



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

SOBRE

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES



INSTI002/INIPAT/22



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

PREFÁCIO

21 de Maio de 2022

O presente Instrutivo constitui um documento técnico propositado para regulamentar os procedimentos de investigação de acidentes, incidentes e ocorrências de solo em vigor no Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT). Este instrutivo foi produzido para auxiliar e fornecer a informação, as políticas e os procedimentos necessários às actividades de investigação de acidentes, incidentes e ocorrências de solo, tanto para o pessoal técnico em funções no INIPAT, quanto para a indústria aeronáutica angolana.

Todo o pessoal designado para executar tarefas no âmbito do presente instrutivo deverá cumprir com as políticas e os procedimentos constantes nele, visando conformar-se com os preceitos da legislação aeronáutica angolana e as normas e práticas do Anexo 13 à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional sobre a matéria. Todos os outros documentos relevantes de trabalho relacionados com estas tarefas e responsabilidades específicas serão também considerados.

Caso exista qualquer guia técnico em conflito com o presente instrutivo, a Direcção do INIPAT deverá ser avisada por escrito, para a tomada de decisões julgadas pertinentes sobre a matéria. Constitui meta do INIPAT a produção de documentos técnicos, que potenciem o pessoal técnico usado nas tarefas de investigação de ocorrências aeronáuticas.

O presente instrutivo será tratado como um documento dinâmico sujeito a revisões, em função das emendas à legislação aeronáutica angolana e das actualizações verificadas nas normas e práticas recomendadas da ICAO sobre segurança operacional, com uma particularidade para o Anexo 13 à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, sendo a Direcção do INIPAT a responsável pela sua actualização regular.

Finalmente, importa realçar que todos os destinatários e utilizadores deste instrutivo são convidados a apresentar ideias ou propostas consideradas relevantes, para a adequação e actualização do presente instrutivo.

Aprovado por:



Luís António Solo

Director Geral do INIPAT

Tel: (224-222) 391186
Fax: (224-222) 391599
Email: docs@inipat.gov.ao
P.O Box 569
AFT: FNLUYNXX
Address: Rua Miguel de
Melo n° 96/6
Angola-Luanda



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

I N I P A T

**INST
I002/INIPAT/22
21. MAI. 2022**

INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

Página Intencionalmente Deixada em Branco



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

REGISTO DE REVISÕES

INSTRUTIVO – I002/INIPAT/22	EMISSION: 21/05/2022
------------------------------------	-----------------------------

Rev. No.	Data de Revisão	Iniciais	Supervisão Investigador
A	04.NOV.2021	I002/CPIAA/21	Luis A. Solo
B	21.MAI.2022	I002/INIPAT/22	Luis A. Solo

Rev. Nº	Data de Revisão	Iniciais	Supervisão Investigador



Tel: (224-222) 391186
Fax: (224-222) 391599
Email: docs@inipat.gov.ao
P.O Box 569
AFT: FNLUYNXX
Address: Rua Miguel de
Melo n° 96/6
Angola-Luanda



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

I N I P A T

**INST
I002/INIPAT/22
21. MAI. 2022**

INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

Página Intencionalmente Deixada em Branco



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

01	PREFÁCIO	1
02	REGISTO DE REVISÕES	3
03	LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	5
04	INTRODUÇÃO	8
05	PARTE A: APLICABILIDADE, GENERALIDADES E DEFINIÇÕES	8
	2.001 Aplicabilidade.....	8
	2.003 Generalidades	9
	2.005 Definições	10
06	PARTE B: NOTIFICAÇÃO	14
	2.007 Notificação Imediata	14
	2.009 Informação a Ser Prestada na Notificação	15
	2.011 Obtenção de declarações e Depoimentos	15
	2.013 Notificação às Organizações e Entidades Internacionais	16
07	PARTE C: INVESTIGAÇÃO	17
	2.015 Responsabilidade Pela Investigação e Condução da Investigação	17
	2.017 Acidentes ou Incidentes no Território de Estado Contratante	19
	2.019 Acidentes ou Incidentes no Território de Estado Não Contratante	19
	2.021 Acidentes ou Incidentes Fora do território de Qualquer Estado	20
	2.023 Natureza da Investigação	20
	2.025 Organização e Condução da Investigação	21
	2.025.1 Responsabilidade de Angola na Qualidade de Estado que Conduz a Investigação	21
	2.025.1.1 Generalidades	21
	2.025.1.2 Investigador-Encarregado (IE)	22
	2.025.1.3 Dados Registados – Acidentes e Incidentes	22
	2.025.1.4 Exames de Autópsia	23
	2.025.1.5 Exames Médicos	23
	2.025.1.6 Coordenação com as Autoridades Judiciais	23
	2.025.1.7 Informação às Autoridades de Segurança da Aviação	24
	2.025.1.8 Protecção dos Registos de Investigação de Acidentes e Incidentes	24
	2.025.1.9 Reabertura de Investigação	25
	2.025.2 Responsabilidade de Qualquer Outro Estado	25



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.025.2.1	Informação – Acidente, Incidente e Ocorrência de Solo	25
2.025.3	Responsabilidade do Estado de Registo e do Estado do Operador	25
2.025.3.1	Gravadores de Voo – Acidentes e Incidentes Graves	25
2.025.3.2	Informação Organizacional	25
2.027	Participação na Investigação	26
2.027.1	Participação dos Estados de Registo, do Operador, de Projecto e de Fabrico	26
2.027.1.1	Nomeação dos Representantes Acreditados	26
2.027.1.2	Obrigações	26
2.027.2	Participação de Outros Estados	27
2.027.2.1	Direitos	27
2.027.3	Nomeação de Representantes Acreditados e Seus Consultores	27
2.027.3.1	Representantes Acreditados e Consultores	27
2.027.3.2	Áreas de Actuação	27
2.027.3.3	Obrigações	28
2.027.4	Estados Cujos Cidadãos Tenham Sofrido Lesões Fatais ou Graves	28
2.027.41	Direitos e Nomeação de Representantes Acreditados	28
08	PARTE D: RELATÓRIO FINAL	29
2.029	Responsabilidade de Angola	29
2.029.1	Publicação de Informação – Consentimento	29
2.029.2	Responsabilidade de Angola Quando Conduzir Investigação	29
2.029.2.1	Consulta	29
2.029.2.2	Estados Destinatários do relatório Final	30
2.029.2.3	Publicação do relatório Final	30
2.029.2.4	Recomendações de segurança Operacional	31
2.029.3	Responsabilidade de Angola Quando Recebe ou Emite Recomendações de Segurança Operacional	31
2.029.3.1	Acção Sobre as Recomendações de Segurança Operacional	31
09	PARTE E: INFORMAÇÃO PARA O RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTES/INCIDENTES (ADREP)	32
2.031	Relatório Preliminar	32
2.031.1	Responsabilidade de Angola Quando Conduzir Investigação	32
2.031.1.1	Acidentes com Aeronaves de Peso Superior a 2250 kg	32
2.031.1.2	Acidentes com Aeronaves de Peso Igual ou Inferior a 2250 kg	33
2.031.1.3	Língua	33
2.031.1.4	Expedição	33
2.031.2	Relatório de Dados de Acidentes/Incidentes	33
2.031.2.1	Responsabilidade de Angola Quando Conduzir Investigação	33
2.031.2.1.1	Acidentes com Aeronaves de Peso Superior a 2250 kg	34
2.031.2.1.2	Informação Adicional	34



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.031.2.1.3 Incidentes com Aeronaves de Peso Superior a 5700 kg	34
10 PARTE F: MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES	34
2.033 Provisões Sobre as Medidas de Prevenção de Acidentes	34
2.035 Base de dados e Acções Preventivas	34
11 ANEXO 1: FORMATO DO RELATÓRIO FINAL	36
1. Informação Factual	37
2. Análise	40
3. Conclusões	40
4. Recomendações de Segurança Operacional	40
5. Apêndices ou Anexos	40



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

INTRODUÇÃO

Havendo necessidade de estabelecimento de requisitos para a investigação de acidentes e incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo sob responsabilidade do Estado angolano;

Considerando a necessidade do cumprimento das normas e práticas recomendadas da ICAO constantes do Anexo 13 à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil, que exigem dos Estados Contratantes a necessidade de procederem às investigações de acidentes e incidentes aéreos, visando a adopção de medidas para a prevenção de ocorrências similares;

Levando em considerando que a Lei da Aviação Civil de Angola estabelece a obrigatoriedade de investigação de acidentes e incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis que operem em todo o território nacional e no espaço aéreo sob jurisdição do Estado angolano;

Nos termos das disposições da Lei da Aviação Civil, a Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes Aéreos determina o seguinte:

Artigo 1º

(Objecto)

O presente instrutivo visa estabelecer os requisitos da República de Angola, quanto à investigação de acidentes e incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo, que envolvam aeronaves civis em todo o território nacional e no exterior do País com aeronaves de registo aeronáutico angolano.

Artigo 2º

(Âmbito)

O presente instrutivo é de observância obrigatória pelas pessoas que actuam em nome do Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT) nos processos de investigação de acidentes e incidentes aéreos conduzidos sob responsabilidade da República de Angola.

