



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

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

SOBRE

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM

NAVIOS/EMBARCAÇÕES



INSTI002M/INIPAT/25



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

PREFÁCIO

15 de Abril de 2025

O presente Instrutivo constitui um documento técnico propositado para regulamentar os procedimentos de investigação de acidentes e incidentes marítimos 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 e incidentes marítimos, 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 marítima angolana e as normas e práticas do Código de Investigação de Acidentes da Organização Marítima Internacional (OMI) 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 marítimas.

O presente instrutivo será tratado como um documento dinâmico sujeito a revisões, em função das emendas à legislação marítima angolana e das actualizações verificadas nas normas e práticas recomendadas da OMI sobre segurança operacional, com uma particularidade para o Código de Investigação de Acidentes (MSC-255(84)) da OMI, 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) 227 280 559
Telefax: (224) 227 280 562
Email: docs@inipat.gov.ao
Endereço: Rua 21 de
Janeiro, Terminal de Voos
Domésticos do Aeroporto
Internacional 4 de Fevereiro
Luanda-Angola



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

I N I P A T

INST
I002M/INIPAT/25
15. ABR. 2025

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

Página Intencionalmente Deixada em Branco

REGISTO DE REVISÕES

REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INIPAT

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES



Tel: (224) 227 280 559
Telefax: (224) 227 280 562
Email: docs@inipat.gov.ao
Endereço: Rua 21 de
Janeiro, Terminal de Voos
Domésticos do Aeroporto
Internacional 4 de Fevereiro
Luanda-Angola



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

I N I P A T

INST
I002M/INIPAT/25
15. ABR. 2025

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

Página Intencionalmente Deixada em Branco



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

ÍNDICE

01	PREFÁCIO	1
02	REGISTO DE REVISÕES	3
03	ÍNDICE	5
04	INTRODUÇÃO	8
05	PARTE A: APLICABILIDADE, GENERALIDADES E DEFINIÇÕES	9
	2.001 Aplicabilidade	9
	2.003 Generalidades	9
	2.005 Definições	10
06	PARTE B: NORMAS OBRIGATÓRIAS	14
	2.007 Autoridade de Investigação de Segurança Marítima	14
	2.009 Notificação	14
	2.011 Investigação	18
07	PARTE C: PRÁTICAS RECOMENDADAS	31
	2.013 Responsabilidades Administrativas	31
	2.015 Princípios da Investigação	32
	2.017 Investigação de Acidentes (Excepto Acidentes muito Graves) e de Incidentes Marítimos	34
	2.019 Factores a Considerar ao Procurar Obter um Acordo de Investigação com Outro País	34
	2.021 Actos de Interferência ilícita	35
	2.023 Notificação às Partes Envolvidas e Início de uma Investigação	35
	2.025. Coordenação de uma Investigação	36
	2.027 Coleta de Provas	37
	2.029 Sigilo das Informações	38
	2.031 Protecção das Testemunhas e das Partes Envolvidas	38
	2.033 Minutas dos Relatórios e Relatório Final	39
	2.035 Reabertura de uma Investigação	40
08	PARTE D: RELATÓRIO FINAL	40
	2.037 Responsabilidade de Angola	40
09	PARTE E: INFORMAÇÃO PARA O RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTES/INCIDENTES	43
	2.039 Relatório Preliminar	43
10	PARTE F: MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES	45



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

2.041	Provisões Sobre as Medidas de Prevenção de Acidentes	45
2.043	Base de Dados e Acções Preventivas	45
11	ANEXO 1: FORMATO DO RELATÓRIO FINAL	47
1.	Informação Factual	48
2.	Análise	51
3.	Conclusões	51
4.	Recomendações de Segurança Operacional	51
5.	Apêndices ou Anexos	51



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

INTRODUÇÃO

Havendo necessidade de estabelecimento de requisitos para a investigação de acidentes e incidentes marítimos sob responsabilidade do Estado angolano;

Considerando a necessidade do cumprimento das normas e práticas recomendadas da OMI constantes do Código de Investigação de Acidentes da OMI, 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 consideração que a Lei da Marinha Mercante, Portos e Actividades Conexas de Angola estabelece a obrigatoriedade de investigação de acidentes e incidentes marítimos, envolvendo navios/embarcações civis que operem em todo o território nacional e no espaço marítimo sob jurisdição do Estado angolano;

Nos termos das disposições da Lei da Marinha Mercante, Portos e Actividades Conexas, a Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos determina o seguinte:

Artigo 1º

(Objecto)

O presente instrutivo visa estabelecer os requisitos da República de Angola, quanto à investigação de acidentes e incidentes marítimos, que envolvam navios ou embarcações civis em todo o território nacional e no exterior do País com navios ou embarcações de registo marítimo 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 marítimos 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:



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

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:
- (1) Notificação inicial e relatórios posteriores sobre acidentes e incidentes que envolvam navios ou embarcações públicas ou privadas de registo marítimo angolano onde quer que aconteçam;
 - (2) Notificação inicial e relatórios posteriores sobre acidentes e incidentes que envolvam navios ou embarcações de registo estrangeiro ocorridos no território da República de Angola;
 - (3) Preservação dos destroços, carga, correio e registos relativos aos navios ou embarcações envolvidos em acidentes e incidentes no território da República de Angola.
- (b) O presente Instrutivo é aplicável a todas as pessoas, organizações e entidades que operam navios ou embarcações civis sob legislação marítima 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 e incidentes envolvendo navios ou embarcações tripuladas ocorridos no território da República de Angola ou em águas marítimas sob jurisdição angolana.
- (d) As especificações relativas ao Estado do Armador aplicam-se somente quando o navio ou embarcação 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 Código de Investigação de Acidentes da OMI, do Estado da Bandeira.

