



DIÁRIO

da Assembleia Nacional

XI LEGISLATURA (2018 – 2022)

5.ª SESSÃO LEGISLATIVA

SUMÁRIO

	Págs.
Relatório da 1.ª Comissão sobre a Análise e Votação, na Especialidade, da Proposta de Lei n.º 17/XI/4.ª/2020 – Segunda Alteração à Lei n.º 1/2009, alterada pela Lei n.º 3/17, de 22 de Março de 2017 – Código Aeronáutico	22
Texto Final da Proposta de Lei n.º 17/XI/4.ª/2020 – Segunda alteração a Lei n.º 1/2009, alterado pela Lei n.º 3/17, de 22 de Março de 2017 – Código Aeronáutico	25
Texto Final da Proposta de Resolução n.º 40/XI/5.ª/2020 – Assentimento para o Presidente da República autorizar a entrada e permanência do Navio da Marinha Francesa «Ventose», por ocasião da missão «Corymbe 154»	43
Parecer da 3.ª Comissão relativo ao Projecto de Lei n.º 18/XI/4.ª/2020 – Capacitação em Primeiros Socorros para Educadores e Auxiliares da Educação Pré-escolar	43
Pareceres da 4.ª Comissão relativo ao Projecto de Lei:	
– N.º 19/XI/4.ª/2020 – Nova Lei do Direito de Sufrágio e de Recenseamento Eleitoral.....	44
– N.º 23/XI/4.ª/2020 – Nova Lei-Quadro e Eleitoral das Autarquias Locais	45

Relatório da 1.ª Comissão sobre a Análise e Votação, na Especialidade, da Proposta de Lei n.º 17/XI/4.ª/2020 – Segunda Alteração à Lei n.º 1/2009, alterada pela Lei n.º 3/17, de 22 de Março de 2017 – Código Aeronáutico

I. Introdução

Nos dias 24 de Setembro, 07, 09, 12, 15, 28 de Outubro 02 e 09 de Novembro do corrente ano, a 1.ª Comissão Especializada Permanente da Assembleia Nacional procedeu à análise e votação, na especialidade, da proposta de lei n.º 17/XI/4.ª/2020 – Segunda alteração à Lei n.º 1/2009, alterada pela Lei n.º 3/17, de 22 de Março de 2017 – Código Aeronáutico.

Estiveram presentes na sessão de trabalho os seguintes Srs. Deputados: Raúl do Espírito Santo Cardoso, que a presidiu, Alda Ramos, Alexandre da Conceição Guadalupe, Arlindo dos Santos e Levy Nazaré, do Grupo Parlamentar do ADI, Danilo Neves dos Santos, Elákcio Afonso da Marta e Jaime de Menezes, do Grupo Parlamentar do MLSTP/PSD, e Danilson Alcântara Cotú, do Grupo Parlamentar da Coligação PCD/MDFM-UDD.

Com o intuito de uma análise mais extensiva e minuciosa, estiveram presentes os seguintes convidados: Srs. Mauro de Sousa, Presidente do Conselho de Administração, Vladimir Vera Cruz, Vogal Técnico, Lúvia Rossana de Carvalho, Chefe de Gabinete de Assuntos Jurídicos, Júlio Morais Pinheiro, Chefe de Departamento de Segurança de Voo, e Waldimir do Espírito Santo, Técnico, todos do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

II. Análise da proposta de lei

A discussão, na especialidade, da proposta em apreço resultou na apresentação de 2 (duas) propostas de eliminação, 24 (vinte e quatro) propostas de emenda e 3 (três) propostas de aditamento como a seguir se indicam:

2.1. Propostas de eliminação:

- Eliminou-se o n.º 1 do artigo 2.º (Alterações);
- Eliminou-se o artigo 274.º do artigo 2.º (Alterações).

2.2. Propostas de emenda:

- O artigo 1.º passou a ter a seguinte redacção: «A presente Lei visa alterar a Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro, alterada pela Lei n.º 03/2017, de 22 de Março, publicada no *Diário da República* n.º 29 de 22 de Março, – Lei que aprova o Código Aeronáutico, da qual se fez nova.»
- Com a eliminação do n.º 1 do artigo 2.º (Alterações), este artigo passou a ter a seguinte redacção: «São alterados os artigos 4.º, 11.º, alínea b) do n.º 2 do 13.º *Bis*, 16.º, 17.º, 20.º, 21.º, 23.º, 24.º, 28.º, 31.º, 42.º, 48.º, 50.º, 54.º, 55.º, 56.º, 57.º, 59.º, 60.º, 62.º, 64.º, 67.º, 68.º, 122.º, 131.º, 132.º, 143.º, 165.º, 171.º, 172.º, 173.º, 174.º, 175.º, 201.º, 246.º; 255.º; 257.º, 261.º, 266.º, 267.º, 268.º, 269.º; 270.º; 271.º, 272.º; 273.º, 274.º, 288.º, 289.º, 295.º, 296.º, 299.º, 300.º, 301.º, 302.º, 303.º, 304.º, 305.º, 306.º, 307.º, 308.º, 309.º, 310.º, 311.º, 312.º, 313.º, 314.º, 315.º e 316.º do Código Aeronáutico, aprovado pela Lei n.º 03/2017, de 22 de Março, que passam a ter a seguinte redacção:»
- A alínea b) do n.º 2 do artigo 13.º *Bis* passou a ter a seguinte redacção: «Utilização de animais, veículos, sinais luminosos, antenas ou outros objectos de natureza temporária ou permanente;»;
- O n.º 2 do artigo 17.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «A *Autoridade Aeronáutica reserva-se o direito de não reconhecer, para efeitos de voos sobre o Território Nacional, ...*»;
- O artigo 23.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «As aeronaves estrangeiras que pretendam realizar actividades aéreas no país devem levar a bordo, os seguintes documentos:»;
- A alínea g) do artigo 23.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «Se transportar carga, o manifesto e as declarações pormenorizadas da carga e demais documentos exigidos pela legislação específica.»;
- O n.º 5 do artigo 28.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «As normas e procedimentos relativos a intercepção de aeronaves civis são estabelecidos em legislação específica.»;
- O n.º 2 do artigo 131.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «Por razões técnicas, a *Autoridade Aeronáutica...*»;

- O n.º 6 do artigo 132.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «Para o cumprimento das Normas e Práticas Recomendadas dos Anexos 9, 17 e 18 a Convenção de Chicago, são criados...»;
- O artigo 172.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «As actividades aeronáuticas comerciais estão sujeitas à supervisão da Autoridade Aeronáutica.»;
- O n.º 4 do artigo 174.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «... à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional relativas a investigação de acidentes e incidentes com aeronaves em conformidade com os seus Estatutos.»;
- O artigo 201.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «Os subscritores são responsáveis perante os utentes pela manipulação de informações proporcionadas por um Sistema Informatizado de Reserva (SIR), para que estes não recebam os dados incorrectos ou distorcidos ou lhes causem prejuízos.»;
- O n.º 2 do artigo 266.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «A Autoridade referida no número anterior é independente e goza de poderes ilimitados no exercício das suas funções, no âmbito das competências previstas no n.º 4 do artigo 174.º.»;
- O n.º 1 do artigo 273.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «A intervenção da Autoridade Nacional de Prevenção e Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação não impede a acção judiciária, nem a intervenção policial, nos termos da legislação de processo penal, quando os acidentes ou incidentes de aviação estejam relacionados com factos ilícitos.»;
- O n.º 2 do artigo 273.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «... sempre que não seja manifesto que o acidente ou incidente não esteja relacionado com factos ilícitos.»;
- O n.º 1 do artigo 295.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «A violação das disposições do presente Código e dos seus regulamentos, directivas, ordens e instruções que não seja caracterizada como crime constitui infracção, punível com coima e sanções acessórias, nos termos e condições previstos em legislação própria e, em tudo que nesta não estiver especialmente regulado, pela lei geral.»;
- O n.º 1 do artigo 296.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «Às infracções previstas no artigo anterior podem ser aplicadas coimas que variam entre os Dobras 3.675,00 (três mil seiscentas e setenta e cinco dobras) a Dobras 6.125.000,00 (seis milhões cento e vinte e cinco mil dobras) ou equivalente em qualquer moeda convertível.»
- O n.º 2 do artigo 306.º do artigo 2.º (Alterações) passou a ter a seguinte redacção: «Se a prática dos factos previstos no número anterior se referir a substâncias inflamáveis ou materiais perigosos, a pena de prisão é de seis meses a três anos.»;
- A alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º-D do artigo 3.º (Aditamento) passou a ter a seguinte redacção: «Uma directiva de emergência entra em vigor imediatamente após ser emitida, mas deixa de ter eficácia 72 horas após a sua emissão, salvo se for revogada antes do prazo de 72 horas.»;
- A alínea a) do artigo 16.º-A do artigo 3.º (Aditamento) passou a ter a seguinte redacção: «Se estiver apetrechada com um aparelho de rádio, a licença de estação de rádio aeronáutica»;
- A epígrafe do artigo 16.º-C do artigo 3.º (Aditamento) passou a ter a seguinte redacção: «Restrição, suspensão, cancelamento, e recusa de documentos aeronáuticos»;
- O n.º 1 do artigo 16.º-C do artigo 3.º (Aditamento) passou a ter a seguinte redacção: «Com base nos fundamentos referidos no artigo 16.º-B, a Autoridade pode restringir, suspender, cancelar ou recusar a emissão,...»;
- O n.º 2 do artigo 16.º-C do artigo 3.º (Aditamento) passou a ter a seguinte redacção: «A Autoridade Aeronáutica pode decidir restringir, suspender, cancelar ou recusar um documento aeronáutico são-tomense, com base em qualquer um dos seguintes fundamentos:»;
- A alínea p) do artigo 171.º-A do artigo 3.º (Aditamento) passou a ter a seguinte redacção: «A utilização e a operação de quaisquer objectos que, na opinião da Autoridade, sejam susceptíveis de constituir perigo para a segurança da aviação;»;
- A alínea q) do artigo 171.º-A do artigo 3.º (Aditamento) passou a ter a seguinte redacção: «A investigação de alegada infracção às disposições deste Código ou dos seus regulamentos que, na opinião da Autoridade, colocou em perigo a segurança de pessoas;»;
- O artigo 4.º passou a ter a seguinte redacção: «A aplicação do presente Código é avaliada no prazo de dois anos a contar da data da sua entrada em vigor, devendo ser recolhidos os elementos úteis para uma eventual alteração, sem prejuízo das necessárias alterações sempre que se mostrarem indispensáveis.»;
- O artigo 3.º passou a ter a seguinte redacção: «São aditados os seguintes artigos, e inseridos em lugares próprios: 3.º - A, 12.º -A, 12.º -B, 12.º -C, 12.º -D, 12.º -E, n.º 4 ao 13.º Bis, 14.º - A, 14.º - B, 15.º -A, 16.º -A, 16.º -B, 16.º -C, 17.º -A, 23.º -A, 23.º -B, 23.º -C, 23.º -D, 24.º -A, 24.º -B, 26.º -A, 33.º -A, 33.º -B, 33.º -C, 41.º -A, 48.º -A, 64.º -A, 134.º -A, 171.º -A, 173.º -A, 174.º -A, 174.º -B, 257.º -A, 267.º -A e 288.º -A.»