Artigo 3º

(Procedimentos)

Com vista a assegurar o cumprimento dos propósitos do presente Instrutivo, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

PARTE A: APLICABILIDADE, GENERALIDADES E DEFINIÇÕES

2.001 - APLICABILIDADE

- (a) O presente Instrutivo estabelece os requisitos da República de Angola aplicáveis a todas as actividades desenvolvidas na sequência de investigação de acidentes ou incidentes abrangendo, mas não se limitando a:



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (1) Notificação inicial e relatórios posteriores sobre acidentes, incidentes e ocorrências de solo que envolvam aeronaves públicas ou privadas de registo aeronáutico angolano onde quer que aconteçam;
 - (2) Notificação inicial e relatórios posteriores sobre acidentes, incidentes e ocorrências de solo que envolvam aeronaves de registo estrangeiro ocorridos no território da República de Angola;
 - (3) Preservação dos destroços, carga, correio e registos relativos às aeronaves envolvidas em acidentes e incidentes ou ocorrências de solo no território da República de Angola.
- (b) O presente Instrutivo é aplicável a todas as pessoas, organizações e entidades que operam aeronaves civis sob legislação aeronáutica angolana e em todo o território sob jurisdição do Estado angolano.
- (c) O presente Instrutivo é também aplicável a todas as pessoas, organizações, entidades e Estados envolvidos na investigação de acidentes, incidentes e ocorrências de solo envolvendo aeronaves tripuladas ocorridos no território da República de Angola ou no espaço aéreo sob jurisdição angolana.
- (d) As especificações relativas ao Estado do Operador aplicam-se somente quando a aeronave é alugada, fretada ou partilhada (intercharged) e quando esse Estado não for o Estado de Registo e delegue, no todo ou em parte, as funções e obrigações, relativamente ao Anexo 13, do Estado de Registo.

2.003 - GENERALIDADES

- (a) **Objectivo da Investigação** – O único objectivo de todos os processos de investigação de acidentes, e incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo, conduzidos pelo INIPAT é a prevenção de futuras ocorrências similares e não tendo nunca o objectivo de atribuição de culpas ou responsabilidades.
- (b) **Independência de Investigações** – Angola estabeleceu uma autoridade de investigação de acidentes, que é independente das autoridades da aviação e de outras entidades que possam interferir na condução ou objectividade de uma investigação.
- (c) **Responsabilidade de Angola na Qualidade de Estado de Ocorrência, Quanto à Protecção de Evidências, Custódia e Remoção de Aeronave:**
- (1) Angola, na qualidade de Estado de ocorrência, tomará todas as medidas razoáveis para a protecção de evidências e manter custódia segura da aeronave e seus conteúdos por um período necessário para os objectivos de uma investigação. A protecção das evidências incluirá a preservação, por fotografia ou outros meios, de qualquer evidência que possa ser removida, pagada, perdida ou



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

destruída. A custódia segura incluirá protecção contra danos adicionais, acesso de pessoas não autorizadas, roubos e deterioração;

- (2) Se solicitada pelos Estados de Registo, do Operador, de Projecto e de Fabrico, Angola observará todos os passos necessários para que a aeronave, seus conteúdos, e qualquer outra evidência permaneça intocável antes da inspecção de um representante acreditado de um desses Estados até que seja prático e compatível com a condução da investigação. Tal procedimento fica condicionado a que a aeronave possa ser movida para um local necessário para a retirada de pessoas, animais, correio e valores, para prevenir destruição por fogo ou outras causas, ou para eliminar qualquer perigo ou obstrução para a navegação aérea, para outro transporte ou para o público e levando em consideração que tal procedimento não resultará em motivo de atraso para o retorno da aeronave ao serviço;
- (3) Angola, na qualidade de Estado de ocorrência, libertará a custódia de uma aeronave, os seus conteúdos ou quaisquer partes suas, tão logo que não sejam requeridos na investigação, para qualquer pessoa ou pessoas devidamente designadas pelo Estado de Registo ou Estado do Operador, conforme aplicável e também quando a garantia do acesso para a área onde se encontram a aeronave, seus conteúdos ou quaisquer de suas partes seja impraticável.

2.005 - DEFINIÇÕES

Sempre que utilizados no presente Instrutivo, entende-se por:

- (a) «**Acção Inicial**». Conjunto de medidas preliminares adoptadas no local da ocorrência pela Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos tão logo que tome conhecimento de uma ocorrência.
- (b) «**Acidente**». Qualquer ocorrência associada à operação de uma aeronave que, em caso de uma aeronave tripulada, tenha lugar entre o momento em que qualquer pessoa embarca na aeronave com a intenção de realizar um voo e o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado da mesma, ou, em caso de uma aeronave não tripulada, tenha lugar entre o momento em que a aeronave esteja pronta para mover-se com a intenção de voo até ao momento da sua paralisação no final do voo e o sistema primário de propulsão é desligado, no qual:
 - (1) Uma pessoa tenha sofrido lesões fatais ou graves como resultado de:
 - (i) Encontrar-se na aeronave;
 - (ii) Ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham separado da aeronave; ou,
 - (iii) Ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

Nota: Excepto quando os ferimentos forem resultantes de causas naturais, auto-infligidos, ou infligidos por outras pessoas, ou quando os ferimentos resultem da tentativa de ocultar em áreas normalmente diferentes dos locais disponíveis para os passageiros e tripulantes, ou

- (2) A aeronave tenha sofrido dano ou falha estrutural que:
- (1) Afecte adversamente a resistência estrutural, o desempenho ou as características de voo da aeronave; e,
 - (2) Requeira uma grande reparação, ou substituição do componente afectado.
- (3) A aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível.

Nota: Considera-se que uma aeronave se encontra desaparecida quando a busca tenha sido oficialmente terminada e não tenham sido localizados os seus destroços.

- (c) **«Aeronave».** Qualquer máquina que possa sustentar-se na atmosfera, a partir das reacções do ar, que não sejam contra a superfície terrestre.
- (d) **«Aeronave Civil».** Qualquer aeronave que não seja aeronave de Estado.
- (e) **«Aeronave de Estado».** Aeronave usada exclusivamente ao serviço de uma entidade do Estado com objectivos não comerciais (aeroplanos ao serviço da polícia, alfândega e das forças armadas), incluídas aeronaves alugadas ou requisitadas pelo Estado por um período igual ou superior a noventa dias consecutivos.
- (f) **«Aeronave remotamente pilotada».** Aeronave não tripulada, cujas manobras de descolagem, aterragem e em voo são controladas a partir de uma estação remota.
- (g) **«Autoridade de Investigação».** Entidade designada pelo Estado como Autoridade responsável para as investigações de acidentes e incidentes ocorridos no seu território ou no espaço sob sua jurisdição, no contexto do Anexo 13 à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil.
- (h) **«Causas».** Acções, omissões, eventos, condições ou uma combinação destas, que conduziram ao incidente ou acidente. A identificação das causas não implica a atribuição de culpa ou a determinação de responsabilidade administrativa, civil ou penal
- (i) **«Consultor».** Pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, para assessorar o seu representante acreditado numa investigação.
- (j) **«Estado de Projecto».** Estado que possui jurisdição sobre a organização responsável pelo projecto tipo da aeronave.
- (k) **«Estado de Fabrico».** Estado que possui jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (l) «**Estado de Ocorrência**». Estado em cujo território tenha ocorrido um acidente ou incidente.
- (m) «**Estado do Operador**». Estado no qual o operador possui a sua sede principal de negócios ou, caso não tenha sede principal de negócios, a sua residência permanente.
- (n) «**Estado de Registo**». Estado em que a aeronave está registada.
- (o) «**Factores Contribuintes**». Acções, omissões, eventos, condições ou sua combinação, que, caso eliminados, evitam ou reduzem a probabilidade de ocorrência de acidentes ou incidentes, ou mitigam a severidade das consequências do acidente ou incidente. A identificação dos factores contribuintes não implica a atribuição de culpa ou a determinação de responsabilidade administrativa, civil ou criminal.
- (p) «**Ferimento Mortal**». Qualquer ferimento que cause a morte dentro de trinta dias após o acidente.
- (q) «**Ferimento Grave**». Ferimento sofrido por uma pessoa durante um acidente e do qual:
 - (1) Exija hospitalização por um período superior a 48 horas, com início no prazo de sete dias a contar da data do ferimento; ou
 - (2) Resulte na fractura de qualquer osso (excepto fracturas simples nos dedos, ou nariz); ou
 - (3) Envolver lacerações que provoquem hemorragias graves ou lesões graves nos nervos, músculos ou tendões; ou
 - (4) Envolver lesões em qualquer órgão interno; ou
 - (5) Envolver queimaduras do segundo ou terceiro grau, ou quaisquer queimaduras que afectem mais do que cinco por cento da superfície corporal; ou
 - (6) Envolver exposição confirmada a fontes infecciosas ou radiação nociva.
- (s) «**Gravador de Voo**». Qualquer tipo de gravador instalado na aeronave com o objectivo de complementar a investigação de acidentes/incidentes.
- (t) «**Incidente**». Qualquer ocorrência diferente de um acidente, associada com a operação de uma aeronave, que afecte ou poderia afectar a segurança da operação.
- (u) «**Incidente Grave**». Qualquer Incidente que envolva circunstâncias de uma grande probabilidade de ocorrência de um acidente e associadas com a operação de uma aeronave, que, em caso de uma aeronave tripulada, tenha lugar entre o momento em que qualquer pessoa embarca na aeronave com a intenção de realizar um voo e o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado da mesma, ou, em caso de uma aeronave não tripulada, tenha lugar entre o momento em que a aeronave esteja pronta para mover-se com a intenção de voo até ao momento da sua paralisação no final do voo e o sistema primário de propulsão é desligado.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (v) «**INIPAT**». Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes.
- (w) «**Investigação**». Processo conduzido com objectivo de prevenir acidentes que inclui a recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, incluindo a determinação das causas e/ou factores contribuintes e, quando apropriado a emissão de recomendações de segurança.
- (x) «**Investigador-Encarregado**». Pessoa encarregada, com base nas suas qualificações, da responsabilidade pela organização, condução e controlo de uma investigação.
- (y) «**Ocorrência de Solo**». Qualquer ocorrência não associada à operação de uma aeronave e sem intenção de voo, que tenha ocorrido em pátios de manobras e estacionamento de aeronaves, faixas de circulação, incluindo suas vias de acesso e hangares, envolvendo aspectos de infra-estrutura e do serviço de apoio em aeródromos, na qual ocorram:
 - (i) Lesões corporais e morte de pessoas, como resultado das pessoas afectadas se encontrarem na aeronave ou em contacto directo com a mesma, no exercício ou não de actividades na aeronave;
 - (ii) Danos materiais à aeronave que possam afectar o seu desempenho e as condições de segurança operacional no local de estacionamento.
- (z) «**Operador**». Qualquer pessoa, organização ou empresa envolvida na operação de uma aeronave.
- (aa) «**Peso Máximo**». Peso máximo certificado de descolagem.
- (bb) «**Programa de Segurança Operacional do Estado (State Safety Program)**». Um conjunto integrado de regulamentos e actividades propositados para a melhoria da segurança operacional.
- (cc) «**Recomendação de Segurança Operacional**». Proposta de uma autoridade de investigação de acidentes, baseada na informação derivada de uma investigação, feita com a intenção de prevenção de acidentes ou incidentes e que não deve ter o propósito de criação de presunção de culpa ou responsabilidade para um acidente ou incidente. Adicionalmente, as recomendações de segurança operacional dos processos de investigação de acidentes e incidentes podem resultar de diversas fontes.
- (dd) «**Recomendação de Segurança Operacional de Preocupação Global (SRGC)**». Uma recomendação de segurança operacional relacionada com deficiências sistémicas com a probabilidade de repetição com consequências significativas a nível global e que requerem acções em tempo oportuno para o aumento da segurança operacional.
- (ee) «**Representante Acreditado**». Pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, com o propósito de participar numa investigação conduzida por outro Estado. O representante acreditado deve, normalmente, ser da autoridade de investigação de acidentes.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