2.003 - GENERALIDADES

- (a) **Objectivo da Investigação** – O único objectivo de todos os processos de investigação de acidentes e incidentes marítimos, 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 da autoridade marítima e de outras entidades que possam interferir na condução ou objectividade de uma investigação de segurança marítima.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

(c) Responsabilidade de Angola na Qualidade de Estado de Ocorrência, Quanto à Protecção de Evidências, Custódia e Remoção de Navio ou embarcação:

- (1) Angola, na qualidade de Estado de ocorrência, tomará todas medidas razoáveis para a protecção de evidências e manter custódia segura do navio ou embarcação e seus conteúdos por um período necessário para os objectivos de uma investigação de segurança marítima. A protecção das evidências incluirá a preservação, por fotografia ou outros meios, de qualquer evidência que possa ser removida, pagada, perdida ou 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 Armador, de Projecto e de Fabrico, Angola observará todos os passos necessários para que o navio ou embarcação, 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 de segurança marítima. Tal procedimento fica condicionado a que o navio ou embarcação 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 do navio ou embarcação ao serviço;
- (3) Angola, na qualidade de Estado de ocorrência, libertará a custódia de um navio ou embarcação, 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 Armador, conforme aplicável e também quando a garantia do acesso para a área onde se encontram o navio ou embarcação, seus conteúdos ou quaisquer de suas partes seja impraticável.

2.005 - DEFINIÇÕES

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

- (1) «**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.
- (2) «**Acidente Marítimo (acontecimento do Mar)**» - um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos, que tenha resultado em qualquer das ocorrências a seguir, directamente relacionado com as operações de um navio:



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (i) A morte de uma pessoa ou ferimentos graves numa pessoa;
 - (ii) A perda de uma pessoa de um navio;
 - (iii) A perda ou suposta perda ou abandono de um navio;
 - (iv) Um dano material a um navio;
 - (v) O encalhe ou a incapacitação de um navio ou o envolvimento de um navio numa colisão;
 - (vi) Um dano material à infraestrutura marítima estranha a um navio, que possa colocar seriamente em perigo a segurança do navio, de um outro navio ou de uma pessoa;
 - (vii) Danos graves ao meio ambiente ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um navio ou a navios.
- (3) **«Acidente marítimo muito grave»** - acidente marítimo que resulte em perda total do navio ou uma morte ou danos graves ao meio ambiente;
- (4) **«Agente Marítimo»** - qualquer pessoa, física ou jurídica (conforme definido no Código de Investigação de Acidentes da OMI);
- (5) **«Alto Mar»** - tem o significado conforme definido no artigo 86 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar;
- (6) **«Armador»**. Qualquer pessoa, organização ou empresa envolvida na operação de um navio ou embarcação.
- (7) **«Autoridade de investigação de segurança marítima»** - Uma Autoridade de um Estado responsável pela realização de investigações de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI;
- (8) **«Comunicação»** - Acto de qualquer pessoa, pertencente ou não à comunidade marítima, informar ao INIPAT, directamente ou através de uma organização pública, sobre uma ocorrência com navio ou embarcação, que tenha presenciado ou tenha tido conhecimento;
- (9) **«Consultor»**. Pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, para assessorar o seu representante acreditado numa investigação.
- (10) **«Dano material»** - um dano que:



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
I N I P A T

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (i) Afete de maneira significativa a integridade estrutural, o desempenho ou as características operacionais da infraestrutura marítima ou de um navio;
 - (ii) Exija reparos de vulto ou a substituição de um ou mais componentes importantes;
 - (iii) Resulte na destruição da infraestrutura marítima ou do navio.
- (11) **«Dano grave ao meio ambiente»** - dano ao meio ambiente que, como avaliado pelo Estado ou Estados afetados ou pelo Estado da Bandeira produza um grande efeito danoso ao meio ambiente;
- (12) **«Estado Costeiro»** - Estado em cujo território, inclusive no seu mar territorial, ocorre um acidente ou incidente marítimo;
- (13) **«Estado de Bandeira»** - Estado cuja bandeira um navio está autorizado a arvorar;
- (14) **«Estado substancialmente interessado»** - um Estado:
- (i) Que seja o Estado da Bandeira de um navio envolvido num acidente ou incidente marítimo;
 - (ii) Que seja o Estado Costeiro envolvido num acidente ou incidente marítimo;
 - (iii) Cujo meio ambiente tenha sido danificado gravemente, ou de maneira significativa, por um acidente marítimo;
 - (iv) Em que as consequências de um acidente ou incidente marítimo danifiquem gravemente aquele Estado ou ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais tenha o direito de jurisdição;
 - (v) Que em decorrência de um acidente marítimo, cidadãos daquele Estado tenham perdido suas vidas ou sofrido ferimentos graves;
 - (vi) Possua à sua disposição informações importantes que o Estado ou os Estados, que investigam a segurança marítima considerem úteis para a investigação;
 - (vii) Que por alguma outra razão tenha um interesse que seja considerado significativo pelo Estado ou Estados, que investigam a segurança marítima.
- (15) **«Estado ou Estados Investigador(es) de Segurança Marítima»** - Estado da Bandeira ou, quando for pertinente, o Estado ou os Estados, que assumem a responsabilidade pela



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

realização da investigação de segurança marítima, como acordado mutuamente, de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI;

