as gravações, documentos, dados e outras informações que lhe tenham sido solicitadas pelo IPIAAM no âmbito de uma investigação de acidentes e incidentes de aeronaves;
- b) Negarem prestar informações e ou negarem o acesso aos investigadores do IPIAAM, em exercício de funções de investigação, em violação do disposto no artigo 10º;
- c) Violarem as disposições dos n.ºs 1, 2, 3, 5 e 6 do artigo 12º;
- d) Não cumprirem com os requisitos da notificação requeridos nos termos do artigo 13º;
- e) Violarem as disposições dos n.ºs 3, 6 e 7 do artigo 17º;
- f) Violarem a disposição do n.º 3 do artigo 19º;
- g) Violarem o disposto no artigo 22º;
- h) Na sequência de um acidente ou incidente, 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, sendo nestes casos, os limites máximo e mínimo da coima reduzidos a metade.

##### Artigo 35º

##### Pessoas singulares

1 - São punidas com coima de 3000\$00 (três mil escudos) a 300.000\$00 (trezentos mil escudos) as pessoas singulares que:

- a) Negarem, ocultarem ou demorarem a entregar as gravações, documentos, dados e outras informações que lhe tenham sido solicitadas pelo IPIAAM no âmbito de uma investigação de acidentes ou incidentes com aeronaves;
- b) Negarem prestar informações e ou negarem o acesso aos investigadores do IPIAAM, em exercício de funções de investigação, em violação do disposto no artigo 10º;
- c) Violarem as disposições dos n.ºs 1, 2, 3, 5 e 6 do artigo 12º;

- d) Violarem as disposições dos n.ºs 3, 6 e 7 do artigo 17º;
- e) Violarem a disposição do n.º 3 do artigo 19º; e
- f) Violarem o disposto no artigo 22º;
- g) Na sequência de um acidente ou incidente, 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, sendo nestes casos, os limites máximo e mínimo da coima reduzidos a metade.

Artigo 36º

#### Competência

O processamento das contraordenações e a aplicação das coimas competem ao Conselho Diretivo do IPIAAM.

Artigo 37º

#### Responsabilidade pelos custos com as peritagens técnicas

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

2 - Quando o IPIAAM, por razões de andamento da investigação, tiver de assumir o pagamento de custos referidos no número anterior, é reembolsado, pelo operador, das quantias pagas.

3 - O operador é notificado pelo IPIAAM para efetuar o reembolso previsto no número anterior, no prazo de noventa dias a contar da data da notificação.

Artigo 38º

#### Destino das coimas

As receitas provenientes das coimas revertem 40% para o IPIAAM e os restantes 60% para o Estado.

Artigo 39º

#### Regime subsidiário

Para todos os efeitos legais, em tudo quanto não estiver previsto no presente capítulo, é aplicado o regime das contraordenações aeronáuticas civis, e subsidiariamente o regime geral das contraordenações, aprovado pelo Decreto-Legislativo 9/95, de 27 de outubro.

### CAPÍTULO IV

## DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 40º

#### Regulamentação

1 - O disposto no presente diploma é objeto de regulamentação pelo IPIAAM, nas matérias referentes aos procedimentos de prevenção e investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos, que sejam necessários à prossecução das atribuições do IPIAAM.

2 - O IPIAAM, através do seu Conselho Diretivo, deve aprovar e publicar os regulamentos relativos à execução

da sua competência, nos termos previstos pela legislação em vigor.

Artigo 41º

#### Revogação

É revogado o Decreto-lei n.º 38/2009, de 28 de setembro.

Artigo 42º

#### Entrada em vigor

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

Aprovado em Conselho de Ministros aos 17 de novembro de 2022.

*José Ulisses de Pina Correia e Silva*

*Olavo Avelino Garcia Correia*

*Carlos Jorge Duarte Santos*

*Abraão Aníbal Fernandes Barbosa Vicente*

Promulgado em 16 de janeiro de 2023

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

### ANEXO I

(A que se refere os artigos 1º e 20º)

## REGULAMENTO QUE APROVA O REGIME DE COMUNICAÇÃO E INVESTIGAÇÃO TÉCNICA DE ACIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS

### CAPÍTULO I

#### OBJETO, ÂMBITO E INDEPENDÊNCIA

Artigo 1º

#### Objeto e âmbito de aplicação

O presente Regulamento define o regime de comunicação e investigação técnica de acidentes e incidentes aeronáuticos, com vista à promoção da prevenção de acidentes e Incidentes com aeronaves, garantindo a recolha, registo e análise de todas as informações disponíveis e elementos de prova, determinando, se possível, as suas causas e ainda, se for caso disso, emitindo recomendações de segurança.

Artigo 2º

#### Aplicabilidade

1 - O presente Regulamento institui os procedimentos aplicáveis a qualquer ocorrência com aeronaves no espaço aéreo ou território nacional, independentemente da matrícula da aeronave, bem como a qualquer ocorrência verificada com uma aeronave de matrícula cabo-verdiana independentemente do local.

2 - O presente Regulamento institui ainda os procedimentos para a investigação de acidentes e incidentes graves envolvendo aeronaves civis.

3 - Nos termos do presente regulamento, as especificações respeitantes ao Estado do Operador aplicam-se apenas se a aeronave tiver sido objeto de locação, fretamento ou intercâmbio por um operador nacional e na circunstância o Estado de Registo tenha delegado, nos termos do presente Regulamento, totalmente ou em parte, as suas funções e obrigações.

#### Artigo 3º

##### Objetivo da investigação

1 - O único objetivo da investigação de um acidente ou incidente nos termos previstos no presente Regulamento, é a prevenção de acidentes e incidentes.

2 - Não constitui como objetivo de uma investigação, o apuramento ou atribuição de culpas ou responsabilidades.

#### Artigo 4º

##### Independência da investigação

1 - No exercício das suas atribuições, a Autoridade de Investigação de Acidentes funciona de modo independente em relação à Autoridade Aeronáutica, bem como relativamente a qualquer outra entidade cujos interesses possam interferir ou entrar em conflito com a sua missão com vista à condução isenta e objetiva de qualquer investigação.

2 - A Autoridade de Investigação de Acidentes deve garantir a independência de toda a investigação e que todos os investigadores tenham autoridade irrestrita sobre a condução da investigação, consistente com as provisões do presente regulamento.

## CAPÍTULO II

### NOTIFICAÇÃO

#### Artigo 5º

##### Notificação de acidentes

1 - Cada piloto comandante de uma aeronave registada em Cabo Verde, ou de uma aeronave operada pelo titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido por Cabo Verde que esteja envolvido em um acidente ou, se essa pessoa estiver morta ou gravemente ferida, ou se a aeronave estiver desaparecida, o operador, deve notificar o IPIAAM sobre o acidente, o mais rapidamente possível, não devendo ultrapassar o prazo máximo de seis horas após a ocorrência.

2 - A notificação nos termos do número anterior deve ser realizada na forma considerada aceitável pelo IPIAAM, e conter:

- a) A data e hora do acidente;
- b) A natureza do acidente;
- c) tipo, nacionalidade e marcas de registo da aeronave;
- d) Os nomes do proprietário e operador da aeronave;
- e) A posição ou última posição conhecida da aeronave com referência para um ponto geográfico facilmente definido;

- f) nome do piloto no comando da aeronave;
- g) tipo de operação;
- h) último ponto de partida da aeronave;
- i) próximo ponto de aterragem previsto da aeronave;
- j) A descrição das condições do céu, precipitação, velocidade do vento, e visibilidade;
- k) número de pessoas a bordo da aeronave;
- l) número de tripulantes e passageiros mortos ou gravemente feridos como resultado do acidente; e
- m) número de pessoas mortas ou gravemente feridas como resultado do acidente, não sendo tripulante ou passageiro.

#### Artigo 6º

##### Detalhes do acidente

1 - O piloto comandante de uma aeronave envolvida num acidente ou, caso essa pessoa estiver mortalmente ou gravemente ferida, o operador deverá fornecer os detalhes da ocorrência solicitados no formulário prescrito pelo IPIAAM no prazo de dez dias após o acidente:

- a) No formulário prescrito; ou
- b) Por meios aceitáveis para o IPIAAM.

2 - Os detalhes exigidos pelo número anterior devem incluir uma declaração de cada membro da tripulação de voo que estava na aeronave no momento do acidente, detalhando os fatos, condições e circunstâncias relacionadas com o acidente.

3 - Quando um membro da tripulação de voo está incapacitado, a declaração exigida pelo número anterior deve ser submetida assim que o membro da tripulação de voo estiver capaz.

#### Artigo 7º

##### Notificação de incidentes

1 - Um titular de um certificado emitido pela Autoridade Aeronáutica deve notificar o IPIAAM, com um mínimo de atraso e pelos meios mais adequados e mais rápidos disponíveis não devendo ultrapassar o prazo máximo de quarenta e oito horas, de qualquer incidente que possa constituir perigo para a segurança da operação aeronáutica.

2 - Qualquer pessoa que esteja envolvida num incidente aeronáutico deve notificar o IPIAAM, assim que possível, não devendo ultrapassar o prazo máximo de quarenta e oito horas, se:

- a) Operar, manter, prestar serviços ou estiver envolvida em qualquer outra atividade relacionada com uma aeronave, componente aeronáutico ou qualquer serviço relacionado com a atividade aeronáutica; e
- b) Não for empregado ou associado ao titular de um certificado referido no número anterior.

3 - Um piloto comandante de uma aeronave registada em Cabo Verde, ou operada pelo titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido por Cabo Verde que esteja envolvido em um incidente no espaço aéreo ou um incidente com pássaro deve notificar o IPIAAM sobre o incidente o mais breve possível.

### CAPÍTULO III

#### PROTEÇÃO DE EVIDÊNCIAS, CUSTÓDIA E REMOÇÃO DE AERONAVE, E ASSISTÊNCIA ÀS FAMÍLIAS SENDO CABO VERDE O ESTADO DE OCORRÊNCIA

##### Artigo 8º

##### Responsabilidades de Cabo Verde

1 - Quando ocorre um acidente ou incidente em Cabo Verde, o IPIAAM, como autoridade de investigação de acidentes, deve tomar todas as medidas razoáveis para proteger as evidências e manter a custódia segura da aeronave e do seu conteúdo durante o período que for necessário para os fins da investigação.

2 - A proteção das evidências referidas no número anterior inclui a preservação, por meio fotográfico ou outros meios de qualquer evidência que possa ser removida, apagada, perdida ou destruída, incluindo proteção contra danos adicionais, acesso de pessoas não autorizadas, furto e deterioração.

##### Artigo 9º

##### Solicitação do Estado de Registo, Estado do Operador, Estado de Desenho ou Estado de Fabrico

Em caso de solicitação dos Estados de registo, operador, desenho ou de fabrico para que a aeronave, seus conteúdos e qualquer outra evidência permaneçam conservados até à inspeção pelo representante credenciado do Estado requerente, o IPIAAM deve tomar as providências necessárias para cumprir com a solicitação, desde que tal seja exequível e compatível com a condução adequada da investigação, tomando em conta que a aeronave poderá ser movida para um local, na medida do necessário, para a remoção segura de pessoas, animais, correio ou valores, de modo a prevenir a destruição pelo fogo ou outras causas ou para eliminar qualquer perigo de obstrução do tráfego aéreo, dos outros meios de transporte ou para o público, e tomando ainda em consideração que esta medida não resulte em atraso desnecessário do retorno da aeronave ao serviço, caso seja exequível.

##### Artigo 10º

##### Libertação da custódia

1 - Sem prejuízo do previsto nos artigos 8º e 9º do presente Regulamento, o IPIAAM deve libertar a aeronave, seus conteúdos ou qualquer parte desta logo que estes não sejam mais necessários para efeitos de investigação, a qualquer pessoa ou pessoas devidamente designadas pelo Estado de registo ou pelo Estado do operador conforme aplicável.

2 - Para efeitos do previsto no número anterior, o IPIAAM deve facilitar o acesso à aeronave, seus conteúdos ou qualquer parte da mesma, considerando

que, caso a aeronave, seus conteúdos e quaisquer partes desta encontrarem-se numa área onde seja impraticável conceder o acesso, devem ser tomadas medidas com vista a assegurar a respetiva remoção até um ponto onde o acesso possa ser concedido.

##### Artigo 11º

##### Assistência às famílias das vítimas e sobreviventes

1 - O IPIAAM deve prestar a assistência às famílias das vítimas e sobreviventes de um acidente que seja objeto de uma investigação em curso nomeadamente:

- a) Prestar todas as informações relevantes do progresso da investigação em tempo útil e periodicamente;
- b) Facilitar junto com as entidades competentes a sua entrada temporária e deslocações no país;
- c) Visitar o local do acidente;
- d) Coordenar os esforços de assistência da companhia e organizações humanitárias.

2 - No caso de estarmos perante qualquer acidente ou incidente ocorrido no estrangeiro o IPIAAM deve facilitar, junto com as entidades competentes, a emissão de documentos de viagem de carácter urgente, se necessário, aos seus nacionais que sobreviveram ao acidente.

3 - O IPIAAM deve elaborar instruções para uma melhor aplicação do que se encontra previsto no presente artigo.

### CAPÍTULO IV

#### ACIDENTES OU INCIDENTES QUE OCORRAM EM CABO VERDE COM AERONAVES DE OUTRO ESTADO CONTRATANTE DA OACI

##### Artigo 12º

##### Responsabilidade de Cabo Verde como Estado de ocorrência

1 - O IPIAAM deve encaminhar a notificação de um acidente e um incidente grave, conforme o listado na legislação em vigor ou um incidente que deve ser investigado no âmbito do presente regulamento, que tenha ocorrido em Cabo Verde envolvendo uma aeronave registada noutro Estado, com o mínimo de atraso possível e pelos meios mais apropriados e rápidos disponíveis, para:

- a) Estado de Registo;
- b) Estado do Operador;
- c) Estado de Desenho;
- d) Estado de Fabrico; e
- e) A OACI, caso a aeronave envolvida seja de massa máxima à descolagem superior a 2 250 kg, ou se a aeronave for movida por motores turbo-jato.

2 - A notificação prevista no número anterior pode ser realizada por um ou mais meios de comunicação, designadamente por Telefone, fax, *e-mail* ou a *Aeronautical Fixed Telecommunication Network* (AFTN).