(ff) **«Relatório Preliminar»**. Comunicação utilizada para a rápida divulgação dos dados obtidos durante as etapas iniciais da investigação.

PARTE B: NOTIFICAÇÃO

2.007 - NOTIFICAÇÃO IMEDIATA

- (a) O operador de qualquer aeronave civil, nacional ou estrangeira deverá imediatamente notificar ao INIPAT, pelos meios mais expeditos possíveis, sobre a ocorrência de quaisquer dos acidentes ou incidentes listados abaixo:
- (1) Falha ou mau funcionamento dos sistemas de comando de voo;
 - (2) Incapacidade de qualquer tripulante de voo em desempenhar as suas funções normais de voo em resultado de ferimentos ou doenças;
 - (3) Falha de componentes estruturais de motores a turbina, excluindo o compressor, as pás e os corpos das turbinas;
 - (4) Incêndios em Voo;
 - (5) Colisões de aeronaves em voo;
 - (6) Nos casos de aeronaves multi-motoras de grande porte (com peso máximo certificado à descolagem superior a 6.250 Kg):
 - (i) Falha de sistemas eléctricos em voo que exija a utilização prolongada de sistemas de emergência alimentados a partir de fontes alternativas tais como baterias, unidades auxiliares de potência, ou geradores pneumáticos de potência para a manutenção do controlo do voo ou dos instrumentos essenciais;
 - (ii) Falha de sistemas hidráulicos em voo da qual resulte a dependência prolongada nos restantes sistemas hidráulicos ou mecânicos, para a movimentação das superfícies de comando do voo;
 - (iii) Perda prolongada da potência ou da tracção produzida por dois ou mais motores; e
 - (iv) Qualquer desembarque da aeronave em que sejam utilizados sistemas de evacuação de emergência.
- (b) A presente exigência de notificação inicial ao INIPAT também se aplica aos casos em que a aeronave não estiver contactável por períodos consideravelmente longos, a ser feita pelo órgão mais próximo dos serviços de tráfego aéreo.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.009 INFORMAÇÃO A SER PRESTADA NA NOTIFICAÇÃO

- (a) A notificação exigida deve conter a seguinte informação, se disponível:
- (1) Tipo, nacionalidade e marcas de matrícula da aeronave;
 - (2) Nome do proprietário, e do operador da aeronave;
 - (3) Nome do piloto-comandante;
 - (4) Data e hora da ocorrência;
 - (5) Último ponto de partida e ponto planificado de aterragem da aeronave;
 - (6) Posição geográfica da aeronave, referida em sistemas geodésicos de informação;
 - (7) Número de pessoas a bordo, número de vítimas, e número de feridos grave;
 - (8) Natureza do acidente, as condições atmosféricas e o grau de severidade dos danos conhecidos na aeronave; e
 - (9) Descrição de qualquer material explosivo, radioactivo, ou outras mercadorias perigosas transportadas.

2.011 - OBTENÇÃO DE DECLARAÇÕES E DEPOIMENTOS

- (a) Os operadores de aeronaves civis, públicas ou estrangeiras devem, nos dez dias subsequentes ao acidente ou incidente, para o qual é obrigatória a notificação imediata, ou nos sete dias após a declaração de que a aeronave se encontra incontactável, submeter um relatório no formato aprovado pelo INIPAT.
- (b) Cada tripulante, se estiver em condições psicofísicas adequadas deve elaborar uma declaração escrita descrevendo a sua versão dos factos, condições e circunstâncias relativas ao incidente, acidente ou ocorrência. Caso o tripulante esteja incapacitado, tal declaração deve ser efectuada no momento em que estiver apto para tal.
- (c) O Investigador-Encarregado, no âmbito da investigação de qualquer acidente ou incidente, pode tomar depoimentos de qualquer pessoa que disponha de informações relevantes para a investigação. Estes depoimentos são confidenciais quanto à identidade das testemunhas e visam unicamente os objectivos da investigação.
- (d) O operador, proprietário ou locatário de uma aeronave envolvida em acidente, incidente ou ocorrência de solo deve submeter todas as declarações directamente ao INIPAT nos seguintes endereços:
- **INIPAT: Rua Miguel de Melo nº96, 6º andar Luanda**
 - **T: +244 222391186, Fax: +244 222391596, Cel: +244 923330405/+244 948536233**
 - **Email: dg@inipat.gov.ao; dgat@inipat.gov.ao; notifica@inipat.gov.ao;
dpeti@inipat.gov.ao; diaa@inipat.gov.ao.**



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.013 - NOTIFICAÇÃO ÀS ORGANIZAÇÕES E ENTIDADES INTERNACIONAIS

- (a) Sempre que receber uma notificação sobre a ocorrência de um acidente ou incidente, envolvendo aeronaves de registo angolano ou estrangeiro ocorrido no território da República de Angola, o INIPAT notificará com o mínimo atraso e através dos meios mais expeditos possíveis:
- (1) O Estado de registo, se existir envolvimento de aeronaves de registo estrangeiro;
 - (2) O Estado do operador, se for estrangeiro;
 - (3) O Estado de projecto da aeronave;
 - (4) O Estado de fabrico da aeronave;
 - (5) A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), quando a aeronave envolvida tiver um peso máximo superior a 2250 kg.

Nota 1: Os meios mais expeditos de comunicação poderão ser: Telefone, Fax, AFTN, e-mail.

Nota 2: A notificação ao Estado de registo quando ocorrer uma fase de Alerta será efectuada pelo Serviço de Busca e Salvamento de acordo com os procedimentos do Anexo 12.

- (b) Sempre que tiver conhecimento de um acidente, incidente ou ocorrência de solo, do qual o Estado de ocorrência não tenha conhecimento, o INIPAT efectuará a notificação aos Estados descritos no parágrafo (a).
- (c) A notificação será efectuada em linguagem clara numa das línguas oficiais de trabalho da ICAO, tendo em conta, na medida do possível, a língua falada nos Estados notificados e conter o máximo de informação prontamente disponível, sem ser retardada por falta de algum dado de informação. O formato e o conteúdo da notificação deverão incluir:
- (1) As siglas ACCID para acidentes, SINCID para incidentes graves ou INCID para incidentes;
 - (2) O fabricante, modelo, nacionalidade, marcas de registo e número da série da aeronave;
 - (3) O nome do proprietário, operador ou locatário da aeronave;
 - (4) Qualificação do piloto-comandante e a nacionalidade dos membros da tripulação e passageiros;
 - (5) A data e hora (em hora local ou em Tempo Universal Coordenado) do sucedido;
 - (6) Último ponto de partida e o ponto do destino planificado para a aterragem da aeronave;
 - (7) A posição geográfica da aeronave, referenciada em latitude e longitude;
 - (8) O número de tripulantes e passageiros a bordo que tenham sofrido ferimentos graves ou ferimentos mortais;



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (9) Descrição do acidente ou incidente e da extensão de danos à aeronave conhecidos;
 - (10) Indicação da natureza e profundidade da investigação a ser conduzida ou caso exista a intenção de delegar a investigação a outro Estado ou organização;
 - (11) As características físicas da área do acidente ou incidente, incluindo uma indicação das dificuldades de acesso ou precauções especiais para o acesso ao local de acidente;
 - (12) Identificação da autoridade notificante, meios para o contacto permanente com a autoridade de investigação do Estado de Ocorrência e com o investigador-encarregado; e
 - (13) Presença e descrição de mercadorias perigosas a bordo da aeronave.
- (d) Sempre que notificada por outros Estados sobre a ocorrência de um acidente ou incidente, envolvendo aeronaves de registo angolano ou operadas por empresas nacionais, o INIPAT acusará a recepção da notificação efectuada e fornecerá, com a maior brevidade possível, toda a informação pertinente sobre a aeronave, seus tripulantes, mercadoria perigosa transportada a bordo, e sobre a intenção de nomear representantes acreditados na investigação, indicando os nomes, contactos e datas previstas de chegada.
- (e) Sempre que possível, o INIPAT enviará relatórios actualizados contendo informações adicionais detalhadas, que sejam do seu conhecimento e que não tenham sido previamente fornecidos.
- (f) O INIPAT instituirá uma investigação aos acidentes, incidentes e ocorrências de solo envolvendo aeronaves civis com um peso máximo superior a 2250 kg.
- (g) O INIPAT pode delegar para outro Estado ou organização regional de investigação de acidentes, na totalidade ou em parte, a condução da investigação, por acordo e consentimento mútuo. Em qualquer dos casos o INIPAT irá facilitar a investigação.