- (16) **«Estado de Projecto»**. Estado que possui jurisdição sobre a organização responsável pelo projecto tipo do navio ou embarcação.
- (17) **«Estado de Fabrico»**. Estado que possui jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final do navio ou embarcação.
- (18) **«Estado de Ocorrência»**. Estado em cujo território tenha ocorrido um acidente ou incidente.
- (19) **«Estado do Armador»**. Estado no qual o armador possui a sua sede principal de negócios ou, caso não tenha sede principal de negócios, a sua residência permanente.
- (20) **«Estado de Registo»**. Estado em que o navio ou embarcação está registada.
- (21) **«Factor Factual»** - acções, omissões, acontecimentos ou condições sem as quais (conforme definido no Código de Investigação de Acidentes da OMI);
- (22) **«Ferimento Mortal»**. Qualquer ferimento que cause a morte dentro de trinta dias após o acidente.
- (23) **«Ferimento grave»** - ferimento sofrido por uma pessoa, que resulte na incapacitação da pessoa de exercer a sua actividade normalmente por mais de 72 horas, a partir de sete dias após a data do ferimento;
- (24) **«Gravador de Dados de Viagem»**. Qualquer tipo de gravador instalado no navio ou embarcação com o objectivo de complementar a investigação de acidentes/incidentes.
- (25) **«Incidente marítimo»** - um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos que não um acidente marítimo, que tenha ocorrido directamente em relação à operação de um navio e que tenha colocado em perigo ou possa colocar em perigo a segurança do navio, dos seus ocupantes, de qualquer pessoa ou o seu ambiente;
- (26) **«INIPAT»**. Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes.
- (27) **«Investigação de segurança marítima»** - investigação ou inquérito de um acidente ou incidente marítimo realizado com o propósito de impedir a ocorrência de acidentes ou incidentes marítimos similares no futuro, que abrange a coleta e a análise de provas, a identificação dos factores causais e a elaboração das recomendações de segurança que forem necessárias;



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (28) **«Investigador-Encarregado»**. Pessoa encarregada, com base nas suas qualificações, da responsabilidade pela organização, condução e controlo de uma investigação.
- (29) **«Marítimo»** - Qualquer pessoa que estiver empegada ou empenhada em trabalhos, em qualquer condição, a bordo de um navio;
- (30) **«Notificação»** - Acto de informar por escrito ao INIPAT, através de um formulário padronizado, os dados de uma ocorrência marítima;
- (31) **«Navio/Embarcação Civil»**. Qualquer avio/embarcação que não seja aeronave de Estado.
- (32) **«Parte Interessada»** - Uma organização ou uma pessoa, que, como determinado pelo Estado ou pelos Estados que realizam uma investigação de segurança marítima, possui interesses significativos, direitos ou expectativas legítimas com relação ao resultado de uma investigação de segurança marítima;
- (33) **«Arqueação Bruta (AB)»**. Peso máximo certificado de viagem marítima de um navio/embarcação.
- (34) **«Registo de segurança marítima»** - Registos colhidos para uma investigação marítima, incluindo:
- (i) Depoimentos de testemunhas para propósitos de investigação de segurança marítima;
 - (ii) Comunicações entre pessoas sobre a operação de um navio;
 - (iii) Informações médicas ou particulares sobre as pessoas envolvidas no acidente ou incidente marítimo;
 - (iv) Registos sobre a análise de informações ou do material referente às provas adquiridas durante uma investigação de segurança marítima;
 - (v) Informações obtidas através dos gravadores de dados da viagem.
- (35) **«Relatório da investigação de segurança marítima»** - documento que deve conter:
- (i) Um resumo em linhas gerais da informação sobre os factos de um acidente ou incidente marítimo;
 - (ii) Identificação do Estado da Bandeira, dos armadores ou operadores;



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (iii) Quando for pertinente, os detalhes relativos às dimensões das máquinas do navio envolvido, descrição da tripulação, da rotina de trabalho, tempo de trabalho no navio e outras informações necessárias;
 - (iv) Uma narrativa detalhada sobre as circunstâncias do acidente ou incidente marítimo;
 - (v) Uma análise e comentários sobre factores causais, incluindo factores mecânicos, humanos e organizacionais;
 - (vi) Um exame dos resultados da investigação de segurança marítima (identificação de questões relacionadas com a segurança e as conclusões da investigação de segurança marítima);
 - (vii) Quando adequado, recomendações de segurança para prevenir a ocorrência de acidentes ou incidentes marítimos similares no futuro.
- (36) **«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.
- (37) **«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.
- (38) **«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.
- (39) **«Relatório Preliminar»**. Comunicação utilizada para a rápida divulgação dos dados obtidos durante as etapas iniciais da investigação.
- (40) **«Zona Económica Exclusiva»** - zona económica exclusiva como definida pelo Artigo 55 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

PARTE B: NORMAS OBRIGATÓRIAS

2.007 - AUTORIDADE DE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (a) Angola deverá fornecer à Organização Marítima Internacional (OMI) informações detalhadas para contacto com a Autoridade de investigação de segurança marítima responsável pela realização de investigações de segurança marítima em nome do Estado angolano.

2.009 - NOTIFICAÇÃO

- (a) Quando um acidente marítimo ocorre em alto-mar ou numa zona econômica exclusiva, o Estado angolano, na qualidade de Estado da bandeira de um navio, ou de navios envolvidos, deverá notificar outros Estados substancialmente interessados logo que for razoavelmente possível.
- (b) Quando um acidente marítimo ocorre no território, incluindo o mar territorial, de um Estado costeiro, Angola, na qualidade de Estado da Bandeira e o Estado Costeiro deverão notificar um ao outro e juntos notificar outros Estados substancialmente interessados, logo que for razoavelmente possível.
- (c) A notificação não deverá ser retardada devido à falta de informações completas.
- (d) A notificação deverá conter a maior quantidade das seguintes informações:
- (1) o nome do navio e do seu Estado da Bandeira;
 - (2) o número IMO de identificação do navio;
 - (3) a natureza do acidente marítimo;
 - (4) o local do acidente marítimo; .
 - (5) a hora e a data do acidente marítimo;
 - (6) o número de quaisquer pessoas gravemente feridas ou mortas;
 - (7) as consequências do acidente marítimo para pessoas, propriedades e meio ambiente; e
 - (8) a identificação de qualquer outro navio envolvido.