3 - A disposição para a notificação numa fase de emergência ao Estado de Registo pelo Centro de Coordenação de Busca e Salvamento pode ser encontrada no Anexo 12 sobre Busca e Salvamento, da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional.

4 - A notificação deve ser produzida em língua inglesa e numa linguagem de fácil e rápida compreensão, devendo conter na medida do possível as seguintes informações, sendo que a falta de informações completas não poderá constituir impedimento para o seu envio:

- a) No caso de acidente, a identificação de sigla “ACCID”, no caso de um incidente grave, a identificação abreviatura “SINCID” ou, no caso de um incidente “INCID”;
- b) fabricante, modelo, nacionalidade e Registo, marca e número da série da aeronave;
- c) nome do proprietário, operador e locatário, se houver, da aeronave,
- d) Qualificação do piloto comandante da aeronave e a nacionalidade da tripulação e dos passageiros a bordo da aeronave no momento do acidente ou incidente grave;
- e) A data e hora local ou o UTC do acidente ou incidente;
- f) último ponto de partida e o ponto seguinte pretendido para aterragem da aeronave,
- g) A posição da aeronave com recurso a pontos geográficos facilmente definidos e as latitudes e longitudes;
- h) número de membros da tripulação, passageiros ou outras pessoas perecidas ou seriamente feridas como resultado do acidente;
- i) A descrição do acidente ou incidente e a extensão dos danos causados nas aeronaves conhecidos até ao momento;
- j) A indicação do âmbito da investigação a ser conduzida ou, se será delegada por Cabo Verde;
- k) As características físicas da área em que o acidente ou incidente ocorreram e a indicação das dificuldades de acesso ou requisitos especiais necessários para ter acesso ao local;
- l) A identificação da autoridade remetente da notificação e o local onde ocorreu o acidente ou incidente grave fora de Cabo Verde e as formas de contacto do investigador-chefe e a autoridade de investigação do acidente do Estado da ocorrência; e
- m) A presença e descrição de mercadorias perigosas a bordo da aeronave, se for o caso.

5 - Assim que for possível, o IPIAAM deve enviar por escrito os demais detalhes não incluídos na notificação, bem como outras informações relevantes conhecidas.

#### Artigo 13º

#### **Responsabilidade de Cabo Verde como Estado de Registo, Estado de Operador, Estado de Desenho ou Estado de Fabrico**

1 - Em caso de ocorrer um acidente ou incidente com uma aeronave no território de outro Estado Contratante, sendo Cabo Verde o Estado de Registo, Estado do Operador, Estado de Desenho ou Estado de Fabrico, o IPIAAM deve acusar a receção da notificação de acidente ou incidente.

2 - Após a receção da notificação referida no n.º 1 o IPIAAM deve, o mais rapidamente possível, fornecer ao Estado de Ocorrência quaisquer informações relevantes disponíveis sobre a aeronave e a tripulação de voo envolvidos no acidente ou incidente, bem como, informar ao Estado de Ocorrência se pretende nomear um representante credenciado, fornecendo, nesta situação, informações referentes ao contacto, nome, a data prevista de chegada do representante credenciado, em caso de deslocação ao Estado de Ocorrência.

3 - Após receção da notificação, o IPIAAM deve proceder o mais breve possível e pelos meios mais adequados e rápidos disponíveis, fornecer ao Estado de Ocorrência detalhes sobre as mercadorias perigosas a bordo da aeronave.

4 - Quando o Estado de Ocorrência não tiver conhecimento de um incidente grave, ou de um incidente sob investigação, sendo Cabo Verde o Estado de Registo ou o Estado do Operador, conforme o caso, o IPIAAM deve notificar o Estado de Desenho, Estado de Fabrico e o Estado de Ocorrência.

### **CAPÍTULO V**

#### **ACIDENTES OU INCIDENTES QUE OCORRAM NO TERRITÓRIO DO ESTADO DE REGISTO, DE UM ESTADO NÃO CONTRATANTE DA OACI OU, FORA DO TERRITÓRIO DE QUALQUER ESTADO**

#### Artigo 14º

#### **Responsabilidade de Cabo Verde como Estado de Registo**

1 - Em caso de um acidente ou incidente com aeronave, onde Cabo Verde é o Estado de Registo, no território de Cabo Verde, ou num Estado não contratante, ou fora do território de qualquer Estado, o IPIAAM deve notificar, de acordo com o artigo 12º do presente Regulamento, com um mínimo de atraso e pelo meio mais adequado e rápido disponível para:

- a) Estado do Operador;
- b) Estado de Desenho;
- c) Estado de Fabrico; e
- d) A OACI, caso a aeronave envolvida seja de massa máxima à descolagem superior a 2.250 kg, ou se a aeronave for movida por motores turbo-jato.

2 - A notificação prevista no número anterior pode ser realizada por um ou mais meios de comunicação, designadamente por telefone, fax, e-mail ou AFTN.

3 - A disposição para a notificação numa fase de emergência ao Estado de Registo pelo Centro de Coordenação de Busca e Salvamento pode ser encontrada no Anexo 12 sobre Busca e Salvamento, à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional.

#### Artigo 15º

#### **Responsabilidade de Cabo Verde como Estado de Operador, Estado de Desenho ou Estado de Fabrico**

1 - Em caso de um acidente ou incidente com uma aeronave ocorrer no território de um Estado não Contratante da OACI, sendo Cabo Verde o Estado do Operador, Estado de Desenho ou Estado de Fabrico, o IPIAAM deve acusar a receção da notificação de acidente ou incidente.

2 - Após a receção da notificação referida no n.º 1, o IPIAAM deve, se assim for solicitado, fornecer ao Estado de Registo quaisquer informações relevantes disponíveis sobre a aeronave e a tripulação de voo envolvidos no acidente ou incidente, bem como informar ao Estado de Ocorrência se pretende nomear um representante credenciado, fornecendo, nesta situação, informações referentes ao contacto, nome, a data prevista de chegada do representante credenciado, em caso de deslocação ao Estado de Ocorrência.

3 - Após receção da notificação, o IPIAAM deve proceder no modo mais breve possível e pelos meios mais adequados e rápidos disponíveis, fornecer ao Estado de Registo detalhes sobre as mercadorias perigosas a bordo da aeronave.

### **CAPÍTULO VI**

#### **RESPONSABILIDADE PELA REALIZAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO**

#### Artigo 16º

##### **Acidentes ou incidentes no território de Cabo Verde**

1 - O IPIAAM deve realizar uma investigação para determinar as circunstâncias da ocorrência de um acidente ou incidente grave.

2 - A realização total ou parcial da investigação prevista no n.º 1 é delegável noutra Estado Contratante ou na BAGAIA por mútuo acordo, devendo o IPIAAM usar todos os meios disponíveis para auxiliar a investigação.

3 - Se o IPIAAM não instituir e conduzir uma investigação, e não delegar a investigação a outro Estado ou à BAGAIA, conforme previsto no n.º 1, o Estado de Registo ou, na seguinte ordem, o Estado do Operador, o Estado de Desenho ou o Estado de Fabrico podem solicitar por escrito ao IPIAAM que delegue a condução de tal investigação.

4 - Havendo consentimento expresso do IPIAAM à solicitação prevista no número anterior, ou se não responder ao pedido no prazo de trinta dias, o Estado solicitante pode instituir e conduzir a investigação com as informações disponíveis.

5 - A investigação de um incidente grave não exclui a realização de outros tipos de investigações de incidentes já existentes, conduzidos por outras organizações.

6 - Quando a investigação é delegada na sua totalidade a outro Estado ou à BAGAIA, estes ficam responsáveis pela condução da investigação, incluindo a emissão do Relatório Final e a notificação ADREP (*Accident/Incident Data Reporting*).

7 - Quando apenas uma parte da investigação é delegada, o IPIAAM retém a responsabilidade pela condução da investigação.

8 - No caso de investigações de ocorrências envolvendo aeronaves remotamente pilotadas, apenas devem ser consideradas as aeronaves com operações ou projetos aprovados.

9 - No caso de incidentes graves, o IPIAAM pode delegar a investigação ao Estado de Registo ou ao Estado do Operador, especialmente quando considerar ser mais benéfico ou prático a condução da investigação por um destes Estados.

10 - A delegação de uma investigação não exonera o IPIAAM das suas obrigações nos termos deste Regulamento.

11 - O previsto no n.º 3 não concede necessariamente ao Estado solicitante o direito de acesso ao local do acidente, destroços ou qualquer outra evidência ou informação no território de Cabo Verde.

#### Artigo 17º

##### **Acidentes ou incidentes no território de outro Estado Contratante**

Em caso de acidente ou incidente grave no território ou jurisdição de outro Estado envolvendo uma aeronave registada em Cabo Verde, ou operada pelo titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido pelo Estado de Cabo Verde, e o Estado de Ocorrência delegar ao IPIAAM, total ou parcialmente, a responsabilidade pela condução da investigação do acidente ou incidente grave, o IPIAAM deve conduzir a investigação nos termos do presente Regulamento.

#### Artigo 18º

##### **Acidentes ou incidentes no território de outro Estado Não Contratante**

1 - Em caso de acidente ou o incidente grave no território de um Estado não contratante que não pretenda conduzir uma investigação em conformidade com o Anexo 13 da OACI, o IPIAAM, sendo Cabo Verde o Estado de Registo, Estado do Operador, Estado de Desenho ou, o Estado de Fabrico, deve envidar os esforços possíveis para instituir e conduzir uma investigação em cooperação com o Estado de Ocorrência.

2 - Na impossibilidade do estabelecimento da cooperação com o Estado de Ocorrência, nos termos do disposto no número anterior, o IPIAAM deve conduzir a investigação com as informações disponíveis.

#### Artigo 19º

##### **Acidentes ou incidentes fora do território de qualquer Estado**

1 - Quando o acidente ou incidente grave ocorre num

local que não pode ser definitivamente estabelecido como sendo o território de qualquer Estado e envolva uma aeronave registada em Cabo Verde ou operada por um operador de Cabo Verde, o IPIAAM deve instituir e conduzir qualquer investigação de acidente ou incidente considerada necessária.

2 - A realização total ou parcial da investigação prevista no número anterior pode ser delegada a outro Estado ou à BAGAlA por mútuo acordo.

3 - Quando Cabo Verde é o Estado mais próximo do local do acidente em águas internacionais, o IPIAAM deve fornecer a assistência possível, e deve, da mesma forma, responder às solicitações do Estado de Registo.

4 - Sendo Cabo Verde o Estado de Registo e, se o IPIAAM não instituir e conduzir uma investigação, e não delegar a investigação a outro Estado ou à BAGAlA, conforme previsto no n.º 2, o Estado do operador ou, na seguinte ordem, o Estado de Desenho ou o Estado de Fabrico podem solicitar por escrito ao IPIAAM que delegue a condução de tal investigação.

5 - Havendo consentimento expresso do IPIAAM à solicitação prevista no número anterior, ou se não responder ao pedido no prazo de trinta dias, o Estado solicitante pode instituir e conduzir a investigação com as informações disponíveis.

6 - Se o Estado de Registo for um Estado não Contratante, e não pretender realizar uma investigação de acordo com o Anexo 13 à Convenção, ou não delegar a outro Estado por mútuo acordo, a responsabilidade, parcial ou total, de conduzir a investigação e, sendo Cabo Verde o Estado do Operador, Estado de Desenho, ou o Estado de Fabrico, o IPIAAM deve envidar os esforços necessários para instituir e conduzir a investigação.

7 - O disposto no n.º 5 não isenta o IPIAAM, na qualidade da Autoridade de Investigação de Acidentes do Estado de Registo, das suas obrigações nos termos deste Regulamento.

## CAPÍTULO VII

### ORGANIZAÇÃO E CONDUÇÃO DE UMA INVESTIGAÇÃO

#### Artigo 20º

#### Responsabilidade pela condução da investigação

1 - O IPIAAM, como a Autoridade de Investigação de Acidentes, funciona de forma independente na realização da investigação e tem autoridade irrestrita sobre sua condução.

2 - A investigação deve, normalmente, incluir:

- a) A recolha, registo, análise e acesso incondicional à toda a documentação e informações relevantes sobre o acidente ou incidente, que considerar necessários para a investigação;
- b) Proteção dos registos de investigação de acidentes e incidentes conforme estabelecido no artigo 28º do presente Regulamento;

- c) Emissão de recomendações de segurança, quando apropriado;
- d) Determinação das causas e/ou fatores contributivos;
- e) Conclusão do Relatório Final.

3 - O IPIAAM na condução de uma investigação deve, sempre que possível, proceder à visita ao local do acidente, examinar os destroços e recolher os depoimentos das testemunhas.

4 - A extensão e o procedimento a ser seguido na realização de uma investigação são determinados pelo IPIAAM, de acordo com as ilações que espera retirar da investigação com vista à melhoria da segurança operacional.

5 - Qualquer investigação conduzida nos termos do presente Regulamento, deve ser separada de qualquer processo judicial ou administrativo para o apuramento de culpas ou responsabilidade.

6 - O IPIAAM deve elaborar e aprovar os regulamentos, contendo políticas e procedimentos necessários para o cumprimento das suas funções de investigação de acidentes, com informações detalhadas sobre a organização, planeamento e produção do relatório.

7 - O IPIAAM durante o processo de investigação de acidentes e incidentes nos termos deste Regulamento, tem acesso irrestrito, sem demora, a todas as evidências disponíveis.

8 - O IPIAAM deve garantir, através do estabelecimento de protocolos formais de cooperação com as autoridades judiciais, a não perturbação, interrupção ou impedimento da realização das investigações previstas no presente regulamento, por investigações ou procedimentos administrativos ou judiciais.

#### Artigo 21º

#### Investigador-Chefe

1 - O IPIAAM ao instituir a realização de uma investigação, deve designar o investigador-chefe pela investigação que deve iniciar imediatamente a investigação.

2 - O investigador-chefe deve ter acesso incondicional à aeronave que se tenha envolvido num acidente ou incidente, aos destroços, e a todo o material relevante incluindo os gravadores ATS e de voo e, devem ter o controlo irrestrito para garantir a realização das análises e testes, de forma detalhada e sem atrasos, pelo pessoal autorizado a participar na investigação.