PARTE C: INVESTIGAÇÃO

2.015 RESPONSABILIDADE PELA INSTITUIÇÃO E CONDUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

- (a) O INIPAT é responsável pelo cumprimento das obrigações de Angola relativas à implementação das normas e práticas recomendadas do Anexo 13 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, em consonância com as exigências inerentes às suas responsabilidades perante outros órgãos do Governo de Angola. O único objectivo da investigação de um acidente ou incidente deve ser a prevenção de acidentes ou incidentes, não tendo nunca por objectivo a atribuição de culpas ou responsabilidades.
- (b) O INIPAT, ao tomar conhecimento de um acidente ou incidente grave, iniciará imediatamente uma investigação, através da designação de um Investigador-Encarregado (IE) e da nomeação de uma Comissão de Investigação, conforme necessário.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

(c) O INIPAT, se solicitado pelo Estado que conduzir a investigação, irá disponibilizar toda a informação pertinente relativa a qualquer organização, sediada em território angolano, que tenha directa ou indirectamente influenciado a operação da aeronave acidentada.

Nota 1.- *O Anexo 13 à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil contém requisitos específicos para a notificação, investigação e reporte de determinados acidentes e incidentes que envolvam a aviação civil.*

(d) Se o Estado de ocorrência, responsável pela investigação, sendo Contratante ou não, não instituir e conduzir uma investigação e não delegar a investigação noutro Estado ou numa organização regional de investigação de acidentes e incidentes, conforme estabelecido em 5.1 e 5.1.2 do Anexo 13 à Convenção de Chicago, Angola (como Estado de Registo, de Registo, de Projecto ou de Fabrico), solicitará oficialmente por escrito ao Estado de Ocorrência que delegue para si a condução de tal investigação. Caso não obtenha resposta no prazo de 30 dias, Angola conduzirá a investigação com a informação que estiver disponível.

Nota 1.- *A investigação de um incidente grave não pode excluir outros tipos de investigação de incidentes em curso (graves ou não) por outras organizações.*

Nota 2.- *Quando toda a investigação é delegada noutro Estado ou numa Organização Regional de Investigação de Acidentes e Incidentes (RAIO), tal Estado deverá ser responsável pela condução da investigação, incluindo a emissão do Relatório Final e do Relatório de Dados do Acidente (ADREP). Quando é delegada apenas uma parte de investigação, o Estado de Ocorrência mantém, normalmente, a responsabilidade pela condução da investigação.*

Nota 3.- *No caso de investigação de um sistema de veículo aéreo não tripulado, devem ser considerados somente veículos com o desenho e/ou operação aprovada.*

Nota 4.- *No caso de incidentes graves, o Estado de Ocorrência pode delegar a investigação ao Estado de Registo ou ao Estado do Operador, levando em consideração em particular aquelas ocorrências nas quais julgar ser benéfico ou mais prático para um destes Estados conduzir a investigação.*

Nota 5.- *As Orientações relacionadas com o estabelecimento e gestão de uma RAIO constam do Manual sobre a Organização Regional de Investigação de Acidentes e Incidentes (Doc. 9946).*

Nota 6.- *A delegação de uma investigação não isenta o Estado de Ocorrência da sua obrigação nos termos do Anexo 13.*

Nota 7.- *O parágrafo 5.1.3 não confere necessariamente ao Estado requerente o direito de acesso ao local do acidente, aos destroços ou a qualquer outra prova ou informação que se encontra no território do Estado de Ocorrência.*



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (e) No caso de registo de aeronave de uma agência internacional que não opera localmente, os Estados que constituem a agência são conjunta e solidariamente obrigados a assumir as obrigações que, nos termos da Convenção de Chicago, são devidas ao Estado de Registo.

2.017 - ACIDENTES OU INCIDENTES NO TERRITÓRIO DE ESTADO CONTRATANTE

- (a) **Angola como Estado de Ocorrência.** Angola, na qualidade de Estado Contratante da ICAO, instituirá uma investigação nas circunstâncias de acidente ou incidente grave e ser responsável para a condução da investigação, mas pode delegar toda ou qualquer parte da condução de tal investigação a um outro Estado ou à Organização Regional de Investigação de Acidentes e Incidentes (RAIO), por meio de acordos mútuos e consentimento. Em qualquer evento, Angola, na qualidade de Estado de Ocorrência, usará todos os meios para facilitar a investigação.

***Nota 1:** Angola, na qualidade de Estado de Ocorrência instituirá uma investigação nas circunstâncias de incidente grave, quando a aeronave tiver peso máximo superior a 2250 kg, podendo delegar toda ou qualquer parte de tal investigação para outro Estado ou para a Organização Regional de Investigação de Acidentes e Incidentes por acordos mútuos e consentimento, fazendo uso de todos os meios para facilitar a investigação.*

***Nota 2:** Quando Angola delegar toda a investigação para um outro Estado ou para a Organização Regional de Investigação de Acidentes e Incidentes, tal Estado ou Organização será responsável pela condução da investigação, incluindo a emissão do Relatório Final e do Relatório de Dados do Acidente (ADREP).*

***Nota 3:** Quando uma parte de investigação for delegada, Angola, na qualidade de Estado de Ocorrência, continua a ser responsável pela condução da investigação.*

***Nota 4:** Em caso de investigação de incidente ou acidente com uma aeronave não tripulada, somente é instituída uma investigação se a mesma for detentora de uma aprovação do projecto e/ou da sua operação.*

***Nota 5:** Em caso de incidentes graves, Angola, na qualidade de Estado de Ocorrência, poderá considerar a possibilidade de delegar a investigação para o Estado de Registo ou Estado do Operador, em particular naquelas ocorrências em que poderá ser mais benéfico ou mais prático se for outro Estado a conduzir a investigação.*

2.019 - ACIDENTES OU INCIDENTES NO TERRITÓRIO DE ESTADO NÃO CONTRATANTE

- (a) **Angola como Estado de Registo.** Quando um acidente ou incidente grave ocorrer no território de um Estado Não Contratante, que não tenciona conduzir uma investigação nas circunstâncias do Anexo 13, Angola, na qualidade de Estado de Registo e com o apoio dos Estados do Operador,



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

Projecto e Fabrico, instituirá e conduzirá uma investigação em cooperação com o Estado de Ocorrência.

2.021 - ACIDENTES OU INCIDENTES FORA DO TERRITÓRIO DE QUALQUER ESTADO

- (a) **Angola como Estado de Registo.** Quando o local do acidente ou incidente grave não pode ser definitivamente ser estabelecido como estando no território de qualquer Estado, Angola, na qualidade de Estado de Registo, instituirá e conduzirá qualquer investigação necessária de acidente ou incidente grave. Entretanto, Angola pode também delegar toda ou parte da investigação para outro Estado ou para Organização Regional de Investigação de Acidentes e Incidentes por acordos mútuos e consentimento.

***Nota 1.** Angola, se estiver próximo do local de um acidente em águas internacionais, providenciará assistência necessária dentro das suas capacidades, respondendo, sempre que possível, às solicitações do Estado de Registo.*

***Nota 2.** Sempre que um acidente ou incidente ocorrer em águas internacionais abrangidas pela Região de Informação de Voo de Luanda (FIR LUANDA), o INIPAT irá prestar toda a assistência possível em resposta aos pedidos formulados pelo Estado responsável pela investigação.*

2.023 NATUREZA DA INVESTIGAÇÃO

- (a) As investigações dos acidentes, incidentes e das ocorrências de solo são conduzidas pelo INIPAT com o único objectivo de apurar os factos, condições e circunstâncias relacionadas com os prováveis factores contribuintes na sua ocorrência. Os resultados atingidos após a investigação servem para o estabelecimento de medidas que possibilitem a prevenção de futuros acidentes ou incidentes similares.

- (b) A investigação, conduzida pelas autoridades judiciárias, que visa apurar responsabilidades administrativas ou judiciais é conduzida em separado da investigação técnica

***Nota 1:** Pode ser conseguida a separação entre a investigação conduzida pelo INIPAT e a conduzida pelas autoridades judiciais, sem prejuízo da coordenação das duas entidades no local do acidente, na recolha da informação factual.*

- (c) A investigação inclui as acções no terreno (exame aos destroços, recolha de depoimentos no local do acidente, etc.), preparação de relatórios, e sempre que necessário entrevistas às testemunhas.