2.009.1 - NOTIFICAÇÃO IMEDIATA

- (a) O armador de qualquer navio ou embarcação 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 do navio ou embarcação;
 - (2) Incapacidade de qualquer marinheiro tripulante de navio ou embarcação em desempenhar as suas funções normais de marinheiro 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;



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (4) Incêndios durante a viagem marítima;
- (5) Colisões de navios ou embarcações em movimento;
- (6) Nos casos de navios ou embarcações multi-motoras de grande porte:
 - (i) Falha de sistemas eléctricos em viagem marítima que exija a utilização prolongada de sistemas de emergência alimentados a partir de fontes alternativas tais como baterias, unidades auxiliares de potência para a manutenção do controlo do navio ou embarcação ou dos instrumentos essenciais;
 - (ii) Falha de sistemas hidráulicos durante a viagem marítima da qual resulte a dependência prolongada nos restantes sistemas hidráulicos ou mecânicos, para a movimentação das superfícies de comando do navio ou embarcação;
 - (iii) Perda prolongada da potência ou da tracção produzida por dois ou mais motores; e
 - (iv) Qualquer desembarque do navio ou embarcação 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 o navio ou embarcação não estiver contactável por períodos consideravelmente longos, a ser feita pelo órgão mais próximo dos serviços de tráfego marítimo.

2.009.2 - OBTENÇÃO DE DECLARAÇÕES E DEPOIMENTOS

- (a) Os armadores de navios ou embarcações 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 o navio ou embarcação 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 ou acidente marítimo. Caso o tripulante esteja incapacitado, tal declaração deve ser efectuada no momento em que estiver apto para tal.
- (c) O Investigador-Responsável, 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 armador, proprietário ou locatário de um navio ou embarcação envolvida em acidente ou incidente deve submeter todas as declarações directamente ao INIPAT nos seguintes endereços:



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (1) INIPAT: Rua 21 de Janeiro, Terminal Doméstico do Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro”, Luanda - Angola
- (2) Tel.: +244 227 280 559, Telefax: +244 227 280 562, Cel: +244 921767587/+244 921767930
- (3) Email: dg@inipat.gov.ao; dgat@inipat.gov.ao; notifica@inipat.gov.ao; dpeti@inipat.gov.ao; diaa@inipat.gov.ao.

2.009.3 - NOTIFICAÇÃO ÀS ORGANIZAÇÕES E ENTIDADES INTERNACIONAIS

- (a) Sempre que receber uma notificação sobre a ocorrência de um acidente ou incidente, envolvendo navios ou embarcações 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 navios ou embarcações de registo estrangeiro;
- (2) O Estado do armador, se for estrangeiro;
- (3) O Estado de projecto do navio ou embarcação;
- (4) O Estado de fabrico do navio ou embarcação;
- (5) A Organização Marítima Internacional (OMI), quando o navio ou embarcação envolvida tiver uma arqueação superior 50 toneladas.

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

Nota 2: A notificação ao Estado de Bandeira quando ocorrer uma fase de Alerta será efectuada pelo Serviço de Busca e Salvamento.

- (b) Sempre que tiver conhecimento de um acidente ou incidente, 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 OMI, 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 e INCID para incidentes;
 - (2) O fabricante, modelo, nacionalidade, marcas de registo e número da série do navio ou embarcação;
 - (3) O nome do proprietário, armador ou locatário do navio ou embarcação;
 - (4) Qualificação do 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;



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (6) Último ponto de partida e o ponto do destino planificado para a atracagem do navio ou embarcação;
 - (7) A posição geográfica do navio ou embarcação, referenciada em latitude e longitude;
 - (8) O número de tripulantes e passageiros a bordo que tenham sofrido ferimentos graves ou ferimentos fatais;
 - (9) Descrição do acidente ou incidente e da extensão de danos ao navio ou embarcação 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-responsável; e
 - (13) Presença e descrição de mercadorias perigosas a bordo do navio ou embarcação.
- (d) Sempre que notificado 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 o navio ou embarcação, 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 e incidentes envolvendo navios ou embarcações civis que arvoram bandeira da República de Angola.
- (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.

2.011 - INVESTIGAÇÃO

2.011.1 - EXIGÊNCIA DE INVESTIGAR ACIDENTES MARÍTIMOS MUITO GRAVES

- (a) Angola deverá realizar uma investigação de segurança marítima de qualquer acidente marítimo muito grave.



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (b) Angola, na qualidade de Estado da Bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo muito grave é responsável por assegurar que uma investigação de segurança marítima seja realizada e concluída de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI.

2.011.3 - 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 Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI, 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-Responsável (IR) e da nomeação de uma Comissão de Investigação, conforme necessário.
- (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 do navio ou embarcação acidentado.

Nota 1.- O Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI contém requisitos específicos para a notificação, investigação e reporte de determinados acidentes e incidentes que envolvam a Marinha Mercante.

- (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 no Código de Investigação de Acidentes da OMI, Angola (como Estado de Registo, de Armador, 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, tal Estado deverá ser responsável pela condução da investigação, incluindo a emissão do Relatório Final e do Relatório de Dados do Acidente. Quando é delegada apenas uma parte de investigação, o Estado de Ocorrência mantém, normalmente, a responsabilidade pela condução da investigação.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

Nota 3.- No caso de investigação de um sistema de engenhos marítimos não tripulados, 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 armador, levando em consideração em particular aquelas ocorrências nas quais julgar ser benéfico ou mais prático para um destes Estados conduzir a investigação.

Nota 5.- A delegação de uma investigação não isenta o Estado de Ocorrência da sua obrigação nos termos do Código de Investigação de Acidentes da OMI.

2.011.5 - ACIDENTES OU INCIDENTES NO TERRITÓRIO DE ESTADO CONTRATANTE

(a) **Angola como Estado de Ocorrência.** Angola, na qualidade de Estado Contratante da OMI, 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 a uma organização regional de investigação de acidentes e incidentes, 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 o navio ou embarcação tiver peso máximo superior a 2250 kg, podendo delegar toda ou qualquer parte de tal investigação para outro Estado ou para uma 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 uma 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 um engenho marítimo não tripulado, somente é instituída uma investigação se o mesmo for detentor 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.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

2.011.7 - 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 Código de Investigação de Acidentes da OMI, Angola, na qualidade de Estado de Registo e com o apoio dos Estados do Armador, Projecto e Fabrico, instituirá e conduzirá uma investigação em cooperação com o Estado de Ocorrência.