- Com o aditamento do novo artigo 5.º o anterior artigo 5.º passou a ser o actual artigo 6.º assim sucessivamente.

2.3 Aditamento

- Aditou-se os artigos 3.º-A, n.º4 ao artigo 13.º Bis e artigo 288.º-A ao artigo 3.º (Aditamento) com as seguintes redacções:

**«Artigo 3.º-A
Autoridade Aeronáutica**

A Autoridade Aeronáutica referida no presente Código é o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC) ou o organismo ou a entidade que o venha a substituir.»

**«Artigo 13.ºBis
[...]**

1. [...]

2. [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

3. [...]

4. As zonas confinantes com os aeródromos civis e instalações de apoio à aviação civil estão sujeitas a servidões aeronáuticas, nos termos da legislação apropriada.

**«Artigo 288.º -A
Dever de actuar**

Sempre que for comprovada uma infracção ao presente Código ou aos seus regulamentos, directivas, ordens e instruções ou uma aeronave tenha causado um dano, a Autoridade de Aviação Civil lavra o auto, do qual deve constar um relato pormenorizado dos factos, autores, lesados e demais elementos de apreciação, remetendo o processo à autoridade judicial ou administrativa competente.»

- Aditou-se um novo artigo 5.º com a seguinte redacção:

**«Artigo 5.º
Revogação**

É Revogado o artigo 323.º do Código Aeronáutico aprovado pela Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro, alterada pela Lei n.º 03/2017, de 22 de Março, publicada no *Diário da República* n.º 29 de 22 de Março, - Lei que aprova o Código Aeronáutico.»

III. Votações

Com as devidas alterações, a proposta de lei n.º 17/XI/4.ª/2020 – Segunda alteração à Lei n.º 1/2009, alterado pela Lei n.º 3/17, de 22 de Março de 2017 – Código Aeronáutico, foi submetido à votação, tendo cada um dos seus artigos sido aprovados por unanimidade dos Deputados presentes.

IV. Texto final

Por fim, a Comissão elaborou o texto final da proposta de lei e a republicação em anexo ao presente Relatório, que deve ser submetido à votação final global pelo Plenário desta augusta Assembleia.

Comissão de Assuntos Políticos, Jurídicos, Constitucionais e Ética, São Tomé, 9 de Novembro de 2020.

O Presidente, *Raúl do Espírito Santo Cardoso*.

O Relator, *Jaime de Menezes*.

Texto Final da Proposta de Lei n.º 17/XI/4.ª/2020 – Segunda alteração a Lei n.º 1/2009, alterado pela Lei n.º 3/17, de 22 de Março de 2017 – Código Aeronáutico

Preâmbulo

Considerando que o Estado são-tomense enquanto Estado contratante da Convenção de Chicago de 1944 deve garantir que as regulamentações nacionais reflectam as normas e práticas recomendadas pela Organização Internacional da Aviação Civil – OACI e as melhores práticas da indústria aeronáutica internacional;

Considerando ainda que o Código Aeronáutico criado ao abrigo da Lei n.º 1/2009, publicado no *Diário da República* n.º 3, de 28 de Janeiro, foi alterado pela Lei n.º 3/2017, publicado no *Diário da República* n.º 29 de 22 de Março, preconiza um processo de avaliação e alteração bianual;

Reconhecida a necessidade de se alterar a Lei n.º 3/2017 de 22 de Março, com vista a acompanhar as evoluções do sector aeronáutico nacional e internacional, e deste modo, permitir o desenvolvimento da Aviação Civil em São Tomé e Príncipe.

Neste termos,

A Assembleia Nacional decreta, nos termos da alínea b) do artigo 97.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

A presente Lei visa alterar a Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro, alterada pela Lei n.º 03/2017, de 22 de Março, publicada no *Diário da República* n.º 29 de 22 de Março – Lei que aprova o Código Aeronáutico, da qual se fez nova renumeração, cujos artigos foram inseridos em lugares próprios, e fazem parte do presente Diploma.

Artigo 2.º

Alterações

São alterados os artigos 4.º, 11.º, alínea b) do n.º 2 do 13.º *Bis*, 16.º, 17.º, 20.º, 21.º, 23.º, 24.º, 28.º, 31.º, 42.º, 48.º, 50.º, 54.º, 55.º, 56.º, 57.º, 59.º, 60.º, 62.º, 64.º, 67.º, 68.º, 122.º, 131.º, 132.º, 143.º, 165.º, 171.º, 172.º, 173.º, 174.º, 175.º, 201.º, 246.º; 255.º; 257.º, 261.º, 266.º, 267.º, 268.º, 269.º; 270.º; 271.º, 272.º; 273.º, 274.º, 288.º, 289.º, 295.º, 296.º, 299.º, 300.º, 301.º, 302.º, 303.º, 304.º, 305.º, 306.º, 307.º, 308.º, 309.º, 310.º, 311.º, 312.º, 313.º, 314.º, 315.º e 316.º do Código Aeronáutico, aprovado pela Lei n.º 03/2017, de 22 de Março, que passam a ter a seguinte redacção:

Artigo 4.º

[...]

1. [...].
2. As aeronaves civis registadas na República Democrática de São Tomé e Príncipe, onde quer que se encontrem, são sujeitas a legislação nacional desde que não contrariem e nem entrem em conflito com o Estado de sobrevoos ou aterragem.
3. Todas as aeronaves civis registadas na República Democrática de São Tomé e Príncipe são consideradas território da República Democrática de São Tomé e Príncipe, quando em alto mar ou em território que não pertença a nenhum Estado ou ainda, quando em sobrevoos sobre esse território.

Artigo 11.º

[...]

1. Por razões de defesa nacional, de segurança pública ou de segurança de voo, o Governo pode restringir ou interditar a circulação aérea sobre determinadas zonas do Território Nacional, independentemente de serem voos regulares internacionais de aeronaves nacionais ou estrangeiras, sem prejuízo desnecessário à navegação aérea, devendo ser comunicadas, o mais breve possível, a outros Estados e à Organização de Aviação Civil Internacional.
2. O Governo reserva-se também no direito de, em circunstâncias excepcionais ou durante um período de emergência ou ainda no interesse da segurança pública, restringir ou proibir, provisoriamente e com efeito imediato, o sobrevoos do seu território ou de uma parte dele, independentemente de sua nacionalidade.
3. Pode ser exigido, nos termos do presente Código, que toda a aeronave que penetre nas zonas indicadas nos n.ºs 1 ou 2 aterre o mais prontamente possível num aeroporto situado no Território Nacional, designado para esse fim.

Artigo 13.º-Bis

[...]

1. [...]
2. [...]:
 - a) [...];

- b) Utilização de animais, veículos, sinais luminosos, antenas ou outros objectos de natureza temporária ou permanente;”;
- c) [...]

3. [...].

Artigo 16.º

Conceito de documentos de aviação

Documentos de aviação são qualquer licença, autorização, credencial, certificado, ou outros documentos emitidos pela Autoridade Aeronáutica para ou com relação a qualquer pessoa ou com relação a qualquer produto aeronáutico, aeródromo, instalação ou serviço.

Artigo 17.º

Licenças e certificados de habilitação de membros da tripulação

1. Os membros de tripulação das aeronaves devem estar munidos das suas licenças ou certificados de habilitação emitidos ou declarados válidos pelo Estado de registo da aeronave.
2. A Autoridade Aeronáutica reserva-se o direito de não reconhecer, para efeitos de voos sobre o Território Nacional, as licenças e certificados de competência passados a cidadãos nacionais por uma entidade estrangeira.

Artigo 20.º

Visita às aeronaves

1. A Autoridade Aeronáutica nacional pode aceder à aeronaves de qualquer nacionalidade, no momento da aterragem e da partida, mas sem demoras desnecessárias, para verificar o cumprimento de medidas, normas e procedimentos relativos a aeronaves, pessoas, tripulações e coisas transportadas, examinar os certificados e outros documentos exigidos pelo presente Código, bem como tomar as medidas que se mostrem adequadas para garantir a actividade aérea.
2. [...].

Artigo 21.º

[...]

A entrada, o sobrevoo ou a saída de aeronaves estrangeiras, públicas, privadas ou de Estado, no Território Nacional, no seu espaço aéreo e nas suas águas jurisdicionais depende da autorização prévia da Autoridade Aeronáutica, salvo nos casos previstos no artigo seguinte.

Artigo 23.º

Documentos a bordo de aeronaves estrangeiras

As aeronaves estrangeiras que pretendam realizar actividades aéreas no país devem levar a bordo, os seguintes documentos:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de navegabilidade;
- c) Licenças de pessoal;
- d) Diário de navegação;
- e) Se estiver apetrechada com um aparelho de rádio, a licença correspondente;
- f) Se transportar passageiros, a lista dos seus nomes e lugares de embarque e destino;
- g) Se transportar carga, o manifesto e as declarações pormenorizadas da carga e demais documentos exigidos pela legislação específica.

Artigo 24.º

Certificados de competência do pessoal a bordo de aeronaves estrangeiras

1. As pessoas que desempenham as funções aeronáuticas a bordo de aeronaves estrangeiras, devem levar consigo licenças e certificados de competência passados ou declarados válidos pelo Estado de registo da aeronave.
2. As licenças e certificados referidos no número anterior são reconhecidos como válidos pela Autoridade Aeronáutica são-tomense, desde que as condições exigidas para a expedição ou declaração de validade dos mesmos sejam equivalentes ou superiores às condições mínimas que forem estabelecidas ao abrigo do presente Código.

Artigo 28.º

Interceptação de aeronaves

1. A interceptação de aeronaves civis que sobrevoam o Território são-tomense só deve ser empreendida como último recurso, no interesse de soberania e segurança nacionais, conforme determinado pelas

autoridades de defesa e segurança competentes, tendo em consideração a segurança de navegação, abstendo-se contudo, ao uso das armas contra as aeronaves civis e seus ocupantes.