- (d) Os resultados da investigação permitem que o INIPAT emita relatórios ou notas breves sobre o acidente, incidente ou ocorrência de solo. As investigações dos acidentes/incidentes não se destinam a culpabilizar, identificar responsabilidades nem determinar direitos de quaisquer pessoas. Elas focalizam-se no apuramento dos factos sem acusações formalizadas nem partes litigantes.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (e) O INIPAT promoverá a coordenação entre o Investigador-Encarregado e as Autoridades Judiciais. Devem ser tidas em consideração especial as evidências que requeiram um registo rápido e subsequente análise, de forma a tornar eficaz a investigação, em especial os exames médicos, a identificação das vítimas e a leitura dos registadores de voo.

2.025 ORGANIZAÇÃO E CONDUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

2.025.1 - RESPONSABILIDADE DE ANGOLA NA QUALIDADE DE ESTADO QUE CONDUZ A INVESTIGAÇÃO

Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, pode fazer recurso à solicitação de melhores peritos técnicos de qualquer fonte.

2.025.1.1 – GENERALIDADES

- (a) O INIPAT é responsável e possui independência de actuação e acesso ilimitado para, em nome do Estado angolano, conduzir a investigação de todos os incidentes e acidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo ocorridos em território angolano, envolvendo aeronaves civis de registo angolano ou estrangeiro, incluindo:
- (1) A recolha, registo e análise de toda informação relevante sobre o acidente ou incidente;
 - (2) A protecção de certos registos de investigação de acidente e incidente;
 - (3) Se apropriado, a emissão de recomendações de segurança operacional;
 - (4) Se possível, a determinação das causas e/ou factores contribuintes;
 - (5) A elaboração do Relatório Final.

Nota: *Quando possível, o local do acidente deve ser visitado, os destroços examinados, as declarações das testemunhas tomadas. A extensão da investigação e o procedimento a ser seguido na sua condução deverá ser determinado pelo INIPAT, dependendo das lições esperadas do processo de investigação para a promoção da segurança operacional.*

- (b) Qualquer investigação conduzida pelo INIPAT nas circunstâncias do Anexo 13 à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil deverá ser separada de qualquer investigação judicial ou administrativa para determinar culpas ou responsabilidades.
- (c) O INIPAT deverá desenvolver documentos das políticas e procedimentos detalhados sobre as suas tarefas, incluindo organização e planeamento, investigação e relato de informações.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.025.1.2 - INVESTIGADOR-ENCARREGADO (IE)

- (a) **Designação.** Angola, através do INIPAT, na qualidade de Estado que conduz a investigação, designará um Investigador-Encarregado (EC) da investigação e irá iniciar de imediato a investigação, conduzir, controlar e gerir a fase de campo da investigação, independentemente de existirem no local do acidente e incidente ou ocorrência de solo outros representantes do Governo angolano.
- (b) **Acesso e Controlo.** O Investigador-Encarregado tem o acesso irrestrito aos destroços e a todo material relevante, incluindo gravadores de voo e registos dos Serviços de Tráfego Aéreo, e tem o controlo irrestrito sobre os mesmos, para garantir que exames detalhados sejam feitos sem atraso por pessoas autorizadas que participam da investigação.
- (c) **Autoridade.** O Investigador-Encarregado é responsável e está investido de autoridade para supervisionar e coordenar a utilização de todos os recursos disponíveis e actividades de todo pessoal civil ou do governo envolvido na investigação, no local da ocorrência.
- (d) **Responsabilidade.** O Investigador-Encarregado mantém as suas responsabilidades organizacionais e de gestão ao longo das fases posteriores da investigação, até ao momento em que o INIPAT tome uma decisão sobre a homologação de um Relatório Final ou nota resumida sobre as causas prováveis.
- (e) **Direito de Recolha de Depoimentos.** O Investigador-Encarregado tem o direito de recolher depoimentos de testemunhas de um determinado acidente ou incidente grave cujo processo de investigação recai sob sua responsabilidade.

2.025.1.3 - DADOS REGISTADOS – ACIDENTES E INCIDENTES

- (a) **Gravadores de Voo.** Durante a investigação de acidentes ou incidentes, o INIPAT deverá fazer uso efectivo dos gravadores de voo, por isso, de forma expedita, deverá recuperar os gravadores de voo e sem atraso providenciar a descodificação, leitura e a análise dos dados registados sobre a ocorrência.

Recomendação: O INIPAT, enquanto não haver capacidade instalada de descodificação de gravadores de voo em Angola, deve, se as circunstâncias técnicas assim o exigirem, recorrer a outros Estados para disponibilização de instalações de leitura e descodificação dos gravadores de voo, tendo em conta o seguinte:

- (1) As capacidades da instalação de leitura e descodificação disponíveis;
- (2) Os prazos em que as leituras são disponibilizadas;
- (3) A localização das instalações de leitura ou descodificação.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

Nota: Quando uma aeronave envolvida num acidente ou incidente fora do território de Angola, aterrar em território angolano, o INIPAT, a pedido do Estado responsável pela investigação, irá manter sob custódia os gravadores de voo e disponibilizá-los ao Estado que conduzir a investigação.

- (b) **Registos dos Gravadores em Terra.** Durante a investigação de acidentes ou incidentes, o INIPAT irá fazer uso efectivo dos registos dos gravadores em terra, tais como os registos de dados de supervisão e das comunicações dos Serviços de Tráfego Aéreo.

2.025.1.4 – EXAMES DE AUTÓPSIA

- (a) O INIPAT recorrerá aos serviços de Medicina Legal para a realização, sem demora, exames completos de autópsias de lesões fatais dos tripulantes e, em circunstâncias particulares, de lesões particulares de passageiros e de assistentes de bordo, por patologistas, preferencialmente experientes e em investigação de acidentes.

Nota: Os representantes do INIPAT têm direito à obtenção das cópias de relatórios das autópsias efectuadas sobre qualquer pessoa que tenha falecido como resultado de um acidente aéreo ocorrido dentro da sua área de jurisdição.

2.025.1.5 – EXAMES MÉDICOS

- (a) O INIPAT recorrerá aos serviços de médicos especializados para a realização, sem demora, de exames médicos completos aos membros da tripulação, passageiros e pessoal aeronáutico que tenham sofrido ferimentos num acidente ou incidente, por médicos que possuam preferencialmente conhecimentos e experiência na investigação de acidentes aéreos.

Nota 1: Os exames médicos podem determinar se o nível de aptidão física e psicológica dos tripulantes e de outro pessoal directamente envolvido na ocorrência contribuiu para o processo de investigação.

Nota 2: Os representantes do INIPAT têm direito à obtenção das cópias de relatórios dos exames médicos efectuados aos tripulantes, passageiros e pessoal aeronáutico, que tenham sofrido ferimentos como resultado de um acidente aéreo ocorrido dentro da sua área de jurisdição.

2.025.1.6 – COORDENAÇÃO COM AS AUTORIDADES JUDICIAIS

- (a) O INIPAT, quando conduzir uma investigação, reconhecerá a necessidade de coordenação entre o Investigador-Encarregado e as autoridades judiciais. Uma atenção especial será dada às evidências que requeiram um registo e uma análise rápidos para o sucesso da investigação, tais como exames e identificação das vítimas e a leitura dos registos dos gravadores de voo.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.025.1.7 – INFORMAÇÃO ÀS AUTORIDADES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

- (a) Se no decurso de uma investigação for detectado ou for suspeitado o envolvimento de um acto de interferência ilícita, o Investigador-Encarregado do INIPAT iniciará, imediatamente, uma acção para se assegurar que as autoridades de segurança da aviação de Angola ou de outro Estado envolvido sejam informadas.

2.025.1.8 - PROTECÇÃO DOS REGISTOS DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES

- (a) O INIPAT, quando conduzir a investigação de um acidente ou incidente não disponibilizará as informações abaixo discriminadas, para outros propósitos que não sejam os da investigação e prevenção de acidente ou incidente, a menos que a autoridade competente designada pelo Estado angolano determine, em concordância com a legislação nacional, que a sua disponibilização ou uso não produzem impactos internos e externos adversos para o País no caso de futuras investigações:

- (1) Registos dos gravadores da voz de cabine e os registos das imagens a bordo e quaisquer transcrições;
- (2) Registos sob custódia ou controlo do INIPAT, tais como:
 - (i) Todos os depoimentos tomados das pessoas pelo INIPAT no decurso da sua investigação;
 - (ii) Toda a comunicação entre as pessoas que tenham estado envolvidas na operação da aeronave;
 - (iii) Informação médica ou privada relativa às pessoas envolvidas no acidente ou incidente;
 - (iv) Registos e transcrições dos órgãos dos serviços de tráfego aéreo;
 - (v) Análise e/ou opiniões sobre a informação, incluindo informação dos gravadores de voo, feita pelo INIPAT e representantes acreditados relativamente ao acidente ou incidente;
 - (vi) O Relatório Final de investigação de acidente ou incidente;
 - (vii) Qualquer teste ou exame realizado no âmbito da investigação de acidente ou incidente.

Nota 1: As informações listadas acima serão incluídas no Relatório Final ou nos seus apêndices, somente quando forem pertinentes para a análise do acidente, incidente ou ocorrência de solo.

Nota 2: Os nomes das pessoas envolvidas num acidente ou incidente não serão revelados publicamente pelo INIPAT.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.025.1.9 - REABERTURA DE INVESTIGAÇÃO

- (a) Se, após o encerramento da investigação, surgirem evidências novas e significativas, o INIPAT procederá à sua reabertura. Entretanto, caso o INIPAT queira conduzir uma investigação instituída por outro País, ela deverá solicitar e obter o consentimento daquele Estado que instituiu a investigação antes da sua reabertura.