#### Artigo 22º

#### Gravadores de Voo – Acidentes e Incidentes

1 - No processo de investigação de acidentes e incidentes, deve-se fazer o uso eficaz dos gravadores de voo, devendo o investigador-chefe providenciar, sem demora, a sua leitura.

2 - No caso de não haver equipamentos adequados para

a leitura dos registos de voo, estando tais facilidades disponíveis a partir de outros Estados, os mesmos podem ser utilizados, tendo em conta:

- a) As capacidades dos recursos de leitura dos registos;
- b) A tempestividade da leitura dos registos, e
- c) A localização da instalação da leitura.

3 - Quando qualquer aeronave envolvida em um acidente ou um incidente grave aterrar em território de um Estado diferente do Estado de ocorrência, em que Cabo Verde é o Estado de Registo ou o Estado do Operador, o IPIAAM deve, a pedido do Estado que conduz a investigação, fornecer os registos do gravador de voo e, se necessário, os gravadores de voo associados.

#### Artigo 23º

##### Outras informações

1 - O IPIAAM, quando Cabo Verde é o Estado de Registo ou o Estado do Operador, a pedido do Estado que realiza a investigação, fornecerá informações pertinentes sobre qualquer organização cujas atividades podem ter influenciado direta ou indiretamente a operação da aeronave.

2 - O IPIAAM, a pedido do Estado que conduz a investigação de um acidente ou incidente, fornecerá a esse Estado todas as informações relevantes de que dispõe.

3 - O IPIAAM quando conduz uma investigação de acidente ou incidente, ou por solicitação de um outro Estado responsável pela condução da investigação, tiver necessidade de trocar informações recolhidas no âmbito da investigação, deve concertar e estabelecer previamente as limitações da divulgação e uso dos detalhes das informações, antes de proceder à troca.

4 - Quando as instalações ou serviços de Cabo Verde foram, ou são normalmente utilizadas por uma aeronave antes de um acidente ou incidente, o IPIAAM deve fornecer ao Estado que realiza a investigação as informações pertinentes disponíveis para a condução da investigação.

#### Artigo 24º

##### Autópsia

O IPIAAM deve providenciar a autópsia completa da tripulação de voo fatalmente ferida e, sujeito às circunstâncias particulares, de passageiros e tripulação de cabine fatalmente feridos, por um Médico-legista, de preferência com experiência em investigação de acidentes, devendo estes exames serem elaborados de forma rápida, urgente e o mais completo possível.

#### Artigo 25º

##### Exames médicos

Quando apropriado, o IPIAAM deve providenciar um exame médico da tripulação, passageiros e pessoal de aviação envolvido num acidente ou incidente, por um médico, de preferência com experiência em investigação

de acidentes, devendo estes exames serem elaborados de forma rápida e urgente.

#### Artigo 26º

##### Coordenação com as autoridades judiciais

O IPIAAM deve assegurar a boa coordenação com as autoridades judiciais relevantes de modo a permitir que evidências que requeiram registo e análise imediata para o sucesso da investigação, tais como os exames e a identificação das vítimas, os gravadores e as leituras das gravações de voo, possam ser asseguradas de tal sorte que a investigação não possa ser perturbada por qualquer procedimento ou investigação judicial ou administrativo.

#### Artigo 27º

##### Informação às Autoridades de Segurança da Aviação

No decurso de qualquer investigação, caso seja conhecido, ou se suspeitar, que estamos perante qualquer ato de interferência ilícita, o investigador-chefe, deve imediatamente tomar medidas para assegurar que sejam informadas as autoridades de segurança da aviação dos Estados em causa.

#### Artigo 28º

##### Proteção dos Registos de acidentes ou incidentes

1 - O IPIAAM ao conduzir a investigação de um acidente ou incidente, onde quer que tenha ocorrido, não deve tornar os registos identificados no número seguinte, disponíveis para outros fins que não a investigação de acidentes ou incidentes.

2 - As informações referidas no número anterior devem incluir, nomeadamente:

- a) As gravações de voz do *cockpit*, gravações de imagens a bordo ou quaisquer transcrições de tais gravações;
- b) Todos os registos de dados sob custódia ou controlo da entidade responsável pela investigação, nomeadamente:
  - i) Depoimentos de pessoas no decurso de uma investigação;
  - ii) Comunicação entre pessoas que estiveram envolvidas na operação da aeronave;
  - iii) Informações médicas ou privadas de pessoas envolvidas no acidente ou incidente, incluindo os membros da tripulação;
  - iv) Gravações e transcrições de gravações de unidades de controlo de tráfego aéreo;
  - v) Opiniões expressas e análise de informações, incluindo a informação de gravação de voo, feita pelo IPIAAM bem como pelos representantes acreditados;
  - vi) O projeto do relatório final da investigação do acidente ou incidente

3 - O IPIAAM deve determinar se quaisquer outros registos obtidos ou gerados pela investigação de um

acidente ou incidente, devem ser protegidos da mesma forma que os registos referidos nos n.ºs 1 e 2.

4 - Os registos referidos nos parágrafos precedentes serão incluídos no relatório final ou seus anexos apenas quando relevantes para a análise do acidente ou incidente em causa.

5 - Os nomes das pessoas envolvidas no acidente ou incidente não devem ser divulgados ao público pelo IPIAAM.

6 - Os pedidos de registos sob custódia ou controlo do IPIAAM são direcionados para a fonte original da informação, quando disponível.

7 - A entidade responsável pela investigação de acidente deve reter, sempre que possível, apenas cópias dos registos obtidos no decurso de uma investigação.

8 - O IPIAAM deve tomar providências de modo a assegurar que o conteúdo áudio de gravações de voz de *cockpit* assim como o conteúdo áudio vídeo das gravações de imagens a bordo, não são divulgados ao público.

9 - As declarações ou informações obtidas de qualquer pessoa no âmbito da investigação de um acidente ou incidente não devem ser usadas contra si em qualquer processo ou procedimento judicial, disciplinar ou outro, dentro dos limites fixados pela legislação vigente.

10 - O IPIAAM deve tomar providências de modo a assegurar que o projeto do relatório final emitido ou recebido nos termos deste Regulamento, não é divulgado ao público.

11 - O presente artigo é aplicável, sem prejuízo do disposto na legislação nacional em vigor, relativamente ao acesso das autoridades judiciais à informação.

#### Artigo 29º

##### Reabertura de uma investigação

1 - O IPIAAM deve proceder à reabertura de uma investigação sempre que surjam dados novos e significativos depois da conclusão da investigação.

2 - Quando a investigação de um acidente ou um incidente grave tiver sido ordenada por outro Estado Contratante, e este Estado não proceder à reabertura da investigação na presença de dados novos e significativos, o IPIAAM deve obter o consentimento desse Estado antes de ordenar a reabertura da investigação.

3 - Qualquer abertura de nova investigação deve ser feita de acordo o disposto neste Regulamento.

#### Artigo 30º

##### Obstrução à investigação

1 - Ninguém deve obstruir as ações de um investigador ou qualquer pessoa agindo sob a autoridade do IPIAAM e do investigador-chefe no exercício de quaisquer direitos, poderes ou funções no âmbito do presente Regulamento.

2 - Ninguém, sem justa causa, pode recusar cumprir as instruções do:

- a) Investigador-Chefe no cumprimento dos seus deveres de investigação, no âmbito deste Regulamento; ou
- b) Qualquer pessoa habilitada a exercer os poderes do investigador-chefe nos termos do presente Regulamento.

3 - O ónus de prova de um motivo razoável para o não cumprimento das instruções recai sobre a pessoa faltosa.

#### Artigo 31º

##### Devolução dos registos

1 - O IPIAAM, sob recomendação do investigador-chefe, deve, após a conclusão da investigação ou em qualquer momento determinado pelo investigador-chefe devolver os registos da aeronave ou informações factuais sobre um acidente ou incidente às pessoas através das quais foram obtidos, a menos que sejam ainda necessários para o processo judicial ou outros procedimentos.

2 - O IPIAAM conservará a documentação respeitante à investigação técnica pelo prazo de 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.

## CAPÍTULO VIII

### PARTICIPAÇÃO NA INVESTIGAÇÃO

#### Artigo 32º

##### Direitos do Estado de Registo, Estado do Operador, Estado de Desenho e do Estado de Fabrico

1 - O Estado de Registo, o Estado do Operador, o Estado de Desenho e o Estado de Fabrico têm o direito de nomear um representante credenciado para participar na investigação.

2 - O Estado de Registo e o Estado do Operador têm o direito de nomear um ou mais consultores técnicos propostos pelo operador, para auxiliar o seu representante credenciado.

3 - Quando o Estado de Registo, ou o Estado do Operador não procederem à nomeação de um representante credenciado, o IPIAAM, ao conduzir a investigação, deverá convidar o operador a participar.

4 - O Estado de Desenho e o Estado de Fabrico têm direito à nomeação de um ou mais consultores técnicos, propostos pelas organizações responsáveis pelo desenho de tipo e da montagem final da aeronave, para auxiliar seus representantes credenciados.

5 - Quando nem o Estado de desenho nem o Estado de fabrico nomearem um representante credenciado, o IPIAAM deve convidar as organizações responsáveis pelo desenho de tipo e da montagem final da aeronave para participar, sujeitando-se aos procedimentos e controlo do investigador-chefe nomeado pelo IPIAAM.

6 - Qualquer outro Estado que, a pedido do IPIAAM, forneça informações relevantes, instalações ou especialistas para auxiliar o IPIAAM na condução da investigação, tem o direito de nomear um representante credenciado.

## Artigo 33º

**Obrigações do Estado de Registo, Estado do Operador, Estado de Desenho e do Estado de Fabrico**

Quando um Estado realizar uma investigação de um acidente com uma aeronave com massa máxima superior a 2250 kg e, solicitar especificamente a participação de Cabo Verde como Estado de Registo, Estado do Operador, Estado de Desenho ou Estado de Fabrico, o IPIAAM deve nomear um representante credenciado.

## Artigo 34º

**Designação e Direitos dos Representantes Credenciados**

1 - Um Estado com direito a nomear um representante credenciado também tem o direito de nomear um ou mais consultores técnicos para auxiliar o representante credenciado na investigação.

2 - Os consultores técnicos que auxiliam os representantes credenciados são permitidos, sob a supervisão dos representantes credenciados, a participarem na investigação, na medida do necessário.

3 - A participação na investigação confere o direito de participar em todos os aspetos da investigação, mediante o controlo do investigador-chefe, em particular para:

- a) Visitar o local da ocorrência;
- b) Avaliar os destroços;
- c) Obter informação de testemunhas e sugerir áreas de entrevista;
- d) Ter acesso a todas as evidências relevantes o mais rápido possível;
- e) Receber cópias de documentos relevantes, cadernetas, notas, fotografias, gravações e fitas magnéticas;
- f) Participar na leitura das gravações;
- g) Participar na peritagem dos componentes, reuniões técnicas, testes e simulações e noutras atividades de investigação;
- h) Participar nas deliberações durante a análise, constatações, causas, fatores contributivos e recomendações de segurança; e
- i) Apresentar observações com respeito aos vários elementos de investigação.

4 - A participação de outros Estados que não o Estado de Registo, o Estado do Operador, o Estado de Desenho e o Estado de Fabrico pode ser limitada aos direitos consagrados aos outros Estados nos termos do n.º 6 do artigo 32º do presente Regulamento.

## Artigo 35º

**Obrigações dos Representantes Credenciados**

Os Representantes Credenciados e seus consultores técnicos estão obrigados a:

- a) Fornecer todas as informações relevantes que tenham acesso ao Estado que conduz a investigação; e

- b) Não divulgar informações sobre o progresso e conclusões da investigação sem o consentimento expresso do Estado que conduz a investigação.

## Artigo 36º

**Participação de Estados com cidadãos de entre as vítimas mortais ou feridos graves**

1 - Os Estados que tenham particular interesse no acidente, nomeadamente por terem seus cidadãos como vítimas mortais ou feridos graves, podem nomear representantes com direito a:

- a) Visitar o local da ocorrência;
- b) Ter acesso à informação factual relevante que tenha sido aprovada para publicação pelo IPIAAM assim como informação sobre o progresso da investigação;
- c) Participar na identificação das vítimas;
- d) Auxiliar na entrevista aos passageiros sobreviventes seus cidadãos; e
- e) Receber uma cópia do relatório final.

2 - O IPIAAM na condução da investigação deve divulgar, pelo menos durante o primeiro ano da investigação, as informações factuais estabelecidas e informar atempadamente sobre o andamento da investigação.

**CAPÍTULO IX****RELATÓRIO FINAL**

## Artigo 37º

**Formato**

O formato do Relatório Final pode ser adaptado consoante a natureza e circunstâncias do acidente ou incidente, nos termos da legislação em vigor.

## Artigo 38º

**Divulgação da informação**

Ninguém deve transmitir, publicar, divulgar ou dar acesso a qualquer projeto de relatório ou qualquer parte de seu conteúdo ou de quaisquer documentos obtidos durante a investigação de um acidente ou incidente sem o consentimento expresso do Estado responsável pela condução da investigação, a menos que o relatório já tenha sido publicado ou divulgado pelo referido Estado.

## Artigo 39º

**Consulta**

1 - O IPIAAM, quando estiver a conduzir uma investigação, deve enviar uma cópia do projeto do Relatório Final aos seguintes Estados, convidando-os para procederem ao envio dos seus comentários sobre o relatório o mais rapidamente possível:

- a) Estado que instituiu a investigação;
- b) Estado de Registo;
- c) Estado do Operador;

- d) Estado de Desenho;
- e) Estado de Fabrico; e
- f) Qualquer outro que tenha participado na investigação nos termos do presente Regulamento.

2 - Se forem recebidos comentários sobre o relatório dentro de sessenta dias a partir da data da nota de envio, o IPIAAM deve emendar o relatório final para incluir os comentários consideráveis, ou se for do interesse do Estado que providenciou os comentários, anexar os comentários ao relatório final.

3 - Se não forem recebidos comentários dentro de sessenta dias contados da data de envio da nota, o IPIAAM deve elaborar o Relatório Final referido no artigo 40º do presente Regulamento, a menos que tenha sido acordado uma extensão do prazo com os Estados citados no n.º 1.