2. A aeronave estrangeira que receber do órgão controlador de voo a ordem para aterrar deve dirigir-se, imediatamente, ao aeródromo que lhe for indicado e nele efectuar a aterragem.
3. Se por razões técnicas ou a critério do Comandante, não for possível efectuar a aterragem no aeródromo indicado, deve ser solicitado ao órgão controlador um aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.
4. As aeronaves registadas na República Democrática de São Tomé e Príncipe ou operadas por um operador São-tomense que sobrevoem o território de um outro Estado são obrigadas a respeitar e cumprir as ordens de interceptação das autoridades competentes desse Estado.
5. As normas e procedimentos relativos a interceptação de aeronaves civis são estabelecidos em legislação específica.

Artigo 31.º

Uso indevido de aeronaves civis

A Autoridade Aeronáutica deve tomar todas as medidas adequadas para proibir o uso deliberado e indevido de aeronaves privadas matriculadas em São Tomé e Príncipe ou exploradas por quem tenha residência habitual ou sede estatutária ou de administração principal no país para fins incompatíveis com o presente Código.

Artigo 42.º

[...]

1. Pela prestação dos serviços de tráfego aéreo, independentemente de sua nacionalidade, são devidas taxas a pagar pelos utentes, as quais são determinadas pelo Governo, sob proposta da Autoridade Aeronáutica.
2. As taxas a que se refere no número anterior devem ser inseridas na publicação de informação aeronáutica e comunicadas à Organização de Aviação Civil Internacional.
3. Ficam isentas do pagamento de taxas aeroportuárias as aeronaves de um Estado com o qual a República Democrática de São Tomé e Príncipe tenha estabelecido um acordo sobre esta matéria.

Artigo 48.º

[...]

As aeronaves são aparelhos ou máquinas capazes de sustentar-se e circular pelo espaço aéreo, utilizando as reacções do ar, e que sejam aptas para transportar pessoas e/ou coisas, com excepção dos aerodeslizadores e aerobarcos.

Artigo 50.º

[...]

1. [...];
2. São públicas as aeronaves destinadas ao serviço do poder público;
3. [...].

Capítulo II

Propriedade

Artigo 54.º

Legitimidade para pedir o registo

Têm legitimidade para pedir o registo de uma aeronave em São Tomé e Príncipe:

- a) O cidadão são-tomense;
- b) A pessoa singular, com residência habitual em São Tomé e Príncipe;
- c) A pessoa colectiva, constituída de acordo com a legislação são-tomense e com sede em São Tomé e Príncipe;
- d) Órgãos do Estado de São Tomé e Príncipe.

Artigo 56.º

Registo de aeronaves nacionais no estrangeiro

O registo de uma aeronave são-tomense num Estado estrangeiro depende do cancelamento prévio da respectiva matrícula são-tomense, nos termos do respectivo regulamento, sem prejuízo da validade dos actos jurídicos anteriormente praticados.

Artigo 59.º

[...]

1. Podem ser registadas provisoriamente no país, adquirindo a matrícula são-tomense, as aeronaves que sejam utilizadas por um organismo público internacional do qual o Estado são-tomense seja membro, quando cedidas a título de empréstimo, para a sua utilização, a um seu organismo.
2. Quando utilizadas por órgãos estatais as aeronaves registadas nos termos do número anterior são consideradas públicas devendo tais órgãos, em consequência, cumprir todas as obrigações previstas no presente Código decorrentes da qualidade de operador.
3. Pode também ser registada provisoriamente no país pelo adquirente qualquer aeronave estrangeira adquirida mediante contrato de compra e venda sujeita à condição ou com reserva de propriedade ou mediante contrato de locação financeira ou outros em que o alienante difira a transmissão do seu direito de propriedade até ao pagamento integral do preço, verificados os seguintes pressupostos:
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];
4. Estejam preenchidos todos os requisitos exigidos pelo presente Código para se adquirir a legitimidade para o registo de uma aeronave em São Tomé e Príncipe.
5. Podem, igualmente, ser registadas provisoriamente pelos respectivos adquirentes que preencham os requisitos previstos no artigo 54.º, as aeronaves São-tomenses adquiridas no país, mediante contrato de compra e venda sujeita a condição resolutiva ou com reserva de propriedade ou contrato de locação financeira ou outros em que o alienante difira a transmissão do seu direito de propriedade até ao pagamento integral do preço.

Artigo 60.º

[...]

1. São efectuados simultaneamente a matrícula da aeronave e o registo dos ónus ou encargos resultantes do contrato de aquisição ou contrato de locação referidos nos n.ºs 3 e 4 do artigo anterior.
2. Cancelados os ónus ou encargos e efectuada definitivamente a aquisição da aeronave a seu favor, o adquirente deve requerer o respectivo registo definitivo da aeronave.

Artigo 62.º

[...]

1. [...].
2. [...].
3. A cessação de actividades ou a perda dos requisitos previstos no artigo 54.º determina o cancelamento officioso da matrícula.

Artigo 64.º

[...]

1. Às aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe são atribuídas marcas distintivas de nacionalidade e matrícula são-tomenses, nos termos do respectivo regulamento.
2. As aeronaves registadas num outro Estado podem adquirir o registo de marca de matrícula são-tomense, mediante prévio cancelamento do registo anterior, sem prejuízo da validade dos actos jurídicos praticados anteriormente.
3. [...]:
 - a) [...];
 - b) O locatário preencha os requisitos do artigo n.º 54.º e o contrato esteja em conformidade com o estabelecido nos Títulos VI e VII do presente Código.
4. As marcas de nacionalidade e registo devem ser fixados no exterior das aeronaves, nos termos do respectivo regulamento.
5. As marcas de nacionalidade e registo das aeronaves públicas devem ter características especiais que facilitem a sua identificação.

Artigo 67.º

[...]

Estão sujeitos a registo no Serviço de Registo Aeronáutico Nacional:

- a) As aeronaves, ainda que em construção, as suas partes e componentes;
- b) Qualquer facto ou acto jurídico que importe o reconhecimento, constituição, aquisição, confirmação, divisão, transmissão, modificação ou extinção de uma situação jurídica relativamente a aeronaves;
- c) [...];
- d) As convenções de indivisão da co-propriedade de aeronaves;
- e) [...];

- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) [...];
- j) A matrícula com as especificações adequadas para individualizar a aeronave e o certificado de navegabilidade;
- k) A cessação de actividades, a inutilização ou a perda das aeronaves e as modificações substanciais que nelas sejam feitas;
- l) [...];
- m) [...];
- n) A alteração da composição do nome ou denominação, residência habitual ou sede dos proprietários, usufrutuários e locatários das aeronaves;
- o) [...];
- p) [...];
- q) [...];
- r) O aluguer de aeronaves ou motor por prazo superior a um ano;
- s) Os materiais de voo;
- t) Quaisquer outros factos ou actos sujeitos a registo, por lei ou por regulamento.

Artigo 68.º

[...]

1. O serviço de registo aeronáutico emite o certificado de matrícula, que consubstancia o respectivo título de registo da aeronave, à pessoa legítima referida no artigo 54.º que submete o pedido de registo nos termos da legislação e regulamentação específica.
2. Sem prejuízo do exposto no número anterior o serviço de Registo Aeronáutico Nacional emite certificados dos registos efectuados, mediante requerimento dirigido ao seu responsável por qualquer pessoa que nele tenha um interesse legítimo.
3. Os certificados referidos no número anterior atestam a existência, ou inexistência de, ónus ou encargos relativos ao direito de propriedade da aeronave.

Artigo 122.º

[...]

1. [...].
2. [...].
3. Quando se tratar de acordos entre Estados terceiros, São Tomé e Príncipe reconhece as licenças, certificados de navegabilidade e licenças rádio emitidos e renovados pelo Estado de operador nos termos do artigo 83.º Bis da Convenção de Chicago de 1944.

Artigo 131.º

[...]

1. [...].
2. Por razões técnicas, a Autoridade Aeronáutica pode autorizar a contratação de uma percentagem de pessoal de nacionalidade estrangeira, pelo prazo de dois anos a contar da data da autorização, prorrogável por igual período.

Artigo 132.º

[...]

1. Nos serviços de transporte aéreo interno e internacional, a facilitação e a segurança das operações de entrada, sobrevoos e saída de aeronaves, bem como de entrada e saída de passageiros, tripulantes, carga e correio devem ser feitas de conformidade com o disposto nos Tratados e Acordos Internacionais de que São Tomé e Príncipe seja parte.
2. [...].
3. Constitui objectivo primordial do Estado são-tomense a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, das aeronaves e do público em geral, em todos os assuntos relacionados com a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita.
4. Para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, o Estado são-tomense assume a aplicação das normas e sempre que possível, as práticas recomendadas nos Anexos 9, 17 e 18 à Convenção de Chicago, relativa à Aviação Civil Internacional.
5. O Presidente do Conselho de Administração do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) é a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC);
6. Para o cumprimento das Normas e Práticas Recomendadas dos Anexos 9, 17 e 18 a Convenção de Chicago, são criados o Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo (PNFTA) e Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil (PNSAC), Programa Nacional de Formação e Treino de

Segurança da Aviação Civil (PNFTSAC) e Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), respectivamente.

7. O Estado são-tomense estabelece e implementa o Sistema de Gestão de Segurança Operacional nos termos do anexo 19 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Artigo 143.º

Exploração dos serviços internos não regulares

1. [...].
2. [...].

Artigo 165.º

Exploração de serviços internacionais não regulares

1. [...].
2. [...].

Artigo 171.º

[...]

1. [...].
2. A Autoridade Aeronáutica pode estabelecer as normas a que deve obedecer o trabalho aéreo, nas suas várias modalidades, bem como o regime da sua admissão, devendo as aeronaves observá-las à chegada, à partida e durante a sua permanência no Território Nacional.

Capítulo VI Supervisão

Artigo 172.º

[...]

As actividades aeronáuticas comerciais estão sujeitas à supervisão da Autoridade Aeronáutica.

Artigo 173.º

Poderes gerais de supervisão

Compete à Autoridade de Aviação Civil, designadamente:

- a) Exigir o cumprimento das obrigações previstas nas licenças e nas concessões de exploração atribuídas, bem como das disposições contidas no presente Código, nas leis, nos regulamentos, nas ordens e directivas, e circulares técnicas;
- b) Exercer a supervisão técnico-operacional, jurídica, económica e financeira do explorador;
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) Proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela Autoridade de Aviação Civil, até que a mesma seja totalmente saneada;
- i) [...].