***Nota:** No caso de uma aeronave considerada desaparecida e que tenha sido localizada nas operações subsequentes de busca, a possibilidade de reabertura da investigação poderá ser considerada.*

2.025.2 - RESPONSABILIDADE DE QUALQUER OUTRO ESTADO

2.025.2.1 – INFORMAÇÃO – ACIDENTES, INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO

- (a) Qualquer Estado, incluindo Angola, por solicitação do Estado que conduz a investigação de um acidente ou incidente, providenciará para o mesmo toda a informação relevante disponível.
- (b) Qualquer Estado, incluindo Angola, cujas facilidades ou serviços tenham sido, ou teriam sido normalmente, usados por uma aeronave antes de um acidente ou incidente, e que tenha informação pertinente para a investigação, providenciará tal informação ao Estado que conduz a investigação.

2.025.3 - RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE REGISTO E DO ESTADO DO OPERADOR

2.025.3.1 – GRAVADORES DE VOO – ACIDENTES E INCIDENTES GRAVES

- (a) Quando uma aeronave envolvida num acidente ou incidente grave aterrar num Estado que não seja o Estado de Ocorrência, o Estado de Registo ou o Estado do Operador, por solicitação do Estado que conduz a investigação, fornecerá a este último Estado os registos dos gravadores de voo e, se necessário, os gravadores de voo associados.

***Nota:** Na implementação do estabelecido na alínea a) do presente número, os Estados de Registo e do Operador podem solicitar a cooperação de qualquer outro Estado na recuperação dos registos dos gravadores de voo.*

2.025.3.2 – INFORMAÇÃO ORGANIZACIONAL

- (a) O Estado de Registo e o Estado do Operador, por solicitação do Estado que conduz a investigação, fornecerão informações pertinentes sobre qualquer organização, cujas actividades possam ter influenciado directo ou indirectamente a operação da aeronave.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.027 PARTICIPAÇÃO NA INVESTIGAÇÃO

Nota: Os representantes acreditados e os consultores de um Estado não têm que estar necessariamente sempre presentes no Estado, onde a investigação é conduzida.

2.027.1 - PARTICIPAÇÃO DOS ESTADOS DE REGISTO, DO OPERADOR, DE PROJECTO E DE FABRICO

2.027.1.1 NOMEAÇÃO DOS REPRESENTANTES ACREDITADOS

- (a) Os Estados de registo, do operador, de projecto e de fabrico podem designar um representante acreditado para participar na investigação.

Nota 1: Os Estados de projecto ou de fabrico do sistema propulsivo ou da maior parte dos componentes da aeronave podem solicitar a participação na investigação.

- (b) Os Estados de Registo e do Operador podem indicar um ou mais consultores, propostos pelo operador, para assessorar os seus representantes acreditados.

Nota 2: Quando nem o Estado de Registo e nem o Estado do Operador nomearem representante acreditado, o INIPAT poderá convidar o operador a participar na investigação, sujeitando-se aos procedimentos do INIPAT.

- (c) Os Estados de Projecto e de Fabrico podem indicar um ou mais consultores, propostos pelas organizações responsáveis pelo tipo de projecto e da montagem final da aeronave, para assessorar os seus representantes acreditados.

Nota 3: Quando os Estados de Projecto e de Fabrico não nomearem representante acreditado, a CPIAA pode convidar as organizações responsáveis pelo tipo de projecto e pela montagem final da aeronave para participarem na investigação, sujeitando-se aos procedimentos do INIPAT.

2.027.1.2 OBRIGAÇÕES

- (a) Quando o INIPAT conduzir uma investigação de acidente de uma aeronave de peso máximo superior a 2250 kg solicitará especificamente a participação dos Estados de Registo, do Operador, de Projecto e de Fabrico, os Estados envolvidos deverão, cada um, nomear um representante acreditado.

Nota 1: Angola, na qualidade de Estado que conduz uma investigação, pode solicitar os Estados de Projecto e de Fabrico do sistema de propulsão e/ou da maior parte dos componentes da aeronave para cada um nomear representante acreditado com conhecimentos credíveis que possam contribuir para a investigação e no aumento da segurança operacional.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

Nota 2: Quando o INIPAT conduzir uma investigação de acidente de uma aeronave de peso máximo igual ou inferior a 2250 kg poderá solicitar a assistência dos Estados de Projecto e de Fabrico na investigação.

2.027.2 - PARTICIPAÇÃO DE OUTROS ESTADOS

2.027.2.1 DIREITOS

- (a) Qualquer Estado que, a pedido do Estado Angolano, disponibilizar informação, instalações ou peritos, pode indicar um representante acreditado para participar na investigação.

Nota: Qualquer Estado que fornecer uma base operacional para a investigação de campo, ou que estiver envolvido nas operações de busca e salvamento, recuperação dos destroços, ou envolvido como Estado de partilha de código ou de aliança do operador, também pode nomear um representante acreditado para participar na investigação.

2.027.3 NOMEAÇÃO DE REPRESENTANTES ACREDITADOS E CONSULTORES

2.027.3.1 REPRESENTANTES ACREDITADOS E CONSULTORES

- (a) Os Estados que participam numa investigação podem fazer recurso aos melhores peritos técnicos de qualquer fonte e nomear tais peritos como consultores para os seus representantes acreditados.

Nota: As provisões para a facilitação da entrada dos representantes acreditados, seus consultores e equipamento constam do Anexo 9 à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil.

- (b) Aos consultores, que prestam assessoria aos representantes acreditados, é permitida, sob supervisão do Investigador Encarregado, a participação na investigação, dentro dos limites de actuação dos representantes acreditados.

2.027.3.2 ÁREAS DE ACTUAÇÃO

- (a) A participação na investigação irá conferir aos representantes acreditados o direito de participar em todos os aspectos de investigação, sob controlo do Investigador-Encarregado, em particular para:
- (1) Visitar o local do acidente;
 - (2) Examinar os destroços;
 - (3) Obter a informação das testemunhas e sugerir as áreas de questionamentos;
 - (4) Ter acesso total à toda evidência relevante tão logo possível;
 - (5) Receber cópias de todos os documentos pertinentes;
 - (6) Participar nas leituras dos registos dos gravadores de voo;



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (7) Participar nas actividades de investigação fora do local do acidente, tais como exames de componentes, reuniões técnicas, teste e simulações;
- (8) Participar nas reuniões de progresso de investigação, incluindo deliberações relacionadas com análises, descobertas, causas, factores contribuintes e recomendações de segurança operacional;
- (9) Fazer submissões relativamente a vários elementos da investigação.

Nota 1: *A participação de outros Estados, que não sejam os Estados de Registo, do Operador, de Projecto e de Fabrico, poderá ser limitada para aquelas matérias para as quais tenham sido autorizados a participar.*

Nota 2: *A forma de participação será sujeita aos procedimentos do Estado que conduz a investigação ou parte dela.*

2.027.3.3 OBRIGAÇÕES

(a) Representantes Acreditados e seus Consultores:

- (1) Fornecerão ao Estado, que conduz a investigação, toda a informação relevante disponível da sua parte;
- (2) Não divulgarão a informação sobre o progresso e as descobertas da investigação sem o consentimento expresso do Estado que conduz a investigação.

Nota: *A disposição sobre a não divulgação da informação não impede a informação expedita de factos, quando autorizado pelo Estado que conduz a investigação, pelos representantes acreditados aos seus respectivos Estados, para facilitar a tomada de acções de segurança operacional apropriadas.*

2.027.4 – ESTADOS CUJOS CIDADÃOS TENHAM SOFRIDO LESÕES FATAIS OU GRAVES

2.027.4.1 DIREITOS E NOMEAÇÃO DE REPRESENTANTES ACREDITADOS

- (a) Angola, quando tiver um interesse especial num acidente em virtude de lesões graves ou fatais dos seus cidadãos terá o direito de nomear um perito que terá os seguintes direitos:
 - (1) Visitar o local do acidente;
 - (2) Ter acesso à informação factual relevante aprovada para a divulgação ao público pelo Estado que conduz a investigação, e a informação sobre o progresso da investigação;
 - (3) Receber a cópia do Relatório Final;



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (4) Prestar assistência na identificação das vítimas e reunir com os sobreviventes daquele Estado.

PARTE D: RELATÓRIO FINAL

2.029 - RESPONSABILIDADE DE ANGOLA

***Nota:** O Relatório Final deve ser elaborado de acordo com o modelo constante do Anexo 1 ao presente Instrutivo, e em conformidade com as disposições do Anexo 13 à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil, devendo ser adaptado às especificidades do acidente, incidente ou ocorrência de solo.*

2.029.1 – PUBLICAÇÃO DE INFORMAÇÃO - CONSENTIMENTO

- (a) Angola não fará circular, publicar ou facultar o acesso ao rascunho do Relatório Final, no seu todo ou parcialmente, nem qualquer outro documento obtido durante a investigação de um acidente ou incidente, sem o expreso consentimento do Estado que conduziu a investigação, a menos que tais relatórios ou documentos já tenham sido publicados por este último Estado.