2.011.9 - ACIDENTES OU INCIDENTES FORA DO TERRITÓRIO DE QUALQUER ESTADO

- (a) **Angola como Estado de Bandeira.** 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 uma 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 Serviço de Tráfego de Embarcações (STE), o INIPAT irá prestar toda a assistência possível em resposta aos pedidos formulados pelo Estado responsável pela investigação.

2.011.11 - NATUREZA DA INVESTIGAÇÃO

- (a) As investigações dos acidentes e incidentes 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 judiciais, 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.



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (d) Os resultados da investigação permitem que o INIPAT emita relatórios ou notas breves sobre o acidente ou incidente marítimo. 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.
- (e) O INIPAT promoverá a coordenação entre o Investigador-Responsável 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.

2.011.13 - ORGANIZAÇÃO E CONDUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

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

2.011.13.1 – GENERALIDADES

- (a) Angola deverá assegurar que as suas leis nacionais proporcionem ao investigador, ou investigadores, que realizam uma investigação de segurança marítima, a capacidade de entrar a bordo de um navio, entrevistar o comandante, a tripulação e qualquer outra pessoa envolvida, e obter material relativo a provas para os efeitos de uma investigação de segurança marítima.
- (b) 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 marítimos ocorridos em território angolano, envolvendo navios ou embarcações 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.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (c) Qualquer investigação conduzida pelo INIPAT nas circunstâncias do Código de Investigação de Acidentes da OMI deverá ser separada de qualquer investigação judicial ou administrativa para determinar culpas ou responsabilidades.
- (d) O INIPAT deverá desenvolver documentos das políticas e procedimentos detalhados sobre as suas tarefas, incluindo organização e planeamento, investigação e relato de informações.

2.011.13.2 - PARTICIPAÇÃO DE OUTROS ESTADOS

2.011.13.2.1 - 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 armador, também pode nomear um representante acreditado para participar na investigação.*

2.011.13.2.2 - NOMEAÇÃO DE 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: *Veja as provisões para a facilitação da entrada dos representantes acreditados, seus consultores e equipamento em documentos específicos de cada País.*

- (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.

2.011.13.2.3 - 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-Responsável, 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;



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
I N I P A T

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (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 dados de viagem;
- (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 Armador, 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.

2.011.13.2.4 - 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.

2.011.13.3 – ESTADOS CUJOS CIDADÃOS TENHAM SOFRIDO LESÕES GRAVES OU FATAIS

- (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;



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (3) Receber a cópia do Relatório Final;
- (4) Prestar assistência na identificação das vítimas e reunir com os sobreviventes daquele Estado.

2.011.13.4 - INVESTIGADOR-ENCARREGADO (IE)

- (a) **Designação.** Angola, através do INIPAT, na qualidade de Estado que conduz a investigação, designará um Investigador-Encarregado (IE) 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 ou incidente 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 dados de viagem e registos dos Serviços de Tráfego Marítimo, 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.

2.011.13.5 - DADOS REGISTADOS – ACIDENTES E INCIDENTES

- (a) **Gravadores de Dados de Viagem.** Durante a investigação de acidentes ou incidentes, o INIPAT deverá fazer uso efectivo dos gravadores de dados de viagem, por isso, de forma expedita, deverá recuperar os gravadores de dados de viagem e sem atraso providenciar a descodificação, leitura e a análise dos dados registados sobre a ocorrência.
- (b) **Recomendação:** O INIPAT, enquanto não haver capacidade instalada de descodificação de gravadores de dados de viagem 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 dados de viagem, tendo em conta o seguinte:
 - (1) As capacidades da instalação de leitura e descodificação disponíveis;



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (2) Os prazos em que as leituras são disponibilizadas;
- (3) A localização das instalações de leitura ou decodificação.

Nota: Quando um navio ou embarcação envolvida num acidente ou incidente fora do território de Angola, atracar em território angolano, o INIPAT, a pedido do Estado responsável pela investigação, irá manter sob custódia os gravadores de dados de viagem e disponibilizá-los ao Estado que conduzir a investigação.

- (c) **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 Marítimo.

2.011.13.6 - 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 marítimo ocorrido dentro da sua área de jurisdição.

2.011.13.7 - 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 marítimo que tenham sofrido ferimentos num acidente ou incidente, por médicos que possuam preferencialmente conhecimentos e experiência na investigação de acidentes marítimos.

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 marítimo, que tenham sofrido ferimentos como resultado de um acidente marítimo ocorrido dentro da sua área de jurisdição.

2.011.13.8 – COORDENAÇÃO COM AS AUTORIDADES JUDICIAIS

- (a) O INIPAT, quando conduzir uma investigação, reconhecerá a necessidade de coordenação entre o Investigador-Responsável 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



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

como exames e identificação das vítimas e a leitura dos registos dos gravadores de dados de viagem.

2.011.13.9 - INFORMAÇÃO ÀS AUTORIDADES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

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

2.011.13.10 - PROTECÇÃO DOS REGISTOS DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES

- (a) O INIPAT, quando conduzir uma investigação de 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 do navio ou embarcação;
 - (iii) Informação médica ou privada relativa às pessoas envolvidas no acidente ou incidente;
 - (iv) Registos e transcrições dos órgãos dos serviços de tráfego marítimo;
 - (v) Análise e/ou opiniões sobre a informação, incluindo informação dos gravadores de dados de viagem, 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.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

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

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

2.011.13.11 - ACORDO DE ANGOLA, NA QUALIDADE DE ESTADO DE BANDEIRA COM OUTRO ESTADO SUBSTANCIALMENTE INTERESSADO PARA REALIZAR UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA

- (a) Sem restringir o direito dos Estados realizarem separadamente a sua própria investigação de segurança marítima quando ocorrer um acidente marítimo no território, incluindo o mar territorial, de um Estado, Angola, na qualidade de Estado de Bandeira envolvido no acidente marítimo e o Estado Costeiro deverão realizar consultas para buscar um acordo no qual serão Estados que realizam a investigação de segurança marítima de acordo com uma exigência, ou com uma recomendação para investigar, feita com base no Código de Invesigaão de Acidentes (CIA) da OMI.
- (b) Sem restringir o direito dos Estados realizarem separadamente a sua própria investigação de segurança marítima se ocorrer um acidente marítimo em alto-mar ou na zona econômica exclusiva de um Estado, e aquele incidente envolver mais de um Estado da Bandeira, os Estados deverão realizar consultas para buscar um acordo no qual serão Estados que realizam a ivestigação de segurança marítima de acordo com uma exigência, ou com uma recomendação para investigar, feita com base no Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI.
- (c) Para um acidente marítimo mencionado nas alíneas (1) ou (2), pode ser obtido um acordo pelos Estados pertinentes com outro Estado substancialmente interessado, para que aquele Estado, ou Estados, sejam Estados que realizam a investigação de segurança marítima.
- (d) Antes de se chegar a um acordo, ou se não se chegar a um acordo, de acordo com as alíneas (1), (2) e (3), as obrigações e os direitos existentes dos Estados, de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI e com outras leis internacionais, de realizar uma investigação de segurança marítima permanecem com as respectivas partes para que realizem a sua própria investigação.
- (e) Participando plenamente de uma investigação de segurança marítima realizada por outro Estado substancialmente interessado, Angola, na qualidade de Estado da Bandeira será considerado como cumprindo as suas obrigações de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI, com a Regra I/21 da SOLAS e com o Artigo 94, secção 7 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

2.011.13.12 - INVESTIGAÇÕES PARALELAS

- (a) Quando Angola estiver a realizando uma investigação de segurança marítima de acordo com Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI, nada prejudica o direito de outro Estado substancialmente interessado realizar separadamente a sua própria investigação de segurança marítima.
- (b) Embora reconhecendo a capacidade de Angola de cumprir as suas obrigações de acordo com este Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI, o Estado, ou Estados, que realizam uma investigação de segurança marítima e qualquer outro Estado substancialmente interessado que estiver a realizar uma investigação de segurança marítima deverão procurar coordenar o ritmo das suas investigações para evitar, quando possível, que haja demandas conflitantes sobre testemunhas e acesso às provas.

2.011.13.13 - COOPERAÇÃO

- (a) Angola, na qualidade de Estado substancialmente interessado deverá cooperar, na medida do possível, com o Estado, ou Estados, que realizam uma investigação de segurança marítima. O Estado, ou Estados, que estão investigando a segurança marítima deverão proporcionar, na medida do possível, a participação de Angola, na qualidade de Estado substancialmente interessado.

2.011.13.14 - INVESTIGAÇÃO NÃO SUJEITA A UMA DIREÇÃO EXTERNA

- (a) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima deve assegurar-se de que o investigador ou investigadores, que realizam a investigação de segurança marítima sejam imparciais e objetivos. A investigação de segurança marítima deverá ser capaz de informar os resultados daquela investigação sem que haja a direção ou a interferência de quaisquer pessoas ou organizações que possam ser afetadas pelo seu resultado.

2.011.13.15 - OBTENÇÃO DE PROVAS DE MARÍTIMOS

- (a) Quando uma investigação de segurança marítima precisar que um marítimo forneça a ela uma prova, a prova deverá ser obtida na primeira oportunidade possível. Deverá ser permitido que o marítimo volte para o seu navio, ou que seja repatriado na primeira oportunidade possível. Os direitos humanos dos marítimos deverão ser sempre preservados.
- (b) Todos os marítimos dos quais se pretende obter uma prova deverão ser informados da natureza e da base da investigação de segurança marítima. Além disto, um marítimo do qual se pretende obter uma prova deverá ser informado dos seguintes aspectos, e deverá ser permitido que tenha acesso a uma assessoria jurídica com relação a esses aspectos:



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (1) qualquer possível risco de que possam incriminar-se em quaisquer processos posteriores à investigação de segurança marítima;
- (2) qualquer direito de não incriminar-se ou de permanecer em silêncio;
- (3) qualquer proteção concedida ao marítimo para impedir que a prova seja usada contra ele, se fornecer a prova à investigação de segurança marítima.

2.011.13.16 - MINUTA DOS RELATÓRIOS DE INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

- (a) Sujeito ao disposto nas alíneas (2) e (3), e quando for solicitado, Angola, quando estiver a reaalizar uma investigação de segurança marítima deverá enviar uma minuta do relatório a um Estado substancialmente interessado, para permitir que aquele Estado faça comentários sobre a minuta do relatório.
- (b) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima só será obrigada a cumprir a linha (1), quando o Estado substancialmente interessado que vai receber o relatório garantir que não o disseminará nem fará com que seja disseminado, publicado ou que seja dado acesso à minuta do relatório ou de qualquer parte daquele relatório sem a sua autorização expressa ou a menos que aqueles relatórios ou documentos já tenham sido publicados por Angola.
- (c) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima não será obrigada a cumprir a alínea (1) se:
 - (1) A seu pedido, o Estado substancialmente interessado que vai receber o relatório afirmar que a prova contida na minuta do relatório não será admitida em processos cíveis ou criminais contra uma pessoa que a tiver fornecido; e
 - (2) o Estado substancialmente interessado se recusar a fazer aquela afirmativa.
- (d) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima, deverá solicitar aos Estados substancialmente interessados que apresentem seus comentários sobre a minuta do relatório dentro de 30 dias, ou dentro de algum período mutuamente acordado. Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima deverá analisar os comentários antes de elaborar o relatório final e, quando a aceitação ou a rejeição dos comentários tiver um impacto directo sobre os interesses do Estado que os apresentou, Angola deverá notificar o Estado substancialmente interessado sobre a maneira pela qual foram tratados os comentários. Se Angola não receber qualquer comentário após 30 dias, ou após haver expirado o período mutuamente acordado, pode então prosseguir e concluir o relatório.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (e) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima, deverá procurar verificar pelos meios mais práticos, e até onde for possível, a exatidão da minuta do relatório e se ela está completa.