Artigo 174.º

Cumprimento dos Anexos da Convenção

1. [...].
2. Compete à Autoridade de Aviação Civil regulamentar todas as matérias relativas à aplicação das normas dos anexos técnicos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, em conformidade com os seus Estatutos, sem prejuízo das matérias da competência exclusiva do Governo.
3. Compete à Autoridade de Aviação Civil propor ao Governo, a regulamentação de todas as demais matérias relativas à aviação civil que não sejam da sua competência.
4. Compete à entidade responsável pela investigação de acidentes e incidentes propor a regulamentação de todas as matérias relativas à aplicação das normas técnicas do Anexo 13 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional relativas a investigação de acidentes e incidentes com aeronaves em conformidade com os seus Estatutos.

Artigo 175.º**Transporte dos inspectores**

1. As transportadoras nacionais devem garantir o transporte do pessoal da Autoridade Aeronáutica que se desloca em missão de inspecção às referidas transportadoras, suas organizações, instalações e aeronaves.
2. Quando ao pedido das transportadoras ou operadores nacionais forem solicitadas missões de inspecção, os custos inerentes são suportados pelos mesmos.

Artigo 201.º

[...]

Os subscritores são responsáveis perante os utentes pela manipulação de informações proporcionadas por um Sistema Informatizado de Reserva (SIR), para que estes não recebam os dados incorrectos ou distorcidos ou lhes causem prejuízos.

Artigo 246.º

[...]

1. [...].
2. [...].
3. [...].
4. Compete ao autor, a alegação e prova da culpa do órgão de controlo de tráfego aéreo, bem como da relação entre esta e dano sofrido, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2. do presente artigo.

Artigo 255.º**Aplicação de outras normas ao contrato de trabalho aéreo**

São aplicáveis ao contrato de trabalho aéreo, com as necessárias adaptações, as disposições do artigo 212.º; n.ºs 1 e 2 do artigo 214.º; n.ºs 1 e 2 do artigo 224.º; artigo 225.º; n.º 1 do artigo 232.º; n.º 1 do artigo 233.º e n.º 2 do artigo 235.º.

Artigo 257.º**Competência**

Compete ao Estado organizar e dirigir as operações de busca, assistência e salvamento de aeronaves e de socorro dos tripulantes e passageiros, dentro do seu território ou nas suas águas jurisdicionais, de conformidade com o disposto no Anexo 12 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Artigo 261.º

[...]

1. Os exploradores de aeronaves que apenas tenham salvado bens têm direito a uma remuneração que, em caso algum, pode ser superior ao respectivo valor.
2. [...].
3. [...].
4. [...].
5. [...].

Título XII**Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação****Artigo 266.º****Competência**

1. Qualquer acidente ou incidente de aviação civil ocorrido no território nacional é investigado pela Autoridade Nacional de Prevenção e Investigação de Acidentes e Incidentes.
2. A Autoridade referida no número anterior é independente e goza de poderes ilimitados no exercício das suas funções, no âmbito das competências previstas no n.º 4 do artigo 174.º.
3. A investigação de acidentes e incidentes de aviação é feita com base nas normas e procedimentos estabelecidos para o efeito, com objectivo de determinar as suas causas e adoptar as medidas que visem evitar a sua repetição e depende directamente do ministério encarregue da área de aviação civil.
4. As normas e procedimentos de investigação de acidentes e incidentes de aviação são estabelecidos em regulamentação própria, em conformidade com as disposições da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

5. É facultado ao Estado de matrícula, Estado do projecto e Estado de fabrico da aeronave acidentada, a oportunidade de enviar observadores que assistam ao inquérito, findo o qual, se lhe transmite um relatório com respectivos resultados.

Artigo 267.º

[...]

1. Quem tiver conhecimento da ocorrência de qualquer acidente ou incidente de aviação ou existência de restos ou despojos de aeronaves deve comunicá-la à autoridade mais próxima, pelo meio mais rápido e no tempo mínimo que as circunstâncias o permitirem.
2. A autoridade que tiver conhecimento de qualquer dos factos previstos no número anterior ou que neles tiver intervenção deve, de igual modo, comunicá-lo de imediato à Autoridade Aeronáutica e a Autoridade encarregue de prevenção e investigação de acidentes e incidentes, adoptando as providências necessárias a uma adequada vigilância nos termos do artigo seguinte até à chegada desta.

Artigo 268.º

Protecção da aeronave e do local do acidente

1. A autoridade encarregue da vigilância deve evitar a aproximação ou intervenção de pessoas não autorizadas no local do acidente ou da existência de restos ou despojos de uma aeronave acidentada.
2. É interdito a qualquer pessoa, sem prévia autorização do investigador responsável, modificar o estado do local onde tenha ocorrido um acidente, dele retirar seja o que for, destruir provas, bem como manipular ou deslocar.
3. Compete às entidades policiais, Forças Armadas, directores dos aeródromos, aeroportos, e heliportos assegurar que o local do acidente seja mantido inalterável e evitar a deterioração da aeronave acidentada, sem prejuízo das acções de salvamento.

Artigo 271.º

[...]

1. As aeronaves estrangeiras, públicas ou privadas, que tenham sofrido acidentes ou incidentes no território nacional, no seu espaço aéreo e nas suas águas jurisdicionais, ficam sujeitas à investigação técnica prevista nos tratados e acordos internacionais.
2. As aeronaves São-tomenses, públicas ou privadas, que tenham sofrido acidentes ou incidentes no território estrangeiro ou nas suas águas jurisdicionais estão, de igual modo, sujeitas à investigação técnica prevista nos tratados e acordos internacionais.
3. Nos aeródromos, aeroportos e heliportos nacionais, públicos ou privados onde tenham ocorrido acidentes ou incidentes ficam sujeitos a investigação técnica prevista nos tratados e acordos internacionais.
4. Os membros da entidade encarregue da prevenção e investigação de acidentes e incidentes de aviação gozam de livre acesso e controlo aos locais de acidente, às aeronaves e seus destroços, a todo material relevante, incluindo elementos de prova, entre os quais, gravador de bordo e de controlo de tráfego aéreo, aos aeródromos, aeroportos e heliportos, públicos ou privados, nacionais e estrangeiros onde tenham ocorrido acidentes ou incidentes de aviação, podendo realizar exames aos mesmos e ouvir testemunhas.

Artigo 272.º

[...]

A remoção ou libertação da aeronave, dos elementos afectados e dos objectos que possam ter concorrido para provocar o acidente ou incidente só pode ser autorizada pela entidade encarregue da prevenção e investigação de acidentes e incidentes de aviação.

Artigo 273.º

Acções judiciais e intervenções policiais

1. A intervenção da Autoridade Nacional de Prevenção e Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação não impede a acção judiciária, nem a intervenção policial, nos termos da legislação de processo penal, quando os acidentes ou incidentes de aviação estejam relacionados com factos ilícitos.
2. Nos acidentes de aviação ou nas operações de busca e salvamento, as autoridades judiciais e policiais competentes podem sempre intervir, nas condições previstas no número seguinte, sempre que não seja manifesto que o acidente ou incidente não esteja relacionado com factos ilícitos.
3. A intervenção da autoridade judiciária ou policial deve ser previamente concertada com a Autoridade Nacional de Prevenção e Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação.

Título XV Supervisão da segurança

Artigo 288.º**Competência e funções de supervisão**

1. Compete à Autoridade Aeronáutica exercer a regulação e a supervisão de todas as actividades de aviação civil no espaço aéreo, nos aeródromos e demais locais aeronáuticos no Território são-tomense e de operadores e outros titulares de documentos aeronáuticos são-tomenses em qualquer local onde se encontrem.
2. Os trabalhadores da Autoridade de Aviação Civil, os respectivos mandatários, bem como as pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem funções de supervisão quando se encontrem no exercício das suas funções, são equiparados a agentes de autoridade e gozam, nomeadamente, das seguintes prerrogativas:
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) [...];
 - e) Identificar as pessoas que se encontrem em violação flagrante das normas cuja observância lhe compete supervisionar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil.
 - f) [...].
3. [...].
4. [...].

Artigo 289.º**Poderes de acesso, apreensão e detenção**

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, a Autoridade pode:
 - a) Aceder, de forma irrestrita e ilimitada, para efeitos de realização de inspecções ou auditorias relativas à aplicação deste Código e dos seus regulamentos, a qualquer aeronave, aeródromo ou outra instalação de aviação civil, instalações utilizadas para a concepção, fabrico, distribuição, manutenção ou montagem de produtos aeronáuticos, independentemente da inspecção ou auditoria se relacionar com esse local ou com a pessoa que o possui ou controla;
 - b) Retirar qualquer documento ou outra coisa do local onde a inspecção ou auditoria está a ser realizada para exame ou, no caso de um documento, para copiar;
 - c) Aceder a qualquer local com a finalidade de inquérito sobre questões relativas à segurança da aviação;
 - d) Apreender qualquer coisa encontrada no local referido na alínea a) ou b) que a Autoridade acredite, com base em motivos razoáveis, fornecer provas relativas a uma infracção a este Código ou os seus regulamentos ou às causas ou factores contribuintes pertinentes ao inquérito referido na alínea c); e
 - e) Deter uma aeronave que a Autoridade acredite, com base em motivos razoáveis, ser insegura ou ser susceptível de ser operada de forma insegura, e tomar medidas razoáveis para garantir a sua detenção contínua.
2. Ao realizar uma inspecção ou auditoria no local referido na alínea a) do n.º 1 ou um inquérito, nos termos alínea b) do n.º 1, a Autoridade pode:
 - a) Usar ou fazer com que seja usado um sistema informático ou sistema de processamento de dados no local para examinar os dados contidos, ou disponíveis, no sistema;
 - b) Reproduzir qualquer registo, ou fazer com que ele seja reproduzido a partir dos dados, no formato impresso ou outro formato inteligível, e retirar o documento reproduzido para exame ou cópia; e
 - c) Usar ou fazer com que seja usado o equipamento de cópia ou de processamento de dados no local para fazer cópias ou transferências de livros, registos, dados electrónicos ou outros documentos;
3. Se o local referido no n.º 1 for uma habitação, a Autoridade não pode entrar nesse local sem o consentimento do ocupante, salvo a coberto e nos termos de um mandato judicial emitido nos termos da lei.

Artigo 295.º**Regime aplicável**

1. A violação das disposições do presente Código e dos seus regulamentos, directivas, ordens e instruções que não seja caracterizada como crime constitui infracção, punível com coima e sanções acessórias, nos termos e condições previstos em legislação própria e, em tudo que nesta não estiver especialmente regulado, pela lei geral.
2. [...].