2.029.2 - RESPONSABILIDADE DE ANGOLA QUANDO CONDUZIR INVESTIGAÇÃO

2.029.2.1 – CONSULTA

- (a) Angola, na qualidade de Estado que conduziu a investigação, enviará uma cópia do rascunho do Relatório Final para os seguintes Estados, solicitando os seus comentários significantes e substanciais sobre o relatório, tão logo possível:
- (1) O Estado que instituiu a investigação;
 - (2) O Estado de Registo;
 - (3) O Estado do Operador;
 - (4) O Estado de Projecto;
 - (5) O Estado de Fabrico; e
 - (6) Qualquer Estado que tenha participado da investigação.
- (b) **Emenda do Relatório Final.** Se Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, receber comentários no prazo de sessenta dias após o envio do rascunho, irá emendar o Relatório Final de forma a incluir os comentários recebidos, caso concorde com os mesmos, ou, se for o desejo do Estado que enviou os comentários, anexá-los ao Relatório Final. Se no prazo de sessenta dias não receber comentários, Angola poderá publicar o Relatório Final, a menos que tenha sido acordado com os Estados envolvidos a extensão do prazo de envio dos comentários.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (c) **Envio do Rascunho do Relatório Final ao Operador.** Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, enviará, através do Estado do Operador, uma cópia do rascunho do Relatório Final ao operador, para permitir que o mesmo submeta comentários sobre o rascunho do Relatório Final.
- (d) **Envio do Rascunho do Relatório Final aos Estados de Projecto e Fabrico.** Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, enviará, através dos Estados de Projecto e de Fabrico, uma cópia do rascunho do Relatório Final para as organizações responsáveis pelo tipo de projecto e pela montagem final da aeronave, para permitir-lhes submeter comentários sobre o rascunho do Relatório Final.

***Nota:** Quando enviar o rascunho do Relatório Final aos Estados e organizações afins, Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, incluirá as propostas das recomendações de segurança operacional e usar os meios mais rápidos disponíveis.*

2.029.2.2 - ESTADOS DESTINATÁRIOS DO RELATÓRIO FINAL

- (a) O Relatório Final da investigação será enviado, com o mínimo atraso, por Angola, na qualidade de Estado que conduziu a investigação, para:
- (1) O Estado que instituiu a investigação; se for o caso;
 - (2) O Estado de Registo;
 - (3) O Estado do Operador;
 - (4) O Estado de Projecto;
 - (5) O Estado de Fabrico;
 - (6) Qualquer Estado que tenha participado da investigação;
 - (7) Qualquer Estado cujos cidadãos tenham sofrido lesões mortais ou graves.
 - (8) Qualquer Estado que tenha disponibilizado informações relevantes, instalações importantes ou peritos.

2.029.2.3 - PUBLICAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

- (a) No interesse da prevenção de acidentes, Angola, quando conduzir a investigação de um acidente ou incidente, publicará o Relatório Final, de forma expedita, se possível, no prazo de doze meses contados a partir da data do acidente.
- (b) Se o Relatório Final não puder ser publicado no prazo de doze meses, Angola, na qualidade de Estado que conduziu a investigação, publicará relatórios interinos a cada aniversário da ocorrência,



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

detalhando o progresso da investigação e quaisquer novas questões de segurança operacional detectadas.

- (c) Angola, quando publicar o Relatório Final de uma investigação de acidente ou incidente envolvendo uma aeronave de peso máximo superior a 5.700 kg enviará à ICAO uma cópia do mesmo.

Nota: Após a elaboração e publicação do Relatório Final, o mesmo será mantido e conservado juntamente com o processo de investigação em arquivos próprios e adequados, por um período de dez (10) anos, findo o qual será transferido para o arquivo morto.

- (d) Se o Estado que conduziu a investigação não elaborar o Relatório Final ou uma divulgação interina dentro de um prazo razoável, o Estado angolano, caso seja participante da investigação, poderá requerer oficialmente àquele Estado um consentimento formal para efectuar a divulgação dos aspectos de segurança operacional disponíveis. Se o Estado que conduz a investigação de consentimento expresso ou não responder ao pedido dentro de 30 dias, o Estado angolano irá efectuar tal divulgação depois de coordenar com os demais Estados participantes.

2.029.2.4 - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

- (a) Em qualquer fase da investigação de um acidente ou incidente, o INIPAT recomendará às autoridades apropriadas de Angola e de outros Estados, qualquer acção preventiva, que considere ser necessário implementar rapidamente para melhorar a segurança operacional da aviação.
- (b) O INIPAT, quando conduzir investigações de um acidente ou incidente, enviará, quando apropriado, quaisquer recomendações de segurança operacional emitidas no âmbito das suas investigações para as autoridades de investigação de acidentes de outros Estados interessados e para a ICAO, quando estiver envolvida documentação da ICAO.

Nota: O INIPAT, quando emitir recomendações de segurança operacional, efectuará o devido registo das respostas a essas recomendações.

2.029.3 - RESPONSABILIDADE DE ANGOLA QUANDO RECEBE OU EMITE RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

2.029.3.1 – ACÇÃO SOBRE AS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

- (a) Angola, quando receber recomendações de segurança operacional, irá, dentro de noventa dias a contar da data de recepção da correspondência, informar ao Estado proponente a acção de prevenção tomada ou as razões por que não foi ou não será tomada qualquer acção.
- (b) Angola, quando emitir uma recomendação de segurança operacional, registará as respostas recebidas.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

- (c) Angola, quando receber uma recomendação de segurança operacional, implementará procedimentos para monitorar o progresso da acção tomada em resposta a essas recomendações de segurança operacional.
- (d) A precedência de emissão de recomendações de segurança operacional de uma investigação de acidente ou incidente é devida ao Estado que conduz a investigação. Entretanto, no interesse da segurança operacional, o Estado angolano terá o direito de emitir recomendações de segurança operacional depois de coordenar com o Estado que conduz a investigação.
- (e) Quando o INIPAT emitir Recomendação de Segurança Operacional de Preocupação Global (Safety Recommendation of Global Concern – SRGC) irá informar à ICAO a emissão dessa recomendação e as respostas recebidas, através da correspondência datada, mesmo que a SRGC não seja endereçada à ICAO.

PARTE E – INFOAMAÇÃO PARA O RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTES/INCIDENTES (ADREP)

Nota: *As provisões da presente parte requerem dois relatórios separados para qualquer acidente ou incidente, isto é, Relatório Preliminar e Relatório de Dados de Acidentes/Incidentes.*

2.031 – RELATÓRIO PRELIMINAR

2.031.1 – RESPONSABILIDADE DE ANGOLA QUANDO CONDUZIR INVESTIGAÇÃO

2.031.1.1 – ACIDENTES COM AERONAVES DE PESO SUPERIOR A 2250 KG

- (a) Quando a aeronave envolvida num acidente for de peso superior a 2250 kg, Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, enviará o Relatório Preliminar às seguintes entidades:
 - (1) Estado de Registo ou Estado da ocorrência, conforme apropriado;
 - (2) Estado do Operador;
 - (3) Estado de Projecto;
 - (4) Estado de Fabrico;
 - (5) Qualquer Estado que tenha fornecido informação relevante, instalações significantes ou peritos;
 - (6) Organização da Aviação Civil Internacional.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.031.1.2 – ACIDENTES COM AERONAVES DE PESO IGUAL OU INFERIOR A 2250 KG

- (a) Quando a aeronave envolvida num acidente for de peso igual ou inferior a 2250 kg e quando estiverem envolvidas matérias de aeronavegabilidade consideradas de interesse para outros Estados, Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, enviará o Relatório Preliminar aos seguintes Estados:
- (1) Estado de Registo ou o Estado da ocorrência, conforme apropriado;
 - (2) Estado do Operador;
 - (3) Estado de Projecto;
 - (4) Estado de Fabrico;
 - (5) Qualquer Estado que tenha disponibilizado informação relevante, instalações significantes e peritos.

2.031.1.3 – LÍNGUA

- (a) O Relatório Preliminar será submetido aos Estados apropriados e à Organização da Aviação Civil Internacional numa das línguas oficiais da ICAO.

2.031.1.4 – EXPEDIÇÃO

- (a) O Relatório Preliminar será enviado por fax, e-mail ou correio aéreo no prazo de trinta dias a contar da data do acidente, a menos que o Relatório de Dados do Acidente/ Incidente tenha sido enviado anteriormente. Quando estiverem envolvidas matérias que afectem directamente a segurança operacional, o relatório em questão será enviado tão logo que a informação esteja disponível e pelos meios mais adequados e rápidos possíveis.

2.031.2 – RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTES/INCIDENTES

2.031.2.1 – RESPONSABILIDADE DE ANGOLA QUANDO CONDUZIR INVESTIGAÇÃO

2.031.2.1.1 - ACIDENTES COM AERONAVES DE PESO SUPERIOR A 2250 KG

- (a) Quando a aeronave envolvida num acidente for de peso superior a 2250 kg, Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, enviará, tão logo praticável depois da investigação, o Relatório de Dados do Acidente à Organização da Aviação Civil Internacional.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

2.031.2.1.2 – INFORMAÇÃO ADICIONAL

- (a) Angola quando conduzir uma investigação, pós solicitação, fornecerá a outros Estados a informação adicional pertinente e disponível no Relatório de Dados de Acidente/Incidente.

2.031.2.1.3 - INCIDENTES COM AERONAVES DE PESO SUPERIOR A 5700 KG

- (a) Se Angola conduzir uma investigação de um incidente com uma aeronave de peso superior a 5700 kg, ela enviará, tão logo praticável depois da investigação, o Relatório de Dados do Incidente à Organização da Aviação Civil Internacional.