2.011.13.17 - RELATÓRIOS DAS INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

- (a) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima, deverá submeter à Organização Marítima Internacional (OMI) a versão final de um relatório de investigação de segurança marítima para cada investigação de segurança marítima realizada para um acidente marítimo muito grave.
- (b) Quando for realizada uma investigação de segurança marítima de um acidente ou incidente marítimo, que não de um acidente marítimo muito grave, e for elaborado um relatório da investigação de segurança marítima que contenha informações que possam impedir a ocorrência no futuro de acidentes ou de incidentes marítimos, ou atenuar a sua gravidade, a versão final deverá ser submetida à Organização Marítima Internacional.
- (c) O relatório da investigação de segurança marítima mencionado nas alíneas (1) e (2) deverá utilizar todas as informações obtidas durante uma investigação de segurança marítima, levando em consideração o seu propósito, que sejam necessárias para assegurar que todas as questões pertinentes sejam incluídas e compreendidas, de modo que possa ser tomada uma medida de segurança, como for necessário.
- (d) O relatório final da investigação de segurança marítima deverá ser disponibilizado ao público e à actividade de navegação marítima por Angola, quando realizar uma investigação de segurança marítima, ou deverá se comprometer a auxiliar o público e a actividade de navegação marítima, fornecendo os detalhes que forem necessários para que tenham acesso ao relatório, quando for publicado por um outro Estado ou pela Organização Marítima Internaional.

PARTE C: PRÁTICAS RECOMENDADAS

2.013 – RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

- (a) Angola deve assegurar que a Autoridade de Investigação de segurança marítima tenha à sua disposição material e recursos financeiros suficientes, e pessoal adequadamente qualificado, para permitir que sejam facilitadas as obrigações do Estado no sentido de realizar investigações de segurança marítima de acidentes e de incidentes marítimos de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (b) Qualquer investigador que faça parte de uma investigação de segurança marítima deverá ser designado com base nos conhecimentos apresentados nas Resoluções A.996(25) e A.1075(28) da OMI e no Instrutivo I003M/INIPAT/25 do INIPAT para investigadores.
- (c) A alínea (2) não impede, entretanto, a designação adequada de investigadores que possuam os conhecimentos especializados necessários para fazerem parte de uma investigação de segurança marítima numa base temporária, nem impede a utilização de consultores para fornecer uma assessoria especializada sobre qualquer aspecto de uma investigação de segurança marítima.
- (d) Qualquer pessoa que seja um investigador numa investigação de segurança marítima, ou que esteja a auxiliar uma investigação de segurança marítima, deve ser obrigada a trabalhar de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI.

2.015 - PRINCÍPIOS DA INVESTIGAÇÃO

- (a) **Independência:** Uma investigação de segurança marítima não deve ter opiniões preconcebidas, para assegurar que haja um fluxo livre de informações para ela.
- (b) Para obter o resultado mencionado na alínea (1), o investigador, ou investigadores, que estiverem a realizar uma investigação de segurança marítima devem ter independência funcional:
 - (1) das partes envolvidas no acidente ou no incidente marítimo;
 - (2) de qualquer pessoa que possa tomar uma decisão de uma medida administrativa ou disciplinar contra uma pessoa ou organização envolvida num acidente ou num incidente marítimo; e
 - (3) de processos judiciais.
- (c) O investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem estar livres de interferência das partes mencionadas em (1), (2) e (3) da alínea (b), em relação a:
 - (1) obtenção de todas as informações disponíveis que forem pertinentes ao acidente ou ao incidente marítimo, inclusive os registros de dados da viagem e os registros dos serviços de tráfego de embarcações;
 - (2) análise das provas e determinação dos factores causais;
 - (3) chegada a conclusões pertinentes aos factores causais;
 - (4) distribuição da minuta de um relatório para comentários e elaboração do relatório final; e
 - (5) se for adequado, fazer recomendações relativas à segurança.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (d) **Concentrada na segurança:** Não é o propósito de uma investigação de segurança marítima determinar responsabilidades ou atribuir culpa. No entanto, o investigador, ou investigadores, que estiverem a realizar uma investigação de segurança marítima não devem abster-se de fornecer todas as informações sobre os factores causais porque do que for apurado pode ser deduzida culpa ou responsabilidade.
- (e) **Cooperação:** Quando for possível e compatível com as exigências e as recomendações do Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI, em especial sobre Cooperação, Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima deve procurar facilitar ao máximo a cooperação entre Estados substancialmente interessados e outras pessoas ou organizações que estiverem realizando uma investigação de um acidente marítimo ou de um incidente marítimo.
- (f) **Prioridade:** Na medida do possível, deve ser atribuída a uma investigação de segurança marítima a mesma prioridade que a atribuída a qualquer outra investigação, inclusive às investigações de um acidente ou incidente marítimo, realizadas por Angola para fins criminais, tendo em atenção que:
- (1) Os investigadores não devem ser impedidos de ter acesso a provas em circunstâncias em que uma outra pessoa, ou organização, estiver a realizar uma investigação separada de um acidente ou incidente marítimo;
 - (2) As provas para as quais deve ser proporcionado um pronto acesso abrangem:
 - vistorias e outros registos mantidos pelo Estado da Bandeira, pelos armadores e pelas sociedades classificadoras;
 - todos os dados registados, inclusive dos registadores de dados da viagem; e
 - provas que possam ser fornecidas por vistoriadores do governo, oficiais da guarda costeira, operadores do serviço de tráfego de embarcações, práticos ou outro pessoal marítimo.
- (g) **Propósito de uma investigação de segurança marítima:** A identificação correcta dos factores causais exige uma investigação metódica e feita a tempo, que vá bem além das provas imediatas e que busque as condições subjacentes, que podem estar longe do local do acidente ou incidente marítimo, e que podem provocar outros acidentes ou incidentes marítimos. As investigações de segurança marítima devem ser vistas, portanto, como um meio de identificar não só os factores causais imediatos, mas também falhas que possam estar presentes em toda a cadeia de responsabilidade.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