4 - O IPIAAM ao conduzir uma investigação deve enviar, por meio do Estado do Operador, uma cópia do projeto do Relatório Final ao operador para permitir que este possa enviar comentários sobre o relatório.

5 - O IPIAAM ao conduzir uma investigação deve enviar, por meio do Estado de Desenho e do Estado de Fabrico, uma cópia do projeto do relatório final para as organizações responsáveis pelo desenho de tipo e montagem da aeronave para que possam apresentar comentários sobre o relatório.

6 - O projeto do relatório final deve ser enviado por fax, e-mail, correio ou correio expresso.

#### Artigo 40º

##### Estados Destinatários

O IPIAAM, quando estiver a conduzir uma investigação, deve enviar, o mais rapidamente possível, o Relatório Final aos seguintes Estados:

- a) Estado que instituiu a investigação
- b) Estado de Registo;
- c) Estado do Operador;
- d) Estado de Desenho;
- e) Estado de Fabrico;
- f) Qualquer Estado que tenha participado na investigação;
- g) Qualquer Estado cujos cidadãos tenham sofrido lesões graves ou fatais; e
- h) Qualquer outro que tenha fornecido informações relevantes, instalações ou especialistas.

#### Artigo 41º

##### Divulgação do relatório final

1 - No interesse da prevenção de acidentes, o IPIAAM deve diligenciar a publicação do relatório final de investigação sobre um acidente ou incidente na sua

página eletrónica logo após o termo de todas as diligências necessárias à investigação, se possível, no prazo de doze meses a contar da data do acidente ou do incidente grave.

2 - Se o relatório não puder ser disponibilizado ao público no prazo de doze meses, o IPIAAM deve produzir uma declaração interina e torná-la pública em cada aniversário da ocorrência, detalhando o andamento da investigação e quaisquer questões de segurança levantadas.

3 - Se o Estado que conduz a investigação não fizer o relatório final ou uma declaração interina e torná-la disponível ao público dentro de um prazo razoável, os outros Estados participantes na investigação têm o direito de solicitar por escrito ao Estado que conduz a investigação consentimento expreso para divulgar uma declaração contendo questões de segurança levantadas com as informações disponíveis.

4 - Se o Estado que conduz a investigação der o seu consentimento expreso ou não responder à solicitação prevista no número anterior no prazo de trinta dias, o Estado solicitante deve divulgar a referida declaração após coordenação com os Estados participantes.

5 - Quando o IPIAAM realizar uma investigação sobre um acidente ou incidente envolvendo uma aeronave com massa máxima superior a 5 700 kg e tiver divulgado o Relatório Final, deve enviar à OACI uma cópia do referido relatório.

6 - O relatório final enviado à OACI e a outros Estados nos termos do presente regulamento deve ser preparado na língua inglesa e no formato exigido pela legislação em vigor.

#### Artigo 42º

##### Recomendações de segurança

1 - O IPIAAM, deve, em qualquer fase de uma investigação de acidente ou incidente realizada no âmbito deste regulamento, emitir uma recomendação às autoridades competentes incluindo outros Estados Contratantes, qualquer ação preventiva que considere ser necessário tomar prontamente para a melhoria da segurança.

2 - Qualquer operador, prestador de serviço ou outra entidade nacional abrangida por este regulamento, à qual uma recomendação é dirigida deve ter essa recomendação em consideração e comunicar ao IPIAAM, no prazo de trinta dias após a receção da recomendação, as seguintes informações:

- a) Pormenores das medidas, caso existam, por ele tomadas ou propostas para implementar a recomendação e, no caso em que proponha implementar medidas, o prazo para a consolidação dessa implementação;
- b) Esclarecimento do motivo por que a recomendação não é objeto das medidas a tomar para a implementação;
- c) Qualquer alteração à informação enviada e as razões que justificam a alteração.

3 - Nada do previsto no n.º 1 se destina a impedir o IPIAAM enquanto representante do Estado responsável pela condução da investigação de consultar os Estados que participaram na investigação sobre os projetos das recomendações de segurança, convidando-os a emitirem comentários sobre a pertinência e eficácia dessas recomendações.

4 - A precedência para a emissão de recomendações de segurança provenientes de uma investigação de acidente ou incidente é dada ao Estado que conduz a investigação, podendo outros Estados participantes na investigação, no interesse da segurança, ter o direito de emitir recomendações de segurança após coordenação com o Estado que conduz a investigação.

5 - O IPIAAM, quando estiver a conduzir uma investigação de acidente ou incidente deve remeter, se for o caso, qualquer recomendação de segurança decorrente da investigação para as autoridades de investigação de acidentes de outros Estados Contratantes em causa e, caso estejam envolvidos documentos da OACI, à própria OACI.

6 - Quando os relatórios finais conterem recomendações de segurança dirigidas à OACI, atendendo de que estão envolvidos documentos da OACI, esses relatórios devem ser acompanhados de uma carta que descreva especificamente a ação proposta.

7 - Quando o IPIAAM emitir, em nome do Estado cabo-verdiano, uma SRGC, deve informar à OACI da emissão da recomendação e suas respostas em correspondência de transmissão datada, mesmo quando a SRGC não é dirigida à OACI.

#### Artigo 43º

##### **Responsabilidades do Estado ao receber ou emitir recomendações de segurança**

1 - Quando o IPIAAM receber recomendações de segurança de um outro Estado, deve informar ao Estado proponente, no prazo de noventa dias a contar a partir da data que recebeu a correspondência a ação preventiva realizada ou em consideração ou as razões pelas quais nenhuma ação é tomada.

2 - Nada do previsto no número anterior se destina a impedir o IPIAAM, na qualidade de responsável pela condução de uma investigação de fazer propostas de ações preventivas diferentes das recomendações de segurança.

3 - O IPIAAM ao emitir recomendações de segurança, deve implementar procedimentos para registar as respostas recebidas.

4 - O IPIAAM, ao receber recomendações de segurança de um outro Estado, deve implementar procedimentos para monitorar o progresso das ações tomadas em resposta às recomendações de segurança.

## **CAPÍTULO X**

### **NOTIFICAÇÃO ADREP**

#### Artigo 44º

##### **Relatório preliminar**

1 - Quando a aeronave envolvida num acidente for de

massa máxima superior a 2250 kg, o IPIAAM deve enviar o relatório preliminar para:

- a) Estado de Registo ou Estado da Ocorrência, conforme o que for apropriado;
- b) Estado do Operador;
- c) Estado de Desenho;
- d) Estado de Fabrico;
- e) Qualquer Estado que tenha facultado informação relevante, instalações, equipamentos ou peritos; e
- f) À OACI.

2 - Quando uma aeronave, não abrangida pelo n.º 1, estiver envolvida num acidente e quando a aeronavegabilidade ou questões consideradas do interesse de outros Estados estiverem envolvidas, o IPIAAM deve enviar o relatório preliminar para:

- a) Estado de Registo da aeronave ou Estado da Ocorrência, conforme o que for apropriado;
- b) Estado do Operador;
- c) Estado de Desenho;
- d) Estado de Fabrico; e
- e) Qualquer outro Estado que tenha facultado informação relevante, instalações ou peritos.

#### Artigo 45º

##### **Língua**

O relatório preliminar é enviado na língua inglesa para os Estados visados e para a OACI.

#### Artigo 46º

##### **Expedição**

1 - O relatório preliminar deve ser enviado por *e-mail*, fax ou correio aéreo no prazo de trinta dias a contar da data do acidente, a menos que o relatório de dados sobre o acidente ou incidente, tenha sido enviado até essa altura.

2 - Quando estão envolvidas questões que afetam diretamente a segurança, o relatório preliminar deve ser enviado assim que a informação esteja disponível e pelos meios mais adequados e rápidos possíveis.

#### Artigo 47º

##### **Notificação à OACI**

1 - O IPIAAM poderá, mediante solicitação, fornecer a outros Estados informações pertinentes adicionais às disponibilizadas no relatório de dados de acidentes ou incidentes (*Accident/Incident Data Report*).

2 - Quando a aeronave envolvida num acidente for de massa máxima superior a 2250 kg, o IPIAAM deve enviar com a maior brevidade possível o relatório de dados de acidentes (*Accident Data Report*) à OACI.

3 - Se o IPIAAM estiver a conduzir uma investigação de um incidente com uma aeronave de massa máxima

superior a 5700 kg, este deve enviar com a maior brevidade possível o relatório de dados de incidentes (*Incident Data Report*) à OACI.

## CAPÍTULO XI

### MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

Artigo 48º

#### Sistema de Notificação de Incidentes

1 - O IPIAAM deve estabelecer um sistema de notificação obrigatória de incidentes para facilitar a recolha de informações sobre deficiências de segurança existentes ou potenciais e determinar medidas preventivas requeridas.

2 - O IPIAAM deve estabelecer um sistema notificação voluntária de incidentes para facilitar a recolha de informações que não podem ser capturadas por um sistema de notificação obrigatória de incidentes.

3 - O sistema de notificação voluntária de um incidente deve ser não punitivo e oferecer proteção às fontes de informação.

Artigo 49º

#### Sistema de Base de Dados

1 - O IPIAAM deve estabelecer uma base de dados de acidentes e incidentes para facilitar a análise efetiva de informações sobre deficiências de segurança existentes ou potenciais e determinar as medidas preventivas requeridas.

2 - As autoridades estatais responsáveis pela implementação do PNSO devem ter acesso à base de dados de acidentes e incidentes por forma a facilitar o cumprimento das suas responsabilidades de segurança operacional.

3 - O sistema de base de dados deve usar um formato estandardizado para facilitar a troca de dados.

4 - Caso o IPIAAM, na análise das informações contidas na sua Base de Dados, identificar questões de segurança consideradas de interesse para outros Estados, deve encaminha-las, o mais breve possível, aos referidos Estados.

5 - Além das recomendações de segurança decorrentes da investigação de acidentes e incidentes, as mesmas podem também resultar de diversas fontes, incluindo estudos de segurança.

6 - Se as recomendações de segurança forem endereçadas a uma organização de outro Estado, devem ser transmitidas às autoridades de investigação desse Estado.

Artigo 50º

#### Troca de informações de segurança

O IPIAAM promove o estabelecimento de uma rede de troca de informações de segurança entre todos os utilizadores dos sistemas de aviação e facilita a livre partilha de informações sobre deficiências de segurança, reais e potenciais.

## ANEXO II

(A que se refere o artigo 16º)

### LISTA DE EXEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1 - O termo «Incidente grave» significa um incidente relacionado com a operação de uma aeronave que envolve circunstâncias que indicam que existiu uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente, o que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com a intenção de efetuar o voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado.

2 - Pode haver uma alta probabilidade de ocorrência de um acidente se houver poucas ou nenhuma medidas de segurança implementadas para prevenir que o incidente progrida para um acidente.

3 - Para determinar essa probabilidade, é necessário realizar uma análise de risco do evento que tenha em consideração o cenário mais credível possível do incidente em análise e a eficácia das medidas existentes entre o incidente e o potencial acidente, pelo que é necessário:

- a) Considerar se existe um cenário credível pelo qual este incidente poderia ter se transformado em um acidente; e
- b) Avaliar as medidas restantes entre o incidente e o potencial acidente como:

i) Eficaz, se várias medidas permaneceram e precisam falhar de forma simultânea; ou

ii) Limitado, se restaram poucas ou nenhuma medidas, ou quando o acidente só não aconteceu devido ao cuidado providente.

4 - Será considerado o número e a robustez das medidas restantes entre o incidente e o potencial acidente e ignorado as medidas que falharam, e considerado apenas aquelas que funcionaram e quaisquer medidas subsequentes ainda em vigor.

5 - O cenário mais credível mencionado na alínea a) do parágrafo 3 do presente Anexo refere-se à avaliação realista de lesões e/ou danos resultantes do potencial acidente.

6 - As medidas mencionadas na alínea b) do parágrafo 3 do presente Anexo incluem a tripulação, o seu treinamento e os seus procedimentos, ATC, alertas dentro e fora da aeronave, sistemas e redundâncias da aeronave, o projeto estrutural da aeronave e a infraestrutura do aeródromo.

7 - A combinação dessas duas avaliações previstas nas alíneas a) e b) do n.º 3 do presente Anexo ajuda a determinar quais incidentes são incidentes graves, nos termos do seguinte quadro:

Eficaz	b) Restantes medidas entre o incidente e o potencial acidente		
		Limitado	
a) Cenário mais credível	Acidente	Incidente	Incidente Grave
	Nenhum acidente	Incidente	

8 - Os incidentes listados abaixo, são exemplos típicos de incidentes que provavelmente podem ser classificados de incidentes graves, todavia a presente lista não é exaustiva, sendo somente exemplificativa, servindo apenas como orientação para a definição de um incidente grave, nomeadamente:

- a) Uma situação de quase colisão que exigiu uma manobra evasiva para evitar uma colisão ou uma situação insegura ou quando uma ação de evasão teria sido apropriada;
- b) Colisões não classificadas como acidentes;
- c) Voo controlado para o terreno apenas marginalmente evitado;
- d) Descolagens abortadas numa pista fechada ou ocupada, num caminho de circulação ou pista não designada;
- e) Aterragem ou tentativas de aterragem em pista fechada ou ocupada, em caminho de circulação, em pista não designada ou locais de aterragem não intencional, como estradas;
- f) Retração do trem de aterragem ou trem recolhido não classificado como acidente;
- g) Fricção da ponta da asa durante a aterragem, nacelle de motor ou qualquer outra parte da aeronave quando não classificada como acidente;
- h) Falhas graves em atingir a performance prevista durante a decolagem ou subida inicial;
- i) Fogo e/ou fumo no cockpit, na cabine de passageiros, em compartimentos de carga ou incêndios de motores, mesmo que tais incêndios tenham sido extintos pelo uso de agentes extintores.
- j) Eventos que requerem o uso de oxigênio em emergência pela tripulação de voo;
- k) Falhas estruturais de aeronaves ou desintegração de motores, incluindo falhas de motores não contidos, não classificadas como acidente;
- l) Avarias múltiplas de um ou mais sistemas de aeronaves afetando seriamente a operação da aeronave;
- m) Incapacidade da tripulação de voo em voo, nomeadamente:
  - i) As operações com um piloto (incluindo o piloto remoto);
  - ii) As operações com mais de um piloto para as quais a segurança de voo foi comprometida devido ao aumento significativo na carga de trabalho para a tripulação restante.
- n) Nível de quantidade de combustível ou situações de distribuição que exigem a declaração de emergência pelo piloto, como esgotamento de combustível, falta de combustível ou incapacidade de usar todo o combustível utilizável a bordo;
- o) Incursões na pista classificadas com gravidade A, onde o Manual de Prevenção de Incursões na pista da OACI (Doc 9870) contém informações sobre as classificações de gravidade;
- p) Descolagem ou aterragem, incidentes como under-shooting, ultrapassando ou correndo ao lado das pistas;
- q) Falhas do sistema (incluindo perda de potência), fenômenos climáticos, operações fora do plano de voo aprovado ou outras ocorrências que causaram ou poderiam ter causado dificuldades no controle da aeronave;
- r) Falhas de mais de um sistema num sistema de redundância obrigatória para orientação e navegação de voo;
- s) Libertação não intencional ou, como medida de emergência, a libertação intencional de uma carga suspensa ou qualquer outra carga transportada externamente pela aeronave.