PARTE F – MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

2.033 PROVISÕES SOBRE AS MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

- (a) Adicionalmente às provisões desta Parte, outras provisões relacionadas com a promoção de prevenção de acidentes, através da recolha e análise de dados de segurança operacional e rápida troca de informação de segurança operacional, como parte do Programa de Segurança Operacional do Estado (SSP), estão incluídas no Anexo 19 (Gestão da Segurança Operacional) à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil e aplicáveis também ao Anexo 13 (Investigação de Acidente e Incidente com Aeronaves) à referida Convenção.
- (b) Mais orientações sobre as medidas de prevenção de acidentes constam do Manual de Gestão da Segurança Operacional (Doc 9859) da ICAO.

2.035 BASE DE DADOS E ACÇÕES PREVENTIVAS

- (a) Angola irá estabelecer e manter uma base de dados de acidentes e incidentes para facilitar uma análise efectiva da informação sobre as reais e potenciais deficiências de segurança operacional e para determinar quaisquer acções preventivas requeridas.

Nota: *Informações adicionais para as acções preventivas serão obtidas a partir dos Relatórios Finais de investigação de acidentes e incidente.*

- (b) As autoridades do Estado responsáveis pela implementação do Programa de Segurança Operacional do Estado terão acesso à Base de Dados de Acidentes e Incidentes para o apoio das suas responsabilidades.
- (c) Adicionalmente às recomendações de segurança operacional originadas das investigações de acidentes e incidentes, as recomendações de segurança operacional podem resultar de diversas fontes incluindo estudos de segurança operacional. Se as recomendações de segurança



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

operacional forem endereçadas a uma organização num outro Estado, elas devem também ser transmitidas à autoridade de investigação de acidentes daquele Estado.

**Artigo 4º
(Disposições Finais)**

1. Os casos não previstos neste Instrutivo serão resolvidos pela Direcção do Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT).
2. O presente Instrutivo cancela qualquer instrutivo existente sobre a investigação de acidentes aéreos e entra imediatamente em vigor.



Tel: (224-222) 391186
Fax: (224-222) 391599
Email: docs@inipat.gov.ao
P.O Box 569
AFT: FNLUYNXX
Address: Rua Miguel de
Melo n° 96/6
Angola-Luanda



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

I N I P A T

**INST
I002/INIPAT/22
21. MAI. 2022**

INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

**ANEXO 1
FORMATO DO RELATÓRIO FINAL**



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

FORMATO

Título: O Relatório Final começa com o título, que deve conter o nome do operador, fabricante, modelo, nacionalidade e as marcas de matrícula da aeronave; o local e a data do acidente ou incidente.

Sinopse: Depois do título, segue-se um sinopse que descreve de forma resumida toda a informação relevante sobre a notificação do acidente às autoridades nacionais e estrangeiras, identificação da autoridade de investigação de acidentes e a representação acreditada; organização da investigação; autoridade que publica o relatório e a data de publicação; e uma conclusão com um breve resumo sobre as circunstâncias do acidente.

Estrutura: A estrutura do Relatório Final compreende as seguintes principais partes:

1. Informação Factual;
2. Análise;
3. Conclusões;
4. Recomendações de Segurança Operacional.

Nota: Cada parte consiste de um número de subpartes, conforme constante na parte detalhada do presente formato.

Anexos ou Apêndices: Devem ser incluídos conforme apropriado e de acordo com a necessidade.

Nota: Na preparação de um Relatório Final, fazendo uso de presente formato, deve-se assegurar que:

- a) toda a informação relevante para um entendimento da informação factual, análise e conclusões esteja incluída nas partes apropriadas;
- b) onde a informação factual não estiver disponível, ou for irrelevante para as circunstâncias do acidente, deve ser incluída, para o efeito, uma nota nas secções apropriadas.

1. INFORMAÇÃO FACTUAL

1.1 **Histórico do voo.** Uma breve narração sobre a seguinte informação:

- Número do voo, tipo de operação, último ponto de partida, hora de partida (hora local ou UTC), ponto pretendido de aterragem;
- Preparação do voo, descrição do voo e eventos ligados ao acidente, incluindo reconstrução da parte significativa da trajectória do voo, se apropriado;
- Localização (altitude, longitude, elevação), hora do acidente (hora local ou UTC), se dia ou noite.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

1.2 Ferimentos às pessoas. Preenchimento do seguinte (em números):

Ferimentos	Tripulação	Passageiros	Outros
Fatal			
Grave			
Ligeiro/Nenhum			

Nota: Os ferimentos fatais incluem todos os mortos determinados como resultado directo de ferimentos causados por um acidente.

1.3 Danos à aeronave. Breve declaração sobre os danos à aeronave resultados do acidente (destruída, substancialmente danificada, ligeiramente danificada, sem danos).

1.4 Outros danos. Breve descrição de danos aos outros objectos diferentes da aeronave;

1.5 Informação do pessoal:

- Informação pertinente relacionada com cada membro da tripulação de voo, incluindo idade, validade das licenças, qualificações, exames médicos mandatórios, experiência de voo (total no tipo) e informação relevante sobre tempos de serviço.
- Breve declaração de qualificações e experiência de outros membros da tripulação.
- Informação pertinente sobre outro pessoal, tais como serviços de tráfego aéreo, manutenção, etc., quando relevante.

1.6 Informação da aeronave:

- Breves declarações sobre a aeronavegabilidade e a manutenção da aeronave (indicação de deficiências conhecidas anteriormente antes e durante o voo a ser inclusa, se tenha qualquer relação ao acidente).
- Breve declaração sobre o desempenho, se relevante, e se o peso e o centro de gravidade estavam dentro dos limites prescritos durante a fase de operação relacionada ao acidente. (fornecer detalhes sobre qualquer relação ao acidente).
- Tipo de combustível usado.

1.7 Informação meteorológica:

- Breve declaração sobre as condições meteorológicas apropriadas às circunstâncias, incluindo as previsões e as condições actuais, e a disponibilidade de informação meteorológica à tripulação.
- Condições da luz natural no momento do acidente (luz do sol, luz da lua, crepúsculo, etc.).



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

1.8 Ajudas à navegação. Informação pertinente sobre as ajudas à navegação disponíveis, incluindo ajudas de aterragem, tais como ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ajudas visuais no solo, etc., e a sua efectividade no momento.

1.9 Comunicações. Informação pertinente sobre os serviços móveis e fixos de comunicação aeronáutica e a sua efectividade.

1.10 Informação do Aeródromo. Informação pertinente associada ao aeródromo, suas facilidades e condições, ou às áreas de descolagem e aterragem, se diferentes de um aeródromo.

1.11 Gravadores de voo. Local de instalação dos gravadores de voo na aeronave, sua condição sobre a recuperação e dados pertinentes disponíveis nos mesmos.

1.12 Informação sobre os destroços e impacto. Informação geral sobre o local do acidente e a área de distribuição dos destroços, falhas materiais detectadas, ou mau funcionamento de componentes. Detalhes relacionados à localização e o estado das diferentes peças dos destroços normalmente não são requeridos, a menos que seja necessário indicar a quebra de algumas partes da aeronave antes do impacto. Diagramas, cartas e fotografias devem ser inclusos nesta secção ou anexados e apêndices.

1.13 Informação médica e patológica. Breve descrição dos resultados obtidos na investigação e dados pertinentes disponíveis a partir dos mesmos.

Nota: Informação médica relacionada às licenças da tripulação de voo deverá ser incluída no ponto 1.5 – Informação do pessoal.

1.14 Fogo. Caso tenha ocorrido fogo, informação sobre a natureza da ocorrência, e dos equipamentos de extinção do incêndio utilizados e a sua efectividade.

1.15 Aspectos de sobrevivência. Breve descrição de busca, evacuação e salvamento, localização da tripulação e passageiros com relação aos ferimentos sofridos, e falha de estruturas tais como assentos e o aperto dos cintos de segurança.

1.16 Testes e pesquisa. Breve declaração sobre os resultados de testes e pesquisa.

1.17 Informação organizacional e de gestão. Informação pertinente relacionada às organizações e sua gestão envolvidas na influência da operação da aeronave. As organizações incluem, por exemplo: o operador, os serviços de tráfego aéreo, via aérea, aeródromo e agências de serviços meteorológicos, e a autoridade reguladora. A informação deve incluir, mas não limitar-se a, estrutura organizacional e funções, recursos, estatuto económico, políticas de gestão e práticas, e instrumentos legais de regulamentação.

1.18 Informação adicional. Informação relevante que ainda não tenha sido incluída nos pontos 1.1 a 1.17.



INSTRUTIVO Nº I002/INIPAT/22

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES E OCORRÊNCIAS DE SOLO COM AERONAVES

1.19 Técnicas efectivas ou úteis de investigação. Quando forem usadas técnicas efectivas ou úteis durante a investigação, de forma resumida deve-se indicar as razões do seu uso, devendo referir os principais propósitos assim como descrevendo os resultados nas secções das partes 1.1 a 1.18.

2. ANÁLISE

Analisar, conforme apropriado, somente a informação documentada em 1, - Informação factual e que é relevante à determinação de conclusões e causas e/ou factores contribuintes.

3. CONCLUSÕES

Listagem de descobertas, causas e/ou factores contribuintes estabelecidos na investigação. A lista das causas e/ou factores contribuintes deve incluir a imediata e causas sistémicas profundas e/ou factores contribuintes.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

Conforme apropriado, resumidamente emitir quaisquer recomendações feitas para o propósito de prevenção de acidente e identificar acções de segurança operacional já implementadas.

APÊNDICES OU ANEXOS

Incluir, conforme apropriado, qualquer outra informação pertinente considerada necessária para o entendimento do Relatório Final.

Publique-se

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES, Em Luanda, aos 21 de Maio de 2022.