Artigo 296.º**Sanções**

1. Às infracções previstas no artigo anterior podem ser aplicadas coimas que variam entre os dobros 3.675,00 (três mil seiscentas e setenta e cinco dobros) a dobros 6.125.000,00 (seis milhões cento e vinte e cinco mil dobros) ou equivalente em qualquer moeda convertível.
2. [...].
3. [...].
4. [...].
5. [...].

Artigo 299.º

[...]

1. Quem perturbar o comando de uma aeronave em voo, se apoderar dela, ou exercer o seu comando, é punido com pena de prisão de 8 a 12 anos.
2. Na mesma pena incorre quem praticar os factos previstos no número anterior enquanto a aeronave estiver a realizar as operações imediatamente anteriores ou posteriores ao voo.
3. Se o agente for elemento da tripulação, a pena de prisão aplicável é de 12 a 16 anos.
4. Se dos factos previstos neste artigo resultar acidente, lesão ou morte, a pena de prisão aplicável é de 16 a 20 anos.

Artigo 300.º

[...]

1. Quem atentar contra a integridade de aeronaves em voo ou enquanto se realizam as operações imediatamente anteriores ou posteriores ao voo, é punido com pena de prisão de 2 a 8 anos.
2. Na pena prevista no número anterior, incorre quem puser em perigo a segurança de aeronaves:
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) [...].
3. Se o agente for elemento da tripulação, a pena de prisão aplicável é de 8 a 12 anos.
4. Se, em consequência dos factos previstos neste artigo, resultar acidente ou lesão, a pena de prisão aplicável é de 6 a 12 anos e, se resultar morte, de 16 a 20 anos.

Artigo 301.º

[...]

1. Quem praticar qualquer facto que coloque em perigo a segurança dos ocupantes de aeronaves em voo, quando interceptadas, é punido com pena de prisão de 2 a 8 anos.
2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou morte de alguma pessoa, a pena de prisão aplicável é de 8 a 16 anos.

Artigo 302.º

[...]

1. É punido com pena de prisão de 2 a 8 anos, aquele que cometer qualquer:
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...].
2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou lesão, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos e se resultar morte, de 8 a 12 anos.
3. Se o acidente for causado por imprudência ou negligência, a prisão aplicável é de 6 meses a 2 anos.
4. Se, nos casos previstos no número anterior, resultar lesão ou morte, a pena de prisão aplicável é de 2 a 18 anos.

Artigo 303.º

[...]

1. Quem conduzir ou fizer conduzir aeronaves em voo, não estando em condições de o fazer em segurança, nomeadamente por estar sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, ou violando grosseiramente as regras de condução, criando por esse facto, perigo efectivo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de elevado valor, é punido com pena de prisão de 2 a 8 anos.
2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 8 a 12 anos e se resultar lesão ou morte, de 12 a 16 anos.

Artigo 304.º

[...]

1. É punido com pena de prisão de 1 a 4 anos, quem:
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) Utilizar aeronaves para qualquer propósito incompatível com os fins da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.
2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 16 anos.

Artigo 305.º

[...]

1. Quem autorizar ou permitir indevidamente a entrada no Território Nacional ou nas suas águas territoriais, bem como o sobrevoos ou a saída destes, de qualquer espécie de explosivos através de aeronaves, é punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 306.º

[...]

1. É punido com pena de prisão de 2 a 8 anos, quem, sem a devida autorização ou em violação das prescrições da autoridade competente:
 - a) [...];
 - b) [...].
2. Se a prática dos factos previstos no número anterior se referir a substâncias inflamáveis ou materiais perigosos, a pena de prisão é de 6 meses a 3 anos.
3. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no n.º 1 resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 307.º

[...]

1. Quem eliminar ou adulterar as marcas de nacionalidade ou de matrícula de aeronaves, é punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 308.º

[...]

1. Quem identificar falsamente uma aeronave perante os serviços de tráfego aéreo, é punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se, como consequência do facto previsto no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 309.º

[...]

1. Quem aceitar ou certificar a identificação falsa de uma aeronave perante os serviços de tráfego aéreo, é punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 310.º

[...]

1. Quem autorizar voos, sabendo da eliminação ou adulteração das marcas de nacionalidade ou de matrícula das aeronaves ou for cúmplice dessa eliminação ou adulteração, é punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 311.º

[...]

Quem conduzir ou fizer conduzir uma aeronave sobre zonas de proibição ou restrição de tráfego aéreo ou não acatar a ordem de aterrar num aeródromo são-tomense indigitado pela Autoridade Aeronáutica, é punido com pena de prisão de 2 a 8 anos.

Artigo 312.º

[...]

Quem conduzir ou fizer conduzir uma aeronave, atravessar a fronteira aérea do país por lugares distintos dos estabelecidos pela Autoridade Aeronáutica ou desviar ou fizer desviar uma aeronave das rotas aéreas fixadas para a entrada ou saída do Território Nacional ou das suas águas territoriais, é punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.

Artigo 313.º

[...]

1. Quem exercer qualquer função relacionada com a aeronáutica civil sem o respectivo certificado de idoneidade ou decorridos 6 meses após o termo do prazo de sua validade ou, ainda, tendo sido inabilitado para seu exercício, é punido com a pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no n.º 1, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12anos.

Artigo 314.º

[...]

1. São punidos com pena de prisão de 6 meses a 3 anos, o explorador ou comandante de aeronave e os demais elementos da tripulação que:
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...].

Artigo 315.º

[...]

É punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos, quem:

- a) [...];
- b) [...].

Artigo 316.º

[...]

1. O subscritor de um SIR que, por si ou interposta pessoa, tenha causado prejuízos aos utentes, induzindo-os a adquirir um determinado produto de transporte aéreo por meio de oferta ou fornecimento de informações falsas ou distorcidas, é punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Na pena prevista no número anterior incorre o subscritor de um SIR que, por si ou interposta pessoa, tenha causado prejuízos aos utentes, vendendo-lhes produtos de transporte aéreo falsos, incompletos ou discriminatórios.

Artigo 3.º**Aditamentos**

São aditados os seguintes artigos, e inseridos em lugares próprios: 3.º-A, 12.º -A, 12.º -B, 12.º -C, 12.º -D, 12.º -E, o n.º 4 ao artigo 13.º Bis, 14.º - A, 14.º - B, 15.º -A, 16.º - A, 16.º -B, 16.º -C, 17.º -A, 23.º -A, 23.º -B, 23.º -C, 23.º -D, 24.º -A, 24.º -B, 26.º -A, 33.º -A, 33.º -B, 33.º -C, 41.º -A, 48.º -A, 64.º -A, 134.º -A, 171.º -A, 173.º -A, 174.º -A, 174.º -B, 257.º -A, 267.º -A, 288.º-A.

“Artigo 3.º-A**Autoridade Aeronáutica**

A Autoridade Aeronáutica referida no presente Código é o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC) ou o organismo ou a entidade que o venha a substituir.

Artigo 12.º-A**Regras do ar**

1. Todas as aeronaves estrangeiras que sobrevoam o Território Nacional ou as aeronaves que ostentam a nacionalidade são-tomense, onde quer que se encontrem, devem-se conformar, umas e outras com as leis e regulamentos sobre o voo e manobra em vigor no respectivo Estado.
2. O Estado são-tomense compromete-se a perseguir os infractores das leis e regulamentos em vigor.

Artigo 12.º-B
Aplicação das regras do ar

Sem prejuízo das disposições deste Código, as leis e regulamentos nacionais relativos à entrada e saída do Território Nacional das aeronaves afectas à navegação aérea internacional, ou relativos à manobra e navegação das mesmas, enquanto permaneçam no Território Nacional, são aplicáveis a todas as aeronaves, sem distinção de nacionalidade, devendo as mesmas observá-los à chegada, à partida e durante a sua permanência no Território Nacional.

Artigo 12.º-C
Ordens provisórias

A Autoridade pode emitir ordens provisórias que contenham disposições que possam estar contidas num regulamento emitido ao abrigo deste Código:

- a) Para lidar com um risco significativo, directo ou indirecto, para a segurança da aviação ou para a segurança do público;
- b) Para lidar com uma ameaça imediata à segurança da aviação, a segurança de uma aeronave ou aeródromo ou outra instalação aeronáutica ou a segurança do público, passageiros ou membros da tripulação; ou
- c) Com o objectivo de dar efeito imediato a uma recomendação de uma pessoa ou organização autorizada a investigar um acidente ou incidente aeronáutico.

Artigo 12.º-D
Directivas de emergência

1. Se a Autoridade acredita que existe uma ameaça imediata à segurança da aviação ou a qualquer aeronave ou aeródromo ou outra instalação de aviação, ou à segurança do público, passageiros ou membros da tripulação, a Autoridade pode ordenar a qualquer pessoa a fazer, ou abster-se de fazer, qualquer coisa que, na opinião da Autoridade, seja necessário fazer ou abster-se de fazer, a fim de responder à ameaça, incluindo ordens relativas:
 - a) A evacuação de aeronaves e de aeródromos ou outras instalações de aviação, ou partes dos mesmos;
 - b) O desvio de aeronaves para locais de aterragem alternativos; e
 - c) Ao movimento de aeronaves ou pessoas nos aeródromos ou outras instalações de aviação.
- d) Uma directiva de emergência entra em vigor imediatamente após ser emitida, mas deixa de ter eficácia 72 horas após a sua emissão, salvo se for revogada antes do prazo de 72 horas.
2. Uma directiva de emergência pode dispor que ela se aplica em vez de ou por acréscimo a um regulamento de segurança da aviação ou medida de segurança.
3. Em caso de conflito entre um regulamento de segurança da aviação ou uma medida de segurança e uma directiva de emergência, a directiva de emergência prevalece na medida do conflito.

Artigo 12.º-E
Proibições nos regulamentos ou directivas

Um regulamento, directiva, medida de segurança ou uma directiva de emergência emitida ao abrigo deste Código que proíbe a prática de um acto ou coisa, pode proibir a prática desse acto ou coisa em todos os momentos e locais ou apenas nos tempos, locais e ocasiões especificados, e pode fazê-lo em absoluto ou sujeito a excepções ou nas condições especificadas.

Artigo 13.º-Bis
[...]

1. [...];
2. [...];
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...].
3. [...];
4. As zonas confinantes com os aeródromos civis e instalações de apoio à aviação civil estão sujeitas a servidões aeronáuticas nos termos da legislação apropriada.

Artigo 14.º-A
Construção, ampliação ou modificação de aeródromo

O projecto de execução da construção, ampliação ou modificação de um aeródromo é aprovado pela autoridade aeronáutica competente.

Artigo 14.º-B
Certificação de aeródromo

Os aeródromos abertos a circulação aérea pública e/ou usados para voos internacionais devem ser certificados.