## ANEXO III

## (A que se refere o n.º 1 do artigo 21º)

## FORMATO DO RELATÓRIO FINAL

## 1. Título

1.1 O Relatório Final começa com um título que inclui: o nome do operador, o fabricante, o modelo, a nacionalidade e matrícula da aeronave, o local e data do acidente ou incidente.

## 2. Sinopse

2.1 Depois do título, segue um resumo descrevendo sucintamente todas as informações pertinentes sobre notificação de acidente para as autoridades nacionais e estrangeiras; a identificação da autoridade de investigação de acidentes e da representação credenciada, da organização de investigação; a autoridade da publicação do relatório e a data da publicação, e termina com um breve resumo das circunstâncias que levaram ao acidente.

## 3. Corpo

3.1 O corpo do Relatório Final compreende os seguintes temas:

- a) As informações factuais;
- b) Análise;
- c) Conclusões;
- d) Recomendações de segurança de cada título consistindo de uma série de subtítulos, conforme se descreve a seguir.

## 4. Apêndices

4.1 O relatório final poderá incluir apêndice onde se introduz o que se mostrar apropriado.

## 5. Informação Factual

5.1 Na elaboração do relatório final, usando este formato, certifique-se que:

- a) Todas as informações relevantes para a compreensão das informações factuais, análise e conclusões estão inclusas em cada título respetivo;
- b) A informação factual que não estiver disponível, ou é irrelevante para as circunstâncias que causaram o acidente deve incluir no subtítulo apropriado uma nota a este efeito.

5.2 Será introduzido no relatório final uma breve narrativa fornecendo as seguintes informações sobre o histórico de voo:

- a) Número do voo, tipo de operação, último ponto de partida, hora de partida (hora local ou UTC), ponto previsto de aterragem;
- b) Preparação do voo, descrição do voo e os

eventos que levaram ao acidente, incluindo a reconstrução da porção significativa da trajetória de voo, se for o caso;

- c) Localização (latitude, longitude, altitude), data do acidente (hora local ou UTC), seja dia ou noite.

5.3 No caso de existência de danos pessoais, deverá ser preenchido os seguintes dados em números, de acordo com a seguinte tabela:

Lesões	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatais			
Grave			
Pequenos / Nenhuns			

## 5.4 Danos à aeronave.

5.4.1 Nesta secção será colocada uma breve declaração dos danos sofridos pela aeronave no acidente (Destruída, substancialmente danificada, levemente danificada, sem danos).

5.5 Caso existam outros danos ficará expresso no Relatório Final uma breve descrição dos danos sofridos por outros objetos para além da aeronave.

## 5.6 Informação Pessoal

5.6.1 Será introduzido no presente parágrafo:

- a) As informações pertinentes a respeito de cada um dos membros da tripulação, incluindo: idade, validade dos certificados, avaliações, verificações obrigatórias, experiência de voo (total e no tipo) e informações relevantes sobre o tempo de serviço;
- b) Um breve relato da qualificação e experiência de outros membros da tripulação;
- c) As informações penitentes a respeito de outros profissionais, tais como serviços de tráfego aéreo manutenção etc., quando se mostrarem relevantes.

## 5.7 Informações sobre a aeronave

5.7.1 Será introduzido no presente parágrafo:

- a) Um breve relato sobre a aeronavegabilidade e manutenção da aeronave (indicação de deficiências conhecidas antes e durante o voo para serem incluídos se tiverem qualquer relação com o acidente).
- b) Um breve relato sobre o desempenho, se for o caso e se a massa e o centro de gravidade estavam dentro dos limites estabelecidos durante a fase da operação relacionada com o acidente (se não for o caso e se houver qualquer ligação com o acidente dê detalhes).
- c) O tipo de combustível utilizado.

## 5.8 Informações Meteorológicas:

## 5.8.1 Será introduzido no presente parágrafo:

a) Um breve relato sobre as condições meteorológicas apropriadas às circunstâncias incluindo a previsão e condições reais, e a disponibilidade de dados meteorológicos à tripulação

b) As condições de luz natural no momento do acidente (nomeadamente a luz do sol, o luar, ou o crepúsculo)

## 5.9 Ajuda à navegação.

5.9.1 Será introduzido no presente parágrafo as informações pertinentes sobre ajuda à navegação disponíveis, incluindo ajudas à aterragem como o ILS (*Instrument Landing System*), MLS (*Microwave Landing System*), NDB (*Non-Directional Radio Beacon*), PAR (*Precision Approach Radar*), VOR (*Very High Frequency Omnidirectional Radio Range*), apoios em terra visual, e sua eficácia no momento.

## 5.10 Comunicações.

5.10.1 Será introduzido no presente parágrafo as informações pertinentes sobre o serviço fixo e móvel aeronáutico comunicação e sua eficácia.

## 5.11 Informação sobre o aeródromo.

5.11.1 Será introduzido no seguinte parágrafo as informações pertinentes associadas ao aeródromo, as suas instalações e condições, ou com a área de descolagem ou aterragem, se for diferente de um aeródromo.

## 5.12.Registos de voo.

5.12.1 Será introduzido no seguinte parágrafo a localização das instalações de registo de voo na aeronave, a sua condição de recuperação e os dados pertinentes disponíveis.

## 5.13 Informação de destroços e de impacto.

5.13.1 As Informações gerais sobre o local do acidente e o padrão de distribuição dos destroços; detetadas falhas do material ou avaria de componentes.; os detalhes sobre a localização e o estado dos diferentes componentes dos destroços não são normalmente exigidos, a menos que seja necessário para identificar a quebra da aeronave antes do impacto.

5.13.2 Os Diagramas, gráficos e fotografias podem ser inclusas nesta secção ou nos anexos.

## 5.14 Informações médicas e patológicas.

5.14.1 Nesta subsecção será colocada uma breve descrição dos resultados da investigação realizada e dados relevantes disponíveis.

5.14.2 As informações médicas relativas às licenças da tripulação de voo devem ser inclusas no parágrafo 5.6 referente à Informação Pessoal.

## 5.15 Fogo.

5.15.1 Caso tenha ocorrido um incêndio, deve ser incluído informações sobre a natureza da ocorrência, e

do equipamento de combate ao incêndio utilizado e sua eficácia.

## 5.16 Aspetos de sobrevivência.

5.16.1 Será expressamente introduzido no presente parágrafo uma breve descrição de evacuação, busca e salvamento, a localização da tripulação e dos passageiros em relação aos ferimentos sofridos, falha de estruturas, tais como bancos e a fixação de cintos de segurança.

## 5.17 Ensaios e pesquisas.

5.17.1 Será expressamente introduzido no presente parágrafo breves relatos a respeito dos resultados dos testes e pesquisas.

## 5.18 Informações de organização e de gestão

5.18.1 Será expressamente introduzido no presente parágrafo as informações pertinentes a respeito da organização e gestão envolvidas e que podem ter influenciado a operação da aeronave. A organização inclui, por exemplo, o operador, os serviços de tráfego aéreo o aeródromo, rotas e agências de serviço meteorológico e da entidade reguladora. As informações incluem, mas não se limitando a estatura organizacional e funções, recursos, estado económico, políticas e práticas de gestão e enquadramento regulamentar.

## 5.19 Informações adicionais.

5.19.1 Serão expressamente introduzidas no presente parágrafo as informações relevantes e não inclusas do parágrafo 5.1 até 5.19.

## 5.20 Técnicas de investigação úteis ou eficazes.

5.20.1 Quando tenham sido usadas técnicas de investigação úteis ou eficazes durante a investigação, indique brevemente a razão que levou ao uso dessas técnicas, devendo indicar aqui as características principais de funcionalidade, bem como a descrição dos resultados nos respetivos parágrafos 5.2 a 5.19.

## 6. Análise

6.1 Analisar conforme o caso, apenas a informação documentada no parágrafo 5, informação factual e que seja relevante para a determinação das conclusões e das causas.

## 7. Conclusões

7.1 Indicar as conclusões e causas identificadas na investigação, a lista de causas deve incluir tanto as causas imediatas e as causas sistémicas mais profundas.

## 8. Recomendações de Segurança

8.1 Se for apropriado, indique de forma breve, quaisquer recomendações destinadas à prevenção de acidentes e qualquer medida corretiva resultante.

## 9. Apêndices

9.1 Poderá ser incluído quando apropriado, quaisquer informações que se considerem necessárias para a compreensão do relatório.

## ANEXO IV

## (A que se refere o n.º 2 do artigo 31º)

**Tabela 1** - Períodos de envio do relatório para aeronaves que realizam atividade aéreo-comercial ou remunerado.

Relatório	Período Abrangido	Data Limite de Envio
1º trimestre	1 de janeiro a 31 de março	1 de maio
2º trimestre	1º de abril a 30 de junho	1 de agosto
3º Trimestre	1 de julho a 30 de setembro	1 de novembro
4º Trimestre	1 de outubro a 31 de dezembro	1 de fevereiro

**Tabela 2** - Períodos de envio do relatório para aeronaves que realizam atividades aéreo não comercial ou não remunerada.

Relatório	Período Abrangido	Data Limite de Envio
Anual	1 de janeiro a 31 de dezembro	15 de fevereiro

**Decreto-lei nº 7/2023**

de 23 de janeiro

Cabo Verde, como membro da Organização Marítima Internacional (OMI), assumiu obrigações internacionais em matéria de investigação de acidentes e incidentes marítimos ocorridos no território nacional e fora da sua área de responsabilidade, com o envolvimento de navios arvorando pavilhão cabo-verdiano, com a finalidade exclusiva de os prevenir, devendo a investigação ser conduzida em conformidade com os procedimentos estabelecidos no Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente Marítimo ou de um Incidente Marítimo (CIA – Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos) da OMI, aprovado pela Resolução MSC.255 (84), adotado em 16 de maio de 2008.

Neste contexto, foram definidos os procedimentos para a investigação de acidentes, determinando as responsabilidades para a proteção do navio e do local do acidente, bem como para a liberação do navio, seus restos ou despojos.

Com o presente diploma prevê-se a elaboração de relatórios sobre acidentes e incidentes, e após o termo de todas as diligências necessárias à investigação, o relatório final é analisado e aprovado pelo Conselho Diretivo do Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos e, subsequentemente, publicado na sua página eletrónica, 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.

Para a investigação de acidentes são nomeados os investigadores e o respetivo investigador-chefe, sendo que no decorrer da mesma, pode ser necessária a coordenação com as autoridades judiciais ou policiais no sentido de assegurarem a eficácia das investigações.

Ainda, o presente diploma estabelece o regime sancionatório no qual se tipificam os ilícitos contraordenacionais, passíveis de serem cometidos tanto por pessoas coletivas, como por pessoas singulares, perfilhando o mesmo princípio constante do regime das contraordenações marítimas, tipificado nos termos da legislação em vigor.

Por fim, convém frisar que se aproveita para regulamentar, pela primeira vez no direito interno, alguns aspetos da investigação técnica de acidentes e incidentes no setor do transporte marítimo.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea a) do n.º 2 do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**CAPÍTULO I****DISPOSIÇÕES GERAIS**

Artigo 1º

**Objeto**

1 - O presente diploma estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes e incidentes no setor do transporte marítimo da responsabilidade do Estado cabo-verdiano.

2 - O presente diploma estabelece normas destinadas a reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios, reduzindo assim o risco de acidentes e incidentes marítimos futuros.

3 - O regime previsto nos números anteriores promove a realização expedita de investigações técnicas e de análises adequadas, em caso de acidentes ou incidentes marítimos, com vista ao apuramento das respetivas causas e circunstâncias, assim como a elaboração atempada e rigorosa dos relatórios de investigação e de propostas de medidas corretivas, não tendo como finalidade o apuramento de responsabilidades nem a imputação de culpa.

Artigo 2º

**Âmbito de aplicação**

1 - As disposições do presente diploma aplicam-se à investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos que:

- a) Envolvem navios que arvoram a bandeira nacional;
- b) Ocorrem nas águas interiores, águas arquipelágicas e mar territorial do Estado cabo-verdiano, conforme definido em diploma próprio que delimita as áreas marítimas da República de Cabo Verde, e na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982;

- c) Impliquem outros interesses legítimos do Estado cabo-verdiano, designadamente:
- i) O acidente marítimo que tenha causado danos ou colocado em grave perigo o meio ambiente, incluindo o meio ambiente das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional;
  - ii) O acidente marítimo que tenha dado origem a, ou ameace provocar, graves danos ao Estado cabo-verdiano, às suas instalações ou estruturas sobre as quais está autorizado a exercer soberania ou jurisdição;
  - iii) O acidente marítimo do qual tenha resultado a perda de vidas humanas ou ferimentos graves de cidadãos nacionais;
  - iv) Os casos em que o Estado Cabo-verdiano detenha informações importantes que possam ser úteis para a investigação.

2 - Estão excluídos do âmbito de aplicação do presente diploma, os acidentes e incidentes marítimos que envolvem apenas:

- a) Navios de guerra ou de transporte de militares e outros navios, propriedades do Estado Cabo-verdiano ou por ele explorados e utilizados exclusivamente em serviços estatais de natureza não comercial;
- b) Navios sem propulsão mecânica e navios de madeira de construção primitiva;
- c) Embarcações de recreio que não se dediquem ao comércio, exceto se forem tripuladas e transportarem mais de doze passageiros para fins comerciais;
- d) Embarcações de pesca de comprimento inferior a doze metros; e
- e) Instalações fixas de perfuração ao largo.

#### Artigo 3º

#### Definições

Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por:

- a) «Acidente grave» um acidente ocorrido com um navio, que não se inclui na categoria de acidente muito grave, que abranja, entre outros acontecimentos, incêndio, explosão, colisão, encalhe, contacto, danos provocados por mau tempo, danos provocados pelo gelo, fissuras ou rombos no casco ou suspeita de deficiências no casco, e tenha como resultado qualquer uma das seguintes situações:
  - i. A imobilização das máquinas principais, danos extensivos no alojamento ou danos estruturais graves, tais como a entrada de água no casco, inundações ou alagamento, que torne o navio incapaz de prosseguir viagem, uma vez que o mesmo se encontra

numa condição que não corresponde substancialmente às disposições das convenções aplicáveis, representando assim um risco para o navio e para as pessoas a bordo ou uma ameaça de risco inaceitável para o ambiente marinho;

ii. A poluição, independentemente da quantidade;

iii. Uma avaria ou falha de operação que obrigue ao reboque ou à assistência em terra;

- b) «Acidente marítimo» um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos diretamente relacionados com as operações de um navio, com exceção dos atos ou omissões deliberadas, com o objetivo de provocar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou do ambiente, que tenha como consequência qualquer dos seguintes resultados:
  - i. A morte ou ferimento grave de uma pessoa;
  - ii. A perda de uma pessoa que se encontrava a bordo de um navio;
  - iii. A perda, presumida perda ou abandono de um navio;
  - iv. Danos materiais sofridos pelo navio;
  - v. Encalhe ou inutilização de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão;
  - vi. Danos materiais numa infraestrutura marítima exterior ao navio, podendo seriamente colocar em risco a segurança do navio, de outro navio ou de qualquer pessoa;
  - vii. Danos graves para o ambiente ou a possibilidade de ocorrência de danos graves para o ambiente, em resultado dos danos sofridos por um navio ou navios;
  - viii. Danos nos equipamentos de bordo.

i. A morte ou ferimento grave de uma pessoa;

ii. A perda, presumida perda ou abandono de um navio;

iii. A perda, presumida perda ou abandono de um navio;

iv. Danos materiais sofridos pelo navio;

v. Encalhe ou inutilização de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão;

vi. Danos materiais numa infraestrutura marítima exterior ao navio, podendo seriamente colocar em risco a segurança do navio, de outro navio ou de qualquer pessoa;

vii. Danos graves para o ambiente ou a possibilidade de ocorrência de danos graves para o ambiente, em resultado dos danos sofridos por um navio ou navios;

viii. Danos nos equipamentos de bordo.

- c) «Acidente muito grave» um acidente marítimo que envolva a perda total do navio, a perda de vidas humanas ou danos graves para o ambiente;
- d) «Aparelho de registo dos dados de viagem (VDR)» tem a definição que lhe é dada na Resolução A.861(20) da Assembleia da Organização Marítima Internacional (OMI) e na Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI;
- e) «Autoridades portuárias» as administrações portuárias em cada porto;
- f) «Centro costeiro»: Estação terrena de radiocomunicação marítima estabelecida em São Vicente;
- g) «Centro de controlo de tráfego marítimo (VTMS)» centros de controlo estabelecidos em Mindelo e na Praia;

- h) «Centro Conjunto de Coordenação e Salvamento (JRCC, sigla inglesa de Joint Rescue Coordination Center)» centro conjunto de coordenação e salvamento estabelecido através do Decreto-lei n.º 31/2018, de 31 de maio, que cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Cabo Verde;
- i) «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos (CIA)» o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de novembro de 1997, na versão atualizada;
- j) «Companhia» o proprietário de um navio, o gestor de navios, o afretador em casco nu ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que, ao fazê-lo, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo Código Internacional de Gestão para Operação Segura de Navios e Prevenção da Poluição, International Safety Management Code (ISM, na sigla inglesa);
- k) «Comprimento» o comprimento do navio tal como se encontra definido no n.º 8 do artigo 2º da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, aprovada para adesão pelo Decreto-lei n.º 1/1996, de 1 de abril;
- l) «Comandante, mestre ou arrais» o marítimo da secção do convés que tem o comando de um navio ou embarcação e que pertence, respetivamente, ao escalão dos oficiais ou ao escalão da mestrança;
- m) «Danos graves ao ambiente» os danos causados ao ambiente que, de acordo com a avaliação do Estado afetado, produzem efeitos nefastos ao meio ambiente;
- n) «Danos materiais» os danos que afetam significativamente a integridade estrutural, o funcionamento ou as características operacionais de um navio ou de uma infraestrutura marítima e que acarretam reparações ou a substituição de componentes importantes, ou a destruição do navio ou da infraestrutura marítima;
- o) «Diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo» as diretrizes anexas à Resolução LEG.3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de abril de 2006, tal como aprovadas pelo conselho de administração da Organização Internacional do Trabalho (OIT) na sua 296ª sessão, de 12 a 16 de junho de 2006;
- p) «Embarcação ferry ro-ro» a embarcação de passageiros de mar que transporte mais de doze passageiros, equipada de forma a permitir o embarque e o desembarque direto, em marcha, de veículos rodoviários;
- q) «Embarcação de passageiros de alta velocidade» a embarcação de alta velocidade que transporte mais de doze passageiros, tal como vem definida na regra 1 do capítulo X da Convenção SOLAS de 1974, na versão atualizada;
- r) «Estado investigador principal» o Estado responsável pela condução das investigações de acidentes e incidentes marítimos, tal como mutuamente acordado entre os Estados legitimamente interessados, em conformidade com o CIA da OMI;
- s) «Estado substancialmente interessado» o Estado membro em que ocorre, pelo menos, uma das seguintes circunstâncias:
- i. Estado de bandeira de um navio envolvido num acidente ou incidente marítimo;
  - ii. Estado costeiro envolvido num acidente ou incidente marítimo;
  - iii. Estado, cujo meio ambiente foi grave ou significativamente afetado por um acidente marítimo, incluindo o meio ambiente das suas águas e territórios reconhecidos nos termos do direito internacional;
  - iv. Estado no qual as consequências de um acidente ou incidente marítimo originaram, ou ameaçaram originar, danos graves a esse Estado ou a ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais está autorizado a exercer jurisdição;
  - v. Estado no qual, em resultado de um acidente marítimo, nacionais desse Estado perderam as suas vidas ou sofreram ferimentos graves;
  - vi. Estado que possua informação importante que os Estados da investigação técnica consideram útil para a investigação;
  - vii. Estado que, por qualquer outro motivo, estabeleça um interesse considerado significativo pelo Estado membro investigador principal;
- t) «Estado terceiro substancialmente interessado» um Estado legitimamente interessado, não previsto nas alíneas anteriores;
- u) «Fatores contributivos» qualquer ação, omissão, acontecimento ou condição, sem os quais:
- i. acidente ou incidente marítimo não teria ocorrido;
  - ii. As consequências adversas associadas ao acidente ou incidente marítimo provavelmente não teriam ocorrido ou não teriam sido graves;

- v) «Ferimento grave» um ferimento sofrido por uma pessoa num acidente marítimo, do qual resulta uma incapacidade da pessoa funcionar normalmente durante mais de setenta e duas horas, contabilizadas após um período de sete dias a contar da data em que sofreu o ferimento;
- w) «Incidente marítimo» um acontecimento, ou sequência de acontecimentos, que não seja um acidente marítimo, diretamente ligado às operações de um navio que tenha colocado em risco, ou, se não fosse corrigido, poderia colocar em risco a segurança do navio, das pessoas a bordo ou de qualquer outra pessoa ou o meio ambiente, não incluindo atos ou omissões deliberadas, com o objetivo de provocar danos à segurança de um navio, do indivíduo ou do meio ambiente;
- x) «Investigação técnica a acidente ou incidente marítimo» uma investigação de um acidente ou incidente marítimo, levada a cabo por um investigador com o objetivo de prevenir futuros acidentes e incidentes marítimos, a qual inclui a recolha e análise de provas, a identificação de fatores causais, a formulação de conclusões e de eventuais recomendações;
- y) «Investigador-chefe» a pessoa com qualificações adequadas e reconhecidas, nomeado pelo Presidente do Conselho Diretivo do Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM) a quem se incumbe a responsabilidade pela organização de uma investigação técnica, bem como pelo seu desenvolvimento e controlo;
- z) «Investigador» a pessoa com qualificações adequadas e reconhecida, designada para colaborar com o investigador-chefe nas tarefas de investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos;
- aa) «Organização reconhecida» uma sociedade classificadora ou qualquer outra organização privada que assuma tarefas regulamentares em nome da administração do Estado de bandeira;
- bb) «Passageiro» qualquer pessoa que não seja tripulante nem esteja empregada ou ocupada, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços que a estes digam respeito, excetuando-se as crianças com idade inferior a um ano;
- cc) «Recomendação de segurança» qualquer proposta efetuada, inclusivamente para efeitos de registo e de controlo, pelo órgão de investigação do Estado que efetua ou conduz a investigação técnica, com base nas informações resultantes da investigação;
- dd) «Serviço de Busca e Salvamento Marítimo», exercido através do Centro Conjunto de

Coordenação de Salvamento (JRCC) que está a cargo da Guarda Costeira, enquanto prestador do serviço SAR, que é responsável pela coordenação das operações de busca e salvamento aeronáutico e marítimo em toda a Região de Busca e Salvamento (SSR) de Cabo Verde;

ee) «Serviços de controlo de tráfego marítimo», são, designadamente:

- i. Os serviços de controlo de tráfego marítimo de âmbito costeiro (VTS costeiro);
- ii. Os serviços de controlo de tráfego marítimo de âmbito portuário (VTS portuário).

## CAPÍTULO II

### RESPONSABILIDADE PELA INVESTIGAÇÃO TÉCNICA

Artigo 4º

#### Investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos

A investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos previstos no presente diploma é prosseguida pelo IPIAAM a quem cabe identificar com a maior eficácia e rapidez possível as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

## CAPÍTULO III

### INVESTIGAÇÃO TÉCNICA

Artigo 5º

#### Estatuto da investigação técnica

1 - As investigações técnicas de acidentes e incidentes marítimos realizadas nos termos do presente diploma são independentes de quaisquer investigações do foro judiciário, do inquérito da autoridade marítima ou outro destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa.

2 - As investigações técnicas referidas no número anterior apenas podem ser impedidas, suspensas ou adiadas por motivo fundamentado decorrente da investigação do foro judiciário em curso.

Artigo 6º

#### Obrigatoriedade de investigar

1 - O IPIAAM realiza uma investigação técnica sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave numa das seguintes circunstâncias:

- a) Quando o acidente envolve um navio que arvora a bandeira nacional, independentemente do local onde ocorre o acidente;
- b) Quando o acidente ocorre no mar territorial do Estado Cabo-verdiano, qualquer que seja

a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente;

- c) Quando o acidente se revele como um interesse legítimo para o Estado Cabo-verdiano, qualquer que seja o local do acidente e da bandeira do navio ou navios envolvidos.

2 - No caso de acidentes marítimos graves, de acidentes e de incidentes, compete ao IPIAAM decidir sobre a realização da investigação técnica, após proceder a uma avaliação prévia do acidente ou incidente, a qual deve ter em conta, pelo menos, os seguintes fatores:

- a) A gravidade do acidente ou incidente marítimo;
- b) tipo de navio;
- c) tipo de carga;
- d) A possibilidade de os resultados da investigação técnica poderem contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros.

3 - São ainda sujeitos a uma investigação técnica por parte do IPIAAM todos os acidentes ou incidentes marítimos que ocorram nas águas interiores, águas arquipelágicas e mar territorial do Estado Cabo-verdiano, e que envolvam um *ferry ro-ro* ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, ou, no caso do acidente ou incidente marítimo ter ocorrido noutras águas, sempre que o último porto de escala do *ferry ro-ro* ou da embarcação de passageiros de alta velocidade tenha sido um porto nacional.

4 - Sempre que o IPIAAM decida não realizar uma investigação técnica a um acidente marítimo grave deve comunicar ao membro do Governo responsável pelo setor dos Transportes Marítimos os motivos dessa decisão.

#### Artigo 7º

##### Notificação de acidentes e incidentes

1 - Devem ser notificados ao IPIAAM todos os acidentes e incidentes marítimos referidos no n.º 1 do artigo 2º, nos termos do anexo I ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

2 - A obrigação de notificação prevista no número anterior compete às seguintes pessoas ou entidades:

- a) Ao comandante, mestre ou arrais do navio envolvido no acidente ou incidente marítimo ou, estando este impossibilitado de o fazer, ao oficial, ou tripulante, mais antigo a bordo do navio;
- b) Ao proprietário ou companhia do navio envolvido no acidente ou incidente marítimo.

3 - Devem também notificar ao IPIAAM sempre que tenham conhecimento da ocorrência de um acidente e incidente marítimo, as seguintes pessoas ou entidades:

- a) As autoridades e administrações portuárias em cuja área de jurisdição o acidente ou incidente marítimo tenha ocorrido;

- b) Os profissionais de pilotagem dos portos em cuja área de intervenção o acidente ou incidente marítimo tenha ocorrido;

- c) A organização reconhecida, ou organizações reconhecidas, que emitiram os certificados estatutários relativos ao navio envolvido no acidente ou incidente marítimo;

- d) Serviços consulares.

4 - Devem ainda notificar ao IPIAAM as seguintes entidades:

- a) Os órgãos locais do Instituto Marítimo Portuário (IMP) relativamente aos acidentes e incidentes marítimos que ocorram em espaço sob a sua jurisdição;
- b) membro do Governo responsável pelo setor do Ambiente, sempre que tenha conhecimento da ocorrência de um acidente e incidente marítimo;
- c) Os serviços locais da Polícia Marítima.

5 - A notificação de acidentes marítimos muito graves e graves deve ser feita ao IPIAAM no prazo máximo de seis horas após a sua ocorrência e os restantes acidentes e incidentes no prazo máximo de quarenta e oito horas.