Artigo 15.º-A
Restrições no transporte de carga

1. Nenhuma aeronave, ao entrar no Território Nacional ou a sobrevoar, pode transportar, mercadorias perigosas nem qualquer elemento radioactivo, munições ou equipamentos de guerra, excepto mediante autorização especial do Estado são-tomense que determinará, em regulamento próprio, o que constitui munições ou apetrechos de guerra para os efeitos deste artigo.
2. O Estado são-tomense reserva-se o direito, por motivos de ordem e segurança pública, de regular ou proibir a entrada no seu território ou o transporte sobre ele de artigos que não sejam os previstos na alínea anterior, desde que tal proibição não põe em causa a segurança das aeronaves nem dos seus ocupantes.

Artigo 16.º-A
Documentos a bordo de aeronaves nacionais

Nenhuma aeronave nacional pode circular sem levar a bordo, de harmonia com as condições prescritas neste Código, os seguintes documentos:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de navegabilidade;
- c) Licenças de pessoal;
- d) Certificados de operador aéreo;
- e) Certificados de registo;
- f) Autorizações e permissões;
- g) Diário de navegação;
- h) Se estiver apetrechada com um aparelho de rádio, a licença de estação de rádio aeronáutica;
- i) Se transportar passageiros, a lista dos seus nomes e lugares de embarque e destino;
- j) Se transportar carga, o manifesto e as declarações pormenorizadas da carga e demais documentos exigidos pela regulamentação específica.

Artigo 16.º-B
Medidas relativas a documentos aeronáuticos são-tomenses

1. A Autoridade aeronáutica pode recusar a emissão, alteração ou revalidação de um documento aeronáutico são-tomense, quando:
 - a) O requerente não for competente;
 - b) O requerente ou a aeronave, aeródromo, aeroporto ou outra instalação em relação à qual o pedido efectuado não satisfaz as qualificações ou preenche as condições necessárias para a emissão, alteração ou revalidação do documento; ou
 - c) A Autoridade considera que o interesse público e, em especial, o historial aeronáutico do requerente ou de qualquer responsável máximo do requerente, tal como definido nos regulamentos preestabelecidos, justificam a recusa.

Artigo 16.º-C
Restrição, suspensão, cancelamento, e recusa de documentos aeronáuticos

1. Com base nos fundamentos referidos no Artigo 16.ºB, a Autoridade pode restringir, suspender, cancelar ou recusar a emissão, alteração ou revalidação de um documento aeronáutico São-tomense nas circunstâncias e com os fundamentos prescritos na regulamentação específica.
2. A Autoridade Aeronáutica pode decidir restringir, suspender, cancelar ou recusar um documento aeronáutico são-tomense, com base em qualquer um dos seguintes fundamentos:
 - a) A existência de uma ameaça imediata à segurança operacional ou à segurança da aviação ou que pode ocorrer como resultado de um acto ou coisa já passada, em curso ou na eminência de ocorrer, a coberto deste Código;
 - b) O titular ou o proprietário, ou o operador de qualquer aeronave, aeroporto ou outra instalação em relação à qual foi emitido um documento aeronáutico, infringir uma disposição deste Código ou de qualquer regulamento, notificação, ordem, medida de segurança ou directiva de emergência feita ao abrigo deste Código;
 - c) Quando se verifique qualquer das circunstâncias seguintes:
 - d) O titular do documento não é competente;
 - i. o titular ou a aeronave, aeródromo, aeroporto ou outra instalação em relação à qual o documento foi emitido já não satisfaz as qualificações necessárias para a emissão do documento ou de preencher as condições com base nas quais o documento foi emitido; ou

- ii. a Autoridade considera que o interesse público e, em especial, o historial aeronáutico do requerente ou de qualquer responsável máximo do requerente, tal como definido nos regulamentos preestabelecidos, justificam a medida.
 - iii. a Autoridade aeronáutica deve notificar, sem demora, nos termos da regulamentação específica, o titular do documento ou o proprietário ou operador da aeronave, aeroporto ou outra instalação em relação à qual o documento foi emitido, conforme o caso, dessa decisão e da data efectiva da suspensão ou cancelamento.
3. A suspensão ou cancelamento referida no n.º 2 apenas deve entrar em vigor no prazo de trinta dias após o envio da notificação, salvo no caso referido na alínea a) n.º 2 em que a decisão entra em vigor na data da recepção pela pessoa notificada, a menos que a notificação indique que a decisão entra em vigor numa data posterior.
 4. Salvo no caso de um documento ou classe de documentos prescritos nos termos da alínea b) do n.º 2 o requerente, proprietário ou operador pode apresentar um pedido de revisão da decisão da Autoridade no prazo de 30 dias após o envio da notificação.
 5. O pedido de revisão referido no número anterior produz efeitos suspensivos com excepção dos casos de emergência.

Artigo 17.º- A

Reconhecimento de certificados e de licenças estrangeiras

O Estado são-tomense aceita a validade de certificado de navegabilidade, de certificados de competência e as licenças expedidas ou declaradas válidas pelo Estado de registo da aeronave desde que os requisitos estejam em conformidade com os expedidos ou declarados válidos estes certificados ou licenças sejam iguais ou superiores às normas mínimas que, periodicamente, se estabeleçam ao abrigo deste Código.

Artigo 23.º-A

Averbamento nos certificados e licenças

1. Qualquer aeronave, ou peças de aeronave sob as quais existam normas internacionais de navegabilidade ou respeitantes às características de funcionamento e que de algum modo deixe de satisfazer às referidas normas quando for expedido o respectivo certificado de navegabilidade, terá averbado no verso do mesmo, ou junto a este, a enumeração completa dos detalhes das deficiências existentes.
2. Qualquer pessoa portadora de uma licença que não satisfaça plenamente as condições contidas nas normas internacionais referentes à classe da licença ou do seu certificado terá averbado naquele documento ou junto a este a enumeração completa dos pontos em que não satisfaz essas condições.

Artigo 23.º-B

Validade de certificados e licenças averbadas

Nenhuma aeronave, ou pessoa com certificados ou licenças assim averbadas, pode tomar parte na navegação aérea internacional, excepto com licença do Estado ou Estados em cujo território entrem o registo ou o uso de tais aeronaves ou de qualquer parte de aeronave certificada, em qualquer Estado que não seja o que outorgou ou do Estado para o qual a aeronave ou a peça for importada.

Artigo 23.º-C

Aparelhos de rádio

1. As aeronaves estrangeiras só podem levar a bordo aparelhos de radiotransmissão, ao sobrevoar o Território Nacional ou permanecer nele, se tiverem licença passada pelas autoridades competentes do Estado de registo para a instalação e utilização daqueles aparelhos.
2. A utilização de aparelhos de radiotransmissão no Território Nacional deve obedecer aos regulamentos estabelecidos por São Tomé e Príncipe.
3. Os aparelhos de radiotransmissão só podem ser utilizados pelos membros da tripulação, munidos de uma licença especial para esse fim concedida pelas autoridades competentes do Estado de registo da aeronave.

Artigo 23.º-D

Certificados de navegabilidade

As aeronaves devem estar munidas de um certificado de navegabilidade, concedido ou declarado válido pelo respectivo Estado de registo.

Artigo 24.º-A**Reconhecimento de certificados e de licenças estrangeiras**

O Estado São-tomense reconhece a validade de certificado de navegabilidade, de certificados de competência e as licenças emitidas ou declaradas válidas pelo Estado de registo da aeronave desde que os requisitos exigidos para a sua emissão ou declaração de validade, sejam iguais ou superiores às normas mínimas que podem ser estabelecidas ao abrigo das normas do presente Código.

Artigo 24.º -B**Diários de navegação**

Nas aeronaves destinadas à serviços de transporte aéreo internacional deve existir um diário de navegação, onde são mencionadas as características da aeronave, as informações sobre a tripulação e os factos referentes a cada viagem, de conformidade com as normas que podem ser estabelecidas, ao abrigo deste Código.

Artigo 26.º-A**Simplificação de formalidades**

O Estado são-tomense adopta, através de regulamentos próprios, todas as medidas possíveis para facilitar e fomentar a navegação de aeronaves entre Estados, evitando todo atraso desnecessário às aeronaves, tripulações, passageiros e carga, especialmente no que se refere à aplicação das leis de imigração, quarentena, aduaneiras e despachos.

Artigo 33.º-A**Normas aduaneiras e de imigração**

O Estado são-tomense, se compromete, sempre que possível, em adoptar regulamentos aduaneiros e de imigração que se apliquem à navegação aérea internacional, em conformidade com as normas e práticas recomendadas internacionalmente, sem contudo impedir o estabelecimento de aeroportos francos.

Artigo 33.º-B**Isenção de direitos aduaneiros**

1. As aeronaves que entrem, saiam ou atravessarem o território são-tomense são temporariamente isentas de direitos aduaneiros, sujeitando-se contudo aos regulamentos aduaneiros nacionais.
2. O combustível, óleos lubrificantes, peças sobressalentes, equipamento regular ou provisões normais a bordo das aeronaves nacionais ou estrangeiras quando no território nacional, e que continuem a bordo por ocasião de saída da aeronave, estão isentos de direitos aduaneiros, taxas de inspecção ou outros direitos ou impostos semelhantes nacionais ou locais.
3. Esta isenção não é aplicável às quantidades ou artigos descarregados da aeronave.
4. As peças sobressalentes e equipamentos importados para serem montados ou utilizados na aeronave estrangeira servindo a navegação aérea internacional, são admitidos com isenção de direitos aduaneiros, sujeitos aos regulamentos do Estado interessado, que pode exigir que permaneçam debaixo da vigilância e controlo das Alfândegas.

Artigo 33.º-C**Medidas contra disseminação de doenças**

A Autoridade Aeronáutica deve tomar medidas eficazes para impedir que, por meio da navegação aérea, se propaguem a cólera, tifo (epidémico), a varíola, a febre-amarela, a peste bubónica e qualquer outra enfermidade contagiosa que oportunamente sejam designadas, sem prejuízo da aplicação de qualquer convenção internacional relativas a medidas sanitárias aplicáveis a aeronaves e que o Estado são-tomense se tenha engajado.

Artigo 41.º-A**Facilidades de navegação aérea e uniformização de sistemas**

O Estado são-tomense compromete-se, sempre que possível e sempre que for oportuno, a:

- a) Estabelecer no seu território aeroportos, serviços de radiocomunicações, serviços meteorológicos e outras facilidades de navegação aérea internacional, de harmonia com as normas e directrizes recomendadas ou estabelecidas ao abrigo deste Código;
- b) Adoptar e aplicar os sistemas uniformes e adequados de comunicações, Códigos, marcas, sinalização e iluminação, bem como outras práticas e regras que possam vir a ser recomendadas, ao abrigo deste Código;
- c) Cooperar nas medidas internacionais destinadas a assegurar a publicação de mapas e cartas aeronáuticas, de harmonia com as normas que possam vir a ser recomendadas ou estabelecidas ao abrigo deste Código.

Artigo 48.º-A
Aeronave não tripulada

Nenhuma aeronave não tripulada, pode sobrevoar o território nacional sem autorização especial e de conformidade com os termos da mesma. O Estado são-tomense se compromete a tomar as disposições necessárias para que o voo não tripulado nas regiões acessíveis de aeronaves civis seja controlado de modo a evitar todos os riscos possíveis para as aeronaves civis.

Artigo 64.º-A
Relatórios sobre matrículas

O Estado são-tomense compromete-se a fornecer, a pedido de outro Estado ou da Organização Internacional da Aviação Civil, as informações concernentes à matrícula e à propriedade das aeronaves matriculadas em São Tomé e Príncipe. Além disso, o Estado são-tomense envia relatórios à Organização Internacional da Aviação Civil, conforme as regras por ela prescritas, fornecendo todos os elementos ao seu alcance referentes à propriedade e controlo das aeronaves matriculadas em São Tomé e Príncipe, normalmente afectas à navegação aérea internacional.

Artigo 134.º-A
Cabotagem

O Estado são-tomense reserva-se no direito de negar às aeronaves estrangeiras a permissão para tomar em seu território, contra remuneração ou frete, passageiros, correio ou carga destinados a outro ponto de seu território.

Artigo 171.º-A
Poderes regulatórios da Autoridade Aeronáutica

A Autoridade Aeronáutica pode emitir, alterar e publicar a regulamentação relativa à aviação civil e, sem restringir a generalidade do que segue, pode produzir regulamentos relativamente a:

- a) A habilitação ou o licenciamento de:
 - i. membros da tripulação de voo, controladores de tráfego aéreo, operadores de equipamentos utilizados na prestação de serviços relacionados com a aviação civil e outras pessoas que prestam serviços relacionados com a aviação civil, e;
 - ii. pessoas envolvidas na concepção, fabrico, distribuição, manutenção, aprovação, certificação ou instalação de produtos aeronáuticos e a instalação, manutenção, homologação e certificação dos equipamentos utilizados para prestar serviços relacionados com a aviação civil.
- b) A concepção, fabrico, distribuição, manutenção, aprovação, instalação, inspecção, registo, licenciamento, identificação e certificação de produtos aeronáuticos;
- c) A concepção, instalação, inspecção, manutenção, aprovação e certificação de equipamentos e instalações utilizados na prestação de serviços relacionados com a aviação civil;
- d) A aprovação do equipamento de formação de voo;
- e) Actividades nos aeródromos e localização, inspecção, certificação, registo, licenciamento e exploração de aeródromos;
- f) O ruído que emana de aeródromos e aeronaves;
- g) A certificação das transportadoras aéreas;
- h) As condições em que as aeronaves podem ser utilizadas ou exploradas ou nas quais um acto pode ser praticado em ou a partir de aeronaves;
- i) As condições em que pessoas ou pertences pessoais, bagagens, mercadorias perigosas ou carga de qualquer tipo podem ser transportadas por aeronaves;
- j) as áreas em que as aeronaves provenientes de fora de São Tomé e Príncipe devem aterrar e as condições a que essas aeronaves estão sujeitas;
- k) A classificação e a utilização do espaço aéreo e o controlo e utilização de rotas aéreas;
- l) A proibição do desenvolvimento ou expansão dos aeródromos ou qualquer alteração ao funcionamento dos aeródromos;
- m) A proibição da utilização do espaço aéreo ou aeródromos;
- n) A proibição de praticar qualquer outro acto ou coisa em relação à qual os regulamentos abrangidos por este Código podem ser produzidos;
- o) A aplicação de tais leis que possam ser consideradas necessárias para a operação segura e adequada das aeronaves;
- p) A utilização e a operação de quaisquer objectos que, na opinião da Autoridade, sejam susceptíveis de constituir perigo para a segurança da aviação;
- q) A investigação de alegada infracção às disposições deste Código ou dos seus regulamentos que, na opinião da Autoridade, colocou em perigo a segurança de pessoas;
- r) A tomada de declarações por inquiridores para efeitos da investigação referida na alínea p);
- s) A manutenção e preservação de registos e documentos relativos aos aeródromos, às actividades, no que diz respeito à aviação civil, de pessoas titulares de documentos aeronáuticos emitidos por São

- Tomé e Príncipe e aos produtos e equipamentos aeronáuticos e instalações utilizados para prestar serviços relativos à aviação civil;
- t) A prestação de serviços de assistência, marcação, armazenagem e fornecimento de combustíveis, lubrificantes ou produtos químicos utilizados durante ou em relacionados com a operação de aeronaves;
 - u) O fornecimento de instalações, serviços e equipamentos relacionados com a aviação civil;
 - v) A prestação de serviços meteorológicos de aviação; e
 - w) A aplicação da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944, e suas alterações.

Artigo 173.º-A **Delegação de poder**

Quando devidamente credenciados e no exercício das funções de supervisão, a autoridade aeronáutica pode delegar poderes aos inspectores, mandatários e pessoal designado.

Artigo 174.º-A **Isenção aos regulamentos**

1. A autoridade aeronáutica pode emitir regulamentos que isentem, nos termos e condições especificados nesses regulamentos, uma pessoa, produto aeronáutico, aeródromo, instalação ou serviço, ou qualquer classe de pessoas.
2. A autoridade aeronáutica pode, nos termos e condições que considerar necessário, isentar qualquer pessoa, produto aeronáutico, aeródromo, instalação ou serviço, da aplicação de qualquer regulamento, ordem ou medida de segurança emitidas ao abrigo deste Código, se a isenção, no entendimento da Autoridade for do interesse público e não susceptível de afectar adversamente a segurança operacional ou a segurança da aviação.

Artigo 174.º-B **Desvio das normas e usos internacionais**

O Estado são-tomense compromete-se a comunicar imediatamente à Organização da Aviação Civil Internacional as diferenças existentes entre as suas normas e as usadas internacionalmente.

Artigo 257.º-A **Aeronaves em perigo**

1. O Estado são-tomense compromete-se a socorrer, sempre que possível, as aeronaves que se encontrem em perigo no seu território e a permitir, sob a fiscalização das suas próprias autoridades, que os proprietários e as autoridades do Estado em que as aeronaves estejam matriculadas tomem todas as medidas de assistência exigidas pelas circunstâncias.
2. O Estado são-tomense, ao empreender a busca de aeronaves desaparecidas, procede a esses trabalhos de harmonia com as medidas de coordenação que venham a ser recomendadas ao abrigo deste Código, sempre que for oportuno.

Artigo 267.º-A **Protecção de informação**

1. A autoridade nacional de investigação de acidentes e incidentes e a autoridade aeronáutica devem tomar as medidas necessárias, para assegurar a confidencialidade das informações recebidas no âmbito das suas atribuições.
2. As informações referidas no número anterior devem ser utilizadas apenas para efeitos de investigação e prevenção de acidentes e incidentes.
3. O presente artigo é aplicável sem prejuízo das disposições legais relativas ao acesso das autoridades judiciárias à informação.

Artigo 288.º -A **Dever de autuar**

Sempre que for comprovada uma infracção ao presente Código ou aos seus regulamentos, directivas, ordens e instruções ou uma aeronave tenha causado um dano, a Autoridade de Aviação Civil lavra o auto, do qual deve constar um relato pormenorizado dos factos, autores, lesados e demais elementos de apreciação, remetendo o processo à autoridade judicial ou administrativa competente.”

Artigo 4.º **Avaliação e eventual alteração do Código**

A aplicação do presente Código é avaliada no prazo de **dois** anos a contar da data da sua entrada em vigor, devendo ser recolhidos os elementos úteis para uma eventual alteração, sem prejuízo das necessárias alterações sempre que se mostrarem indispensáveis.

Artigo 5.º **Revogação**

É Revogado o artigo 323.º do Código Aeronáutico aprovado pela Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro, alterada pela Lei n.º 03/2017, de 22 de Março, publicada no *Diário da República* n.º 29 de 22 de Março, - Lei que aprova o Código Aeronáutico.

Artigo 6.º **Republicação**

É republicado, em anexo, com a redacção actual, o Código Aeronáutico aprovado pela Lei n.º 1/2009, alterado pela à Lei n.º 03/2017, de 22 de Março, publicado no *Diário da República* n.º 29 de 22 de Março.

Artigo 7.º **Entrada em vigor**

A presente Lei entra em vigor nos termos legais.

Texto Final da Proposta de Resolução n.º 40/XI/ 5.ª/2020 – Assentimento para o Presidente da República autorizar a entrada e permanência do Navio da Marinha Francesa «Ventose», por ocasião da missão «Corymbe 154»

Preâmbulo

Havendo a necessidade de se autorizar a entrada do Navio – Fragata da Marinha Francesa de nome «**Ventose**» nas águas nacionais de São Tomé, no âmbito da missão «Corymbe 154»;

A Assembleia Nacional resolve, nos termos da alínea b) do artigo 97.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º **Assentimento**

É dado assentimento ao Presidente da República, nos termos da alínea n) do artigo 97.º da Constituição, para autorizar a entrada nas águas sob a jurisdição nacional e fundear na Baía de Ana Chaves, o Navio-Fragata de Vigilância da Marinha Francesa de nome «**Ventose**», no período de 17 a 18 de Novembro de 2020, no âmbito da missão «Corymbe 154».

Artigo 2.º **Entrada em vigor**

A presente Resolução entra imediatamente em vigor.

Assembleia Nacional, em São Tomé, aos 12 de Novembro de 2020.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Delfim Santiago das Neves*.

Parecer da 3.ª Comissão relativo ao Projecto de Lei n.º 18/XI/4.ª/2020 – Capacitação em Primeiros Socorros para Educadores e Auxiliares da Educação Pré-escolar

Introdução

Por despacho de Sua Excelência o Presidente da Assembleia Nacional, o projecto de lei n.º 18/XI/4.ª/2020 – Capacitação em Primeiros Socorros para Educadores e Auxiliares da Educação Pré-escolar foi remetido, nos termos regimentais, à 3.ª Comissão Especializada Permanente da Assembleia Nacional, para análise e emissão de parecer.