6 - O comandante, mestre ou arrais do navio envolvido no acidente ou incidente marítimo, ou, estando este impossibilitado de o fazer, o oficial ou tripulante mais antigo a bordo do navio, deve elaborar de imediato relatório da ocorrência, contendo, na medida do possível, os elementos indicados nas alíneas k) a hh) do Anexo I, que faz parte integrante do presente diploma.

7 - Compete ao IPIAAM determinar a forma a utilizar para as notificações previstas no presente artigo, sendo a mesma publicada na sua página eletrónica.

## CAPÍTULO IV

### INVESTIGADORES

#### Artigo 8º

##### Competências do investigador-chefe

1 - Compete ao investigador-chefe, designadamente:

- a) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca controlada do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária ou policial em contrário;
- b) Acompanhar a remoção controlada do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
- c) Requisitar a entidades tecnicamente competentes e idóneas a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea anterior;
- d) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele

ligadas, mas que se entenda serem relevantes para a investigação técnica em curso;

- e) 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, efetuadas nas pessoas envolvidas na operação do navio, ou em outras pessoas de interesse para o caso, e nos corpos das vítimas;
- f) Solicitar às autoridades policiais a realização de testes de alcoolemia ou despistagem de estupefacientes nas pessoas envolvidas no acidente;
- g) Solicitar às autoridades judiciárias, marítima ou policiais a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;
- h) Solicitar ao IMP e suas dependências territoriais toda a informação sobre os navios, infraestruturas, marítimos, companhias ou proprietários e organizações reconhecidas, com interesse para a investigação técnica, incluindo os relativos a certificados, licenças, vistorias e inspeções, bem como qualquer informação adicional considerada relevante para a investigação;
- i) Solicitar às autoridades judiciárias, marítima ou policiais, sem prejuízo da investigação judiciária, a conservação, custódia e vigilância do local e destroços e a autorização para efetuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie relacionados com o acidente;
- j) Solicitar ao Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento toda a informação sobre o acidente considerada relevante para a investigação técnica;
- k) Solicitar ao Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica (INMG), a preparação de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;
- l) Determinar aos serviços de controlo de tráfego marítimo e de Estações Costeiras a cativação, durante o período de tempo necessário à investigação técnica, dos registos de imagem e das comunicações via rádio e requerer a sua transcrição;
- m) Solicitar aos pilotos e a outro pessoal portuário ou marítimo toda a informação de que estes disponham considerada de interesse para a investigação técnica;
- n) Recolher depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas sem a presença de outras cujos

interesses possam ser considerados passíveis de dificultar a investigação técnica em curso;

- o) Obter os registos das vistorias e outras informações pertinentes na posse do Estado de bandeira, das companhias, das organizações reconhecidas ou de qualquer outra parte com interesse no caso, sempre que essas partes ou os seus representantes estejam estabelecidos em Cabo Verde;
- p) Elaborar, nos termos previstos no artigo 11º, o relatório final, provisório ou simplificado.

2 - Os pedidos previstos no número anterior podem ser recusados pela autoridade judiciária em função da investigação criminal em curso.

Artigo 9º

#### Nomeação e prerrogativas dos investigadores

1 - Para a investigação de acidentes e incidentes, o Presidente do IPIAAM nomeia os investigadores e o respetivo investigador-chefe mediante proposta do Vogal Executivo responsável pelo pelouro da investigação de acidentes marítimos.

2 - Em caso de impedimento do investigador-chefe nomeado ou em casos excecionais em que a eficácia da investigação o justifique, pode o Presidente do IPIAAM, mediante proposta do Vogal Executivo responsável pelo pelouro da investigação de acidentes marítimos, nomear outro investigador-chefe, em sua substituição.

3 - No exercício das suas competências, os investigadores têm acesso:

- a) A qualquer zona relevante ou a qualquer local do acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
- b) A uma listagem de provas e à possibilidade de proceder à busca e ao acompanhamento da remoção controlada do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
- c) Aos resultados das perícias ou análises realizadas pelas autoridades judiciais ou policiais, ou outras entidades, aos elementos de prova, casco, destroços e outros componentes ou matérias;
- d) A reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos VDR, respeitantes ao navio, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, a objetos, condições e circunstâncias;
- e) Aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou às análises de amostras deles retiradas;
- f) Aos resultados dos exames efetuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou a outras pessoas de interesse para o caso, ou às análises de amostras retiradas dessas pessoas;

- g) A qualquer informação que esteja na posse da companhia, do proprietário, da organização reconhecida e do estaleiro e que seja considerada pelo investigador-chefe relevante para efeitos da investigação técnica.

## CAPÍTULO V

### CONDUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO TÉCNICA, RELATÓRIOS

#### E RECOMENDAÇÕES

##### Artigo 10º

##### Condução da investigação técnica

1 - O IPIAAM é responsável pela realização da investigação técnica aos acidentes e incidentes marítimos abrangidos pelo presente diploma.

2 - Os acidentes ou incidentes marítimos abrangidos pelo presente diploma devem ser objeto de uma única investigação técnica, a realizar pelo IPIAAM nos termos do artigo 6º.

3 - O IPIAAM, assim como qualquer outro organismo do Estado Cabo-verdiano, não deve tomar medidas que possam impedir, suspender ou adiar indevidamente a realização de uma investigação técnica abrangida pelo presente diploma.

4 - As investigações técnicas devem ser iniciadas logo após o conhecimento da ocorrência do acidente ou incidente marítimo ou, não sendo possível, no prazo de dois meses após a sua ocorrência.

5 - Sem prejuízo das obrigações decorrentes do presente diploma e do direito internacional, o IPIAAM pode, numa base casuística e de comum acordo, delegar noutro Estado, a condução de uma investigação técnica ou tarefas específicas para esse efeito, ficando sempre como último responsável pela investigação, pelo seu resultado e pelas obrigações previstas no presente diploma.

##### Artigo 11º

##### Relatórios e comunicações

1 - Qualquer investigação técnica efetuada nos termos do presente diploma é objeto de um relatório final, o qual é apresentado de acordo com a estrutura indicada no Anexo II do presente diploma e que dele faz parte integrante.

2 - O IPIAAM deve disponibilizar o relatório final, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao membro do Governo responsável pelo setor dos Transportes Marítimos, no prazo máximo de doze meses a contar da data do acidente.

3 - Caso não seja possível elaborar o relatório final nos doze meses seguintes à data do acidente, por razões ponderosas e suficientemente justificadas, nomeadamente, a complexidade do processo investigativo, insuficiências de meios técnicos e humanos ou quaisquer outras situações de força maior, o IPIAAM deve elaborar um relatório provisório em cada aniversário da ocorrência, detalhando o andamento da investigação e quaisquer questões de segurança levantadas.

4 - O IPIAAM pode decidir que uma investigação técnica que não diga respeito a um acidente marítimo muito grave ou grave, consoante os casos, e cujos resultados não sejam suscetíveis de contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros, seja objeto de um relatório simplificado.

5 - Compete ao Conselho Diretivo do IPIAAM homologar o relatório final, provisório ou simplificado, dando-o a conhecer ao membro do Governo responsável pelo setor Marítimo.

6 - Concluídos e homologados os relatórios finais, provisórios ou simplificados, os mesmos são de imediato publicados na página eletrónica do IPIAAM.

##### Artigo 12º

##### Recomendações de segurança

1 - As recomendações de segurança são comunicadas a todos os interessados que possam delas beneficiar em matéria de segurança, podendo ainda ser disponibilizadas ao público em geral sempre que o IPIAAM considere que tal é do interesse da segurança e prevenção da poluição.

2 - Qualquer pessoa ou entidade à qual a recomendação de segurança é dirigida deve:

- a) Ter essa recomendação em consideração;
- b) Comunicar ao IPIAAM, no prazo de sete dias após a receção da recomendação, as seguintes informações:
  - i. Pormenores das medidas, caso existam, por ela tomadas ou propostas para implementar a recomendação e, no caso em que proponha implementar medidas, o prazo para a consolidação dessa implementação;
  - ii. Esclarecimento do motivo por que a recomendação não é objeto das medidas a tomar para a implementação;
- c) Comunicar imediatamente ao IPIAAM qualquer alteração à informação enviada ao abrigo da alínea b) e as razões que justificam a alteração.

3 - As recomendações não constituem, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativa ao sujeito ou sujeitos envolvidos, direta ou indiretamente, num acidente ou incidente marítimo.

4 - Nos casos em que tal se justifique, o IPIAAM formula recomendações com base numa análise abstrata de dados de acidentes e nos resultados globais das investigações técnicas realizadas.

##### Artigo 13º

##### Sistema de alerta precoce

O IPIAAM emite imediatamente um alerta precoce sempre que tal se mostre necessário, o qual é imediatamente comunicado às Autoridades Marítimas, Portuárias e Ambientais e divulgado ao membro

do Governo responsável pelo setor dos Transportes Marítimos, através da sua página eletrónica.

## CAPÍTULO VI

### COOPERAÇÃO E COORDENAÇÃO

#### Artigo 14º

##### Articulação das autoridades nacionais

1 - As autoridades marítimas e policiais e os investigadores do IPIAAM devem atuar em colaboração mútua, no sentido de assegurarem a eficácia das investigações, e, quando presentes no local do acidente ou incidente, 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) A identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objetivos da investigação técnica;
- d) A verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos destroços do navio e nos corpos das vítimas antes da sua remoção.

2 - Sem prejuízo da investigação judiciária, compete aos investigadores do IPIAAM a prática dos atos cautelares, necessários e urgentes, para assegurar a preservação dos meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos.

3 - Os investigadores do IPIAAM devem comunicar às autoridades judiciárias, marítimas ou policiais, as partes ou componentes do navio que, para efeitos da investigação técnica, não possam ser deslocados ou desmontados, até ser efetuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

4 - O IPIAAM 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 9º.

5 - Relativamente à situação prevista no número anterior, em se tratando de especialistas pertencentes ao sector público, são disponibilizados pelos organismos a que pertencem, os quais suportam os encargos com a respetiva remuneração, cabendo ao IPIAAM os encargos com as deslocações, ajudas de custo e outros, decorrentes da investigação.

6 - Sem prejuízo da independência da investigação técnica, os investigadores do IPIAAM prestam às autoridades judiciárias ou policiais a coadjuvação necessária no âmbito das suas funções.

#### Artigo 15º

##### Cooperação com países terceiros substancialmente interessados

1 - O IPIAAM deve cooperar, no maior grau possível, com os países terceiros substancialmente interessados numa investigação técnica.

2 - Em qualquer fase da investigação, os países terceiros substancialmente interessados podem associar-se, de comum acordo, a uma investigação técnica conduzida pelo IPIAAM, nos termos do CIA da OMI.

3 - A cooperação do IPIAAM numa investigação técnica conduzida por um país terceiro substancialmente interessado não prejudica os deveres de investigação e de notificação estabelecidos no presente diploma.

4 - Caso um país terceiro substancialmente interessado esteja a conduzir uma investigação técnica que envolva um ou mais Estados membros, o IPIAAM pode decidir abster-se de uma investigação paralela, desde que a investigação conduzida pelo país terceiro seja efetuada de acordo com o CIA da OMI.

## CAPÍTULO VII

### DEVER DE SIGILO, DEPOIMENTOS E PRESERVAÇÃO DOS ELEMENTOS DE PROVA

#### Artigo 16º

##### Dever de sigilo

1 - O IPIAAM deve assegurar que os registos a seguir enumerados só sejam divulgados para os fins da investigação técnica, exceto se a autoridade judiciária determinar que existe um interesse público superior na sua divulgação que se sobrepõe aos princípios estabelecidos no presente diploma:

- a) Os depoimentos das testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pelo IPIAAM ou por outro órgão de investigação técnica envolvido na investigação do mesmo;
- b) Os registos que revelem a identidade das pessoas que forneceram provas no contexto da investigação técnica;
- c) As informações relativas às pessoas envolvidas no acidente ou incidente marítimo, de natureza particularmente sensível ou privada, incluindo informações relativas à sua saúde.

2 - O IPIAAM estabelece e implementa procedimentos destinados a assegurar a natureza reservada dos registos referidos no número anterior.

#### Artigo 17º

##### Depoimentos

1 - O depoimento das pessoas envolvidas e das testemunhas de qualquer acidente e incidente marítimo, no âmbito da investigação técnica realizada nos termos do presente diploma é confidencial quanto à identidade das pessoas envolvidas e das testemunhas e visa unicamente os objetivos da referida investigação.

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

3 - É obrigatória a recolha dos depoimentos de todas as pessoas intervenientes na segurança do navio.

Artigo 18º

#### Preservação dos elementos de prova

O comandante, mestre ou arrais do navio envolvido no acidente ou incidente marítimo, ou, estando este impossibilitado de o fazer, o oficial ou marinheiro mais antigo a bordo do navio, deve diligenciar no sentido de:

- a) Salvar toda a informação contida em cartas marítimas, diários de bordo e registos eletrónicos, magnéticos e de vídeo, incluindo os dados dos VDR e de outros dispositivos eletrónicos relativos aos períodos que antecederam, durante o qual ocorreram e que se seguiram ao acidente;
- b) Prevenir a eliminação por sobreposição ou outra alteração dessa informação;
- c) Proteger de interferências qualquer outro equipamento considerado pertinente para a investigação técnica ao acidente;
- d) Recolher e resguardar sem demora todos os elementos de prova para os fins das investigações técnicas.

### CAPÍTULO VIII

#### DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

Artigo 19º

#### Documentação

O IPIAAM conserva a documentação de suporte à investigação técnica pelo prazo de dez anos, contados a partir da data de homologação do relatório final.

Artigo 20º

#### Tratamento justo dos marítimos

Nos termos do direito nacional, as entidades nacionais referidas no presente diploma devem ter em conta as disposições aplicáveis das diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente e incidente marítimo nas águas sob soberania ou jurisdição nacional.

### CAPÍTULO IX

#### REGIME SANCIONATÓRIO

Artigo 21º

#### Coimas por falta de reembolso

O incumprimento dentro do prazo legal do reembolso previsto no n.º 3 do artigo 26º, ainda que por negligência, constitui contraordenação 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 300.000\$00 (trezentos mil escudos), quando se tratar de pessoa singular e nunca inferior a 50.000\$00 (cinquenta mil escudos), nem superior a 2.000.000\$00 (dois milhões de escudos), quando se se tratar de pessoa coletiva.