Assim, a 3.ª Comissão reuniu-se no dia 2 de Setembro do corrente ano, com a presença dos Srs. Deputados José António Miguel, que a presidiu, Bilaine Ceita do Nascimento, Salcedas Barros, do Grupo Parlamentar do ADI, José Rui Tavares Cardoso, Adilson dos Reis Vaz, Adelino da Costa e Hélder dos Santos Ceita Joaquim, do Grupo Parlamentar do MLSTP/PSD, e Felisberto Fernandes Afonso, do Grupo Parlamentar da Coligação PCD/MDFM-UDD, para, de entre outros assuntos, proceder à apreciação do supracitado documento e indigitar o relator, que recaiu na pessoa da Sra. Deputada Bilaine Ceita do Nascimento.

Para uma melhor análise, a Comissão procedeu, no dia 6 de Novembro do corrente ano, à auscultação da Directora do Ensino Pré-escolar, Sra. Augusta Maria Cravid da Conceição Monteiro, que se fez acompanhar dos Supervisores da Educação Pré-escolar, a Sra. Maria Georgina da Costa e o Sr. Lázaro Quaresma Vicente.

Enquadramento legal

A iniciativa é exercida pelo Grupo Parlamentar da Coligação PCD/MDFM-UDD, no uso das prerrogativas que lhes são conferidas pelos artigos 136.º e 137.º, ambos do Regimento da Assembleia Nacional, e reúne os requisitos previstos no artigo 143.º, também do Regimento da Assembleia Nacional.

Contextualização

A iniciativa tem como objectivo primordial garantir a plena integridade física das crianças que frequentam o Ensino Pré-escolar durante o seu processo de aprendizagem. Assim, a Lei visa a criação de condições que garantam, em caso de acidentes, os primeiros socorros antes das crianças serem encaminhadas para os serviços de cuidados médicos especializados.

Devido às fracas condições financeiras das instituições de ensino Pré-escolar para a contratação do pessoal médico e de enfermeiros para trabalharem a tempo integral, o projecto de lei obriga à capacitação em técnicas de primeiros socorros dos educadores e auxiliares da acção educativa. Deste modo, ficam os educadores e auxiliares da acção educativa das escolas do ensino pré-escolar, públicas e privadas, obrigados a frequentar, com devido aproveitamento, o curso em primeiros socorros.

Constatações

A iniciativa reveste-se de extrema importância, uma vez que vem garantir o bem-estar de todas as crianças que frequentam o ensino pré-escolar, público e privado do País, crianças estas que merecem cuidados especiais uma vez que ainda revelam algumas dificuldades em verbalizar problemas de saúde.

Entretanto, depois de a Comissão ter auscultado a Directora e os Supervisores do Ensino Pré-escola, constatou-se que o Ministério da Educação e Ensino Superior tem em curso a elaboração de uma proposta de Lei-Quadro da Educação Pré-escolar, na qual, segundo a Comissão deve constar todas as normas que deverão gerir o ensino pré-escolar, inclusive às relativas capacitação em primeiros socorros para educadores e auxiliares da Educação Pré-escolar.

Finalmente, a Comissão constatou que a obrigatoriedade de existência de pessoal com competências em prestar primeiros socorros não deve circunscrever apenas ao ensino pré-escolar, mas também a outros níveis de ensino, bem como às instituições públicas e privadas.

Conclusão/recomendação

Embora considerando a importância do documento na defesa da integridade física das crianças que frequentam as creches e jardins-de-infância do País, a 3.ª Comissão recomenda o seguinte:

1. Que a norma que obriga à capacitação em técnicas de primeiros socorros aos educadores e auxiliares de acção educativa do ensino pré-escolar seja incluída na proposta de Lei-Quadro do Ensino Pré-escolar em fase de elaboração pelo Ministério da Educação e Ensino Superior, de forma a evitar leis avulsas.
2. Que a questão da obrigatoriedade da existência de pessoal com competências em prestação de primeiros socorros seja extensiva a outros níveis de ensino, bem como às instituições públicas e privadas.

A Comissão recomenda ainda à Mesa da Assembleia Nacional, a submissão do referido projecto de lei ao Plenário, com vista à sua discussão e votação.

Eis, o teor do parecer da 3.ª Comissão Especializada da Assembleia Nacional.

Feito em São Tomé, 11 de Novembro de 2020.

O Presidente da Comissão, *José António do Sacramento Miguel*.

A Relatora, *Bilaine de Ceita do Nascimento*.

Parecer da 4.ª Comissão relativo ao Projecto de Lei n.º 19/XI/4.ª/2020 – Nova Lei do Direito de Sufrágio e de Recenseamento Eleitoral.

1. Introdução

Por despacho de Sua Excelência o Presidente da Assembleia Nacional, foi submetido à 4.ª Comissão Especializada Permanente, para análise e parecer, a proposta do projecto de lei n.º 19/XI/4.ª/2020 – Nova Lei do Direito de Sufrágio e de Recenseamento Eleitoral da iniciativa do Grupo Parlamentar da Coligação PCD/MDFM-UDD.

Para o efeito, a 4.ª Comissão reuniu-se no dia 30 de Outubro do ano 2020 para proceder à apreciação do respectivo parecer, cujo relator recaiu na pessoa da Sra. Deputada Gelsa Pinto, posteriormente, substituída pelo Sr. Deputado Maurício Rita.

2. Enquadramento legal

A iniciativa é exercida nos termos do artigo 136.º e do n.º 2 do artigo 142.º do Regimento da Assembleia Nacional e reúne ainda os requisitos previstos no n.º 1 do artigo 143.º deste regimento.

3. Contextualidade

A nova Lei propõe harmonização com as demais alterações às Leis ocorridas, ao longo dos anos, de modo a promover mecanismo que facilite o recenseamento dos cidadãos eleitores são-tomenses na diáspora, onde se verifique a existência de representação diplomática de São Tomé e Príncipe, prova evidente de abordagem de um tema com significativo reflexo na apreciação dos citados cidadãos eleitores.

Outro aspecto a merecer atenção consiste na alteração do período de actualização do recenseamento, que deverá ocorrer anualmente, por imperativo no ano eleitoral, com antecedência mínima de 6 meses à data das eleições.

Por outro lado, procedeu-se à clarificação do local de residência, para efeito de recenseamento, qualquer edifício ou repartição de Estado ou de outra pessoa colectiva pública, fábrica, oficina, estabelecimento de assistência ou locais similares, precisando-se, desse modo, o local de funcionamento da entidade recenseadora da unidade geográfica onde se situa o local de residência do eleitor.

Assume igualmente particular destaque, no concernente às despesas do recenseamento eleitoral, resultantes da sua preparação e execução, o qual determina as mesmas são efectuadas através das verbas próprias inscritas no Orçamento Geral do Estado e de eventuais ajudas dos parceiros de cooperação, devidamente autorizadas pelo Governo, devendo estar inscritas e dotadas, para o efeito, no orçamento elaborado pela Comissão Eleitoral Nacional.

Em suma, dentre outras, o novo projecto de lei propõe:

- a) O alinhamento da Lei-Orgânica do Tribunal Constitucional às competências deste órgão na gestão dos conflitos eleitorais;
- b) A redefinição do conceito de unidade eleitoral no estrangeiro;
- c) A redefinição do período de inalterabilidade para a eliminação das inscrições no caderno eleitoral.

4. Conclusão

Face ao anteriormente exposto, a 4.ª Comissão concluiu que a proposta do projecto lei ora apresentada corresponde às expectativas dos cidadãos e às necessidades de adequação.

5. Recomendação

Assim, a 4.ª Comissão Especializada Permanente recomenda à Mesa da Assembleia Nacional que seja submetida ao Plenário a presente proposta de Lei, para o efeito de apreciação e votação.

Eis o teor do parecer desta Comissão.

São Tomé, 11 de Novembro de 2020.
O Presidente, *Arlindo V. Assunção Carvalho*.
O Relator, *Maurício Rita*.

Parecer da 4.ª Comissão relativo ao Projecto de Lei n.º 23/XI/4.ª/2020 – Nova Lei-Quadro e Eleitoral das Autarquias Locais

I. Introdução:

Por despacho de Sua Excelência o Sr. Presidente da Assembleia Nacional, foi remetido o supracitado projecto de lei, nos termos regimentais, à 4.ª Comissão Especializada Permanente da Assembleia Nacional (Comissão de Cidadania, Diáspora e Direitos Humanos), para análise e parecer.

Para efeitos de apreciação, na generalidade, a Comissão reuniu-se no dia 30 de Outubro do ano em curso, para indigitar o Relator, que recaiu sobre a pessoa do Sr. Deputado *Elákcio Afonso da Marta*.

Durante a reunião, de 11 de Novembro, na qual foi analisado o parecer do projecto de lei em epígrafe, bem como os respectivos articulados e anexos.

II. Aspectos legais

Nos termos do disposto no artigo n.º 136.º do Regimento da Assembleia Nacional, o Grupo Parlamentar da Coligação PCD/MDFM-UDD submeteu à Mesa da Assembleia Nacional, para efeitos legais, o Projecto de Nova Lei-Quadro e Eleitoral das Autarquias Locais.

III. Aspectos gerais

Com vista à discussão e votação, na generalidade, do projecto de lei n.º 23/XI/4.ª/2020 – Projecto de Nova Lei-Quadro e Eleitoral das Autarquias Locais, a Comissão procedeu à apreciação dos princípios gerais da iniciativa, realçando os aspectos subjacentes aos domínios da sua área de intervenção.

Na base do princípio acima mencionado, o presente projecto de lei estabelece as normas que regulam a realização das eleições dos órgãos representativos das Autarquias Locais, respectivamente, as Assembleias Distritais e Regional, as Comissões Executivas, adiante designadas por Câmaras Distritais.

É, pois, no propósito de colmatar possíveis equívocos na jurisdição das autarquias locais que se pretende com o presente projecto a congregação, num único texto legal, da organização democrática da Região Autónoma do Príncipe e das Autarquias Locais e estabelecer as normas que regulam a realização das eleições dos seus órgãos representativos, respectivamente, as Assembleias Distritais e Regional, bem como as respectivas Comissões Executivas, ou seja, as Câmaras Distritais e o Governo Regional, clarificando a forma de eleição, bem como a conversão de mandados por círculos eleitorais.

IV. Conclusão e recomendação

Considerando a importância dessa iniciativa na prossecução de melhoria do Estado de Direito, a 4.ª Comissão Especializada Permanente recomenda à Mesa da Assembleia Nacional que o supracitado diploma seja submetido ao Plenário, para discussão e votação, na generalidade.

Feito em São Tomé, 11 de Novembro de 2020.

O Presidente, *Arlindo V. de Assunção Carvalho*.

O Relator, *Elákcio Afonso da Marta*.