Artigo 22º

#### Regime contraordenacional

1 - Sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou disciplinar, constituem contraordenações, punidas com coima de 3.000\$00 (três mil escudos) a 300.000\$00 (trezentos mil escudos), no caso de pessoa singular, e de 100.000\$00 (cem mil escudos) a 2.000.000\$00 (dois milhões de escudos), no caso de pessoa coletiva:

- a) não cumprimento do dever de notificar ou o atraso na notificação, por parte das pessoas referidas na alínea a) do n.º 2 e no n.º 5, ambos do artigo 7º;
- b) não cumprimento do dever de notificar ou o atraso na notificação, por parte do proprietário ou da companhia conforme estabelecido na alínea b) do n.º 2 e no n.º 5, ambos do artigo 7º;
- c) não cumprimento do dever de notificar ou o atraso na notificação, por parte das autoridades portuárias em cuja área de jurisdição o acidente ou incidente marítimo ocorreu, conforme previsto na alínea a) do n.º 3 e no n.º 5, ambos do artigo 7º;
- d) não cumprimento do dever de notificar ou o atraso na notificação, por parte dos profissionais de pilotagem dos portos em cuja área de intervenção o acidente ou incidente marítimo ocorreu, conforme previsto na alínea b) do n.º 3 e no n.º 5, ambos do artigo 7º;
- e) não cumprimento do dever de notificar ou o atraso na notificação, por parte da organização reconhecida, ou organizações reconhecidas, que emitiu os certificados estatutários relativos ao navio envolvido no acidente, conforme previsto na alínea c) do n.º 3 e no n.º 5, ambos do artigo 7º;
- f) não cumprimento por parte das pessoas ou entidades do estabelecido no n.º 2 do artigo 12º;
- g) não cumprimento por parte do comandante, mestre ou arrais do estabelecido no artigo 18º;
- h) não cumprimento por parte do oficial ou tripulante mais antigo a bordo do estabelecido no artigo 18º.

2 - A tentativa e a negligência são puníveis, sendo nestes casos, os limites máximo e mínimo da coima reduzidos a metade.

Artigo 23º

#### Competência

A instrução e o processamento das contraordenações, bem como a aplicação das coimas competem ao IPIAAM.

Artigo 24º

#### Destino das Coimas

O produto proveniente das coimas aplicadas reverte em:

- a) 40% para o IPIAAM; e
- b) 60% para o Estado.

Artigo 25º

#### Regime Subsidiário

Para todos os efeitos legais, em tudo quanto não estiver previsto no presente capítulo, é aplicado subsidiariamente, o regime geral das contraordenações, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 9/95, de 27 de outubro.

## CAPÍTULO X DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 26º

#### 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 da companhia a que o navio pertence.

2 - Quando o IPIAAM, por razões de andamento do inquérito, tiver de assumir o pagamento de custos referidos no número anterior, é reembolsado pela companhia das quantias pagas.

3 - A companhia é notificada pelo IPIAAM para efetuar o reembolso previsto no número anterior, no prazo de noventa dias a contar da data da notificação.

Artigo 27º

#### Regulamentação

1 - O disposto no presente diploma é objeto de regulamentação pelo IPIAAM nas matérias referentes aos procedimentos de prevenção e investigação de acidentes e incidentes marítimos, que sejam necessários à prossecução das atribuições do IPIAAM.

2 - O IPIAAM, através do seu Conselho Diretivo, deve aprovar e publicar os regulamentos relativos à execução das suas responsabilidades nos termos previstos pela legislação em vigor.

Artigo 28º

#### Entrada em vigor

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

Aprovado em Conselho de Ministros aos 17 de novembro de 2022.

*José Ulisses de Pina Correia e Silva*

*Olavo Avelino Garcia Correia*

*Carlos Jorge Duarte Santos*

*Abraão Aníbal Barbosa Vicente*

Promulgado em 16 de janeiro 2023

Publique-se.

O Presidente da Republica, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

## ANEXO I

### (A que se refere os n.ºs 1 e 6 do artigo 7º)

#### Notificação do acidente ou incidente marítimo

1 - O Formulário relativo à notificação do acidente ou incidente marítimo deve conter a seguinte informação:

- a) Estado responsável/pessoa a contactar;
- b) Estado investigador;
- c) Estado costeiro afetado;
- d) número de Estados substancialmente interessados;
- e) Os Estados substancialmente interessados;
- f) A entidade notificadora;
- g) A hora da notificação;
- h) A data da notificação;
- i) tipo de acidente ou incidente marítimo;
- j) A descrição breve dos motivos para não ser efetuada uma investigação técnica;
- k) tipo de navio;
- l) nome do navio;
- m) número OMI ou conjunto de identificação;
- n) porto de registo;
- o) A bandeira do navio;
- p) nome e morada do proprietário ou da companhia;
- q) nome do comandante, mestre ou arrais do navio;
- r) nome da organização reconhecida, ou organizações reconhecidas, que emitiu os certificados estatutários ao navio;
- s) A data e hora do acidente ou incidente marítimo;
- t) porto de largada e porto de destino;
- u) A latitude e longitude relativos ao local onde ocorreu o acidente ou incidente marítimo;
- v) local do acidente ou incidente marítimo;
- w) segmento da viagem;
- x) Os serviços do navio;
- y) esquema de separação do tráfego;
- z) A parte do navio em que ocorreu o acidente ou incidente marítimo, caso tenha sido a bordo;
- aa) As condições meteorológicas;
- bb) As vítimas mortais contendo:
  - i. Os tripulantes;

- ii. Os passageiros;
  - iii. As outras pessoas;
  - cc) Feridos graves, contendo:
    - i. Os tripulantes;
    - ii. Os passageiros;
    - iii. Outras pessoas;
  - dd) Indicação se o acidente originou poluição;
  - ee) Avarias do navio;
  - ff) Avarias da carga;
  - gg) Outros danos;
  - hh) Breve descrição do acidente ou incidente marítimo;
- iii. As características principais;
  - iv. A propriedade e gestão;
  - v. Os elementos relativos à construção;
  - vi. A lotação mínima de segurança;
  - vii. Carga autorizada.
  - b) Dados da viagem, contendo:
    - i. Os portos de escala;
    - ii. tipo de viagem;
    - iii. Os elementos relativos à carga;
    - iv. A tripulação.
  - c) Informações relativas ao acidente ou incidente marítimo, contendo:
    - i. tipo de acidente ou incidente marítimo;
    - ii. A data e hora;
    - iii. As coordenadas e local do acidente ou incidente marítimo;
    - iv. envolvente exterior e interior;
    - v. Os serviço e segmento da viagem do navio;
    - vi. local a bordo;
    - vii. Os dados relativos ao fator humano;
    - viii. As consequências (para as pessoas, navio, carga ou ambiente, outras).
  - d) Envolvimento das autoridades costeiras e intervenções de emergência, contendo:
    - i. As entidades envolvidas;
    - ii. Os meios utilizados;
    - iii. A celeridade da intervenção;
    - iv. As medidas tomadas;
    - v. Os resultados obtidos.

2. No caso de estarem envolvidos no acidente ou incidente marítimo, mais do que um navio, deve ser fornecido ao IPIAAM os dados mencionados no número anterior relativos a cada navio.

## ANEXO II

### (A que se refere o n.º 1 do artigo 11º)

#### Conteúdo do Relatório de investigação técnica

##### 1. Introdução

1.1. Nesta parte identifica-se o objetivo da investigação técnica e precisa-se que uma recomendação de segurança não pode, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou culpa, e que o relatório não é redigido, em termos de conteúdo e estilo, com o intuito de ser utilizado em ações judiciais.

1.2 O relatório não deve fazer qualquer referência a depoimentos de testemunhas nem associar alguém nele mencionado a pessoas que tenham prestado depoimento no decurso da investigação técnica.

##### 2. Conteúdo do Relatório

2.1 Resumo — nesta parte são expostos os factos essenciais do acidente ou incidente marítimo: o que aconteceu, quando, onde e como; e é igualmente declarado se do acidente ou incidente resultaram mortes, ferimentos, avarias no navio ou na carga e danos a terceiros ou ao ambiente.

2.2 Elementos factuais — esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se consigna um conjunto suficiente de informações que o órgão de investigação técnica considera factuais para fundamentar a análise e facilitar a compreensão do relatório.

2.3. Nas secções citadas nos números anteriores consignam-se, nomeadamente, as seguintes informações:

- a) Dados do navio, contendo:
  - i. A bandeira/registo;
  - ii. A identificação do navio;

3. Descrição — nesta parte reconstitui-se o acidente ou incidente marítimo, na sequência cronológica das ocorrências que se passaram antes, durante e após o acidente ou incidente, e o envolvimento de cada elemento interveniente (isto é, pessoa, material, envolvente, equipamento, agente externo). O período abrangido pelo relato depende do intervalo de tempo em que se tiverem verificado as ocorrências acidentais que contribuíram diretamente para o acidente ou incidente marítimo. Esta parte compreende todos os dados pertinentes da investigação técnica, incluindo os resultados de exames ou testes.

4. Análise — esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se efetua a análise de cada um dos exames ou testes efetuados no decurso da investigação técnica e as eventuais medidas de segurança já tomadas para prevenir acidentes marítimos.

5. Essas secções devem contemplar questões como:

- a) contexto e o meio em que se verificou a ocorrência accidental;
- b) Os erros e omissões cometidos, as ocorrências envolvendo cargas perigosas, os efeitos ambientais, a falha de equipamentos e os fatores externos;
- c) Os fatores contributivos envolvendo funções de pessoas, operações de bordo, a gestão em terra ou incidências da regulamentação.

5.1. As análises e observações devem permitir que o relatório chegue a conclusões lógicas, estabelecendo todos os fatores contributivos, incluindo aqueles a que estão associados riscos para os quais as defesas preconizadas, destinadas a prevenir ocorrências accidentais e ou a eliminar ou minimizar as suas consequências, são consideradas inadequadas ou inexistentes.

6. Conclusões — nesta parte sistematizam-se os fatores contributivos estabelecidos e as defesas (materiais, funcionais, simbólicas ou processuais) inexistentes ou inadequadas relativamente aos quais há que tomar medidas de segurança destinadas a prevenir acidentes marítimos.

7. Recomendações de segurança — esta parte do relatório contém, caso se justifique, recomendações de segurança derivadas das análises e conclusões e relacionadas com aspetos específicos, nomeadamente a legislação, o projeto, os procedimentos, as inspeções, a gestão, a higiene e segurança no trabalho, a formação, os trabalhos de reparação, a manutenção, a assistência de terra e as intervenções de emergência.

7.1. As recomendações de segurança são dirigidas às entidades mais bem colocadas para as executar, nomeadamente aos proprietários e gestores de navios, às organizações reconhecidas, à administração e às autoridades marítimas, aos serviços de tráfego marítimo, aos serviços de emergência e às organizações internacionais do setor marítimo, com o objetivo de prevenir acidentes marítimos.

7.2. Esta parte contém também as eventuais recomendações de segurança provisórias já efetuadas, ou quaisquer ações de segurança tomadas no decurso da investigação técnica.

8. Apêndices ou Anexos — caso se justifique, são apensos ao relatório, em papel e ou suporte eletrónico, os seguintes elementos informativos, nomeadamente:

- a) Fotografias, vídeo gravações, gravações áudio, cartas marítimas, desenhos;
- b) Normas aplicáveis;
- c) Termos técnicos e abreviaturas utilizados;
- d) Estudos específicos no domínio da segurança;
- e) Diversos.

**Decreto-lei nº 8/2023**

de 23 de janeiro

Atendendo ao ajuste de pequena monta feito no Elenco Governamental do VIII Governo Constitucional da II República;

Tendo presente as nomeações dos Membros do Governo feitas pelos Decretos-Presidenciais n.ºs 16 e 17/2022, de 26 de outubro;

Impondo-se, em consequência, redefinir as atribuições em função do mencionado ajuste, procede-se a uma alteração pontual ao Decreto-lei n.º 53/2021, de 6 de agosto, que aprova a Orgânica do Governo.

Assim,

No uso da faculdade conferida pelo n.º 1 do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

**Objeto**

O presente diploma procede à primeira alteração ao Decreto-lei n.º 53/2021, de 6 de agosto, que aprova a Orgânica do Governo.

Artigo 2º

**Alteração**

São alterados os artigos 8º e 24º do Decreto-lei n.º 53/2021, de 6 de agosto, que passam a ter a seguinte redação.

“Artigo 8º

[...]

1 - [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

2 - [...]

3 - [...]

4 - [...]

5 - [...]

6 - [...]

7 - O Primeiro-Ministro assegura as relações com os antigos Presidentes da República e com as confissões e entidades religiosas.

8 - [...]

9 - [...]

10 - [...]

Artigo 24º

[...]

1 - A Ministra da Presidência do Conselho de Ministros e dos Assuntos Parlamentares assegura as relações do Governo com a Assembleia Nacional, com os grupos parlamentares e com os partidos políticos.

2 - [...]

3 - [...]

4 - [...]

5 - [...]

6 - [...]"

Artigo 3º

**Entrada em vigor**

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

Aprovado em Conselho de Ministros aos 6 de janeiro de 2023.

*José Ulisses de Pina Correia e Silva*

*Olavo Avelino Garcia Correia*

*Fernando Elísio Leboucher Freire de Andrade*

*Janine Tatiana Santos Lélis*

*Rui Alberto de Figueiredo Soares*

*Jorge Pedro Maurício dos Santos*

*Paulo Augusto Rocha*

*Joana Gomes Rosa Amado*

*Edna Manuela Miranda de Oliveira*

*Amadeu João da Cruz*

*Filomena Mendes Gonçalves*

*Abraão Aníbal Barbosa Vicente*

*Carlos Jorge Duarte Santos*

*Gilberto Correia Carvalho Silva*

*Alexandre Dias Monteiro*

*Eunice da Silva Spencer Lopes*

*Carlos Manuel do Canto Sena Monteiro*

Promulgado em 16 de janeiro de 2023

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES



**I SÉRIE**  
**BOLETIM**  
**OFICIAL**

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

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)

**incv**  
IMPRESA NACIONAL DE CABO VERDE

*Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde*  
*C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09*  
*Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)*

**I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do Boletim Oficial devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.**