2.017 - INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS (EXCEPTO ACIDENTES MUITO GRAVES) E DE INCIDENTES MARÍTIMOS

- (a) Deve ser realizada uma investigação de segurança marítima de acidentes marítimos (excepto de acidentes marítimos muito graves, que são tratados no número 2.011 deste Instrutivo, e de incidentes marítimos, por Angola, na qualidade de Estado da bandeira de um navio envolvido, se for considerado provável que aquela investigação vá fornecer informações que possam ser utilizadas para impedir que no futuro ocorram acidentes marítimos e incidentes marítimos.
- (b) O número 2.011 contém os requisitos obrigatórios para determinar o Estado ou os Estados, que irão realizar a investigação de segurança marítima de um acidente marítimo. Quando a ocorrência que está sendo investigada de acordo com este número for um incidente marítimo, o número 2.011 deve ser seguido como uma prática recomendada, como se ele se referisse a incidentes marítimos.

2.019 - FACTORES QUE DEVEM SER LEVADOS EM CONSIDERAÇÃO AO PROCURAR OBTER UM ACORDO COM BASE NO NÚMERO 2.011 DA PARTE B

- (a) Quando Angola for Estado da Bandeira ou Estado costeiro (se estiver envolvido), ou outros Estados substancialmente interessados estiverem procurando chegar a um acordo, de acordo com o número 2.011.7.10 da Parte B, pelo qual Angola irá realizar a investigação de segurança marítima com base no Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI, os seguintes factores devem ser levados em consideração:
 - (1) se o acidente ou incidente marítimo, ocorreu no território, incluindo o mar territorial, de Angola;
 - (2) se o navio ou navios envolvidos num acidente ou num incidente marítimo, ocorrido em alto-mar, ou na zona económica exclusiva, navegaram em seguida no mar territorial de Angola;
 - (3) os recursos e os compromissos exigidos de Angola, na qualidade de Estado da Bandeira e de outros Estados substancialmente interessados;
 - (4) o possível propósito da investigação de segurança marítima e a capacidade de Angola na qualidade de Estado da Bandeira, ou de outro Estado substancialmente interessado fazer frente a aquele propósito;
 - (5) a necessidade do investigador, ou investigadores, que estiverem a realizar uma investigação de segurança marítima terem acesso a provas e à consideração do Estado, ou Estados, que estiverem melhor posicionados no sentido de facilitar o acesso àquelas provas;
 - (6) quaisquer efeitos adversos, percebidos ou reais, do acidente ou do incidente marítimo, sobre outros Estados;



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (7) a nacionalidade da tripulação, dos passageiros e de outras pessoas afetadas pelo acidente ou pelo incidente marítimo.

2.021 - ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

- (a) Se durante a realização de uma investigação de segurança marítima tornar-se conhecido, ou se houver suspeita de que foi cometido um delito com base no Artigo 3, 3bis, 3ter ou 3quarter da Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima, 1988, a Autoridade de investigação de segurança marítima de Angola deve procurar imediatamente assegurar-se de que as Autoridades de segurança marítima de Angola e Estados envolvidos sejam informadas.

2.023 - NOTIFICAÇÃO ÀS PARTES ENVOLVIDAS E INÍCIO DE UMA INVESTIGAÇÃO

- (a) Quando tem início uma investigação de segurança marítima de acordo com o Código de Investigação de Acidente (CIA) da OMI, o comandante, o armador e o agente de um navio envolvido no acidente ou incidente marítimo, que está sendo investigado devem ser informados logo que possível sobre:
- (1) o acidente ou o incidente marítimo, sob investigação;
 - (2) a hora e o local em que terá início a investigação de segurança marítima;
 - (3) o nome e os detalhes para contacto da Autoridade de investigação de segurança marítima;
 - (4) os detalhes pertinentes da legislação com base na qual está sendo realizada a investigação de segurança marítima;
 - (5) os direitos e as obrigações das partes que estão sendo submetidas à investigação de segurança marítima; e
 - (6) os direitos e as obrigações do Estado ou Estados, que realizam a investigação de segurança marítima.
- (b) Angola deve elaborar um documento padrão, detalhando as informações mencionadas na alínea (1), que possa ser transmitido electronicamente ao comandante, ao agente e ao armador do navio.
- (c) Reconhecendo que qualquer navio envolvido num acidente ou num incidente marítimo, pode continuar em serviço, e que um navio não deve ser retardado mais do que for absolutamente necessário, Angola, quando estiver a realizar a investigação de segurança marítima deve dar início àquela investigação o mais cedo que for razoavelmente possível, sem retardar desnecessariamente o navio.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

2.025 - COORDENAÇÃO DE UMA INVESTIGAÇÃO

- (a) As recomendações apresentadas neste número devem ser aplicadas de acordo com os princípios estabelecidos nos números 2.019 e 2.021 deste Instrutivo.
- (b) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima deve assegurar que exista uma estrutura apropriada no País para:
- (1) a designação de investigadores para a investigação de segurança marítima, inclusive de um investigador para chefiar a investigação de segurança marítima;
 - (2) o fornecimento de um nível de apoio razoável aos membros da investigação de segurança marítima;
 - (3) a elaboração de uma estratégia para a investigação de segurança marítima em ligação com outros Estados substancialmente interessados;
 - (4) assegurar que a metodologia seguida durante a investigação de segurança marítima seja compatível com a recomendada na Resolução A.884(21), como emendada;
 - (5) assegurar que a investigação de segurança marítima leve em consideração quaisquer recomendações ou instrumentos publicados pela Organização ou pela Organização Internacional do Trabalho, que sejam pertinentes para a realização de uma investigação de segurança marítima; e
 - (6) assegurar que a investigação de segurança marítima leve em consideração os procedimentos de gerenciamento da segurança e a política de segurança do operador de um navio, nos termos do Código ISM.
- (c) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima deve permitir que um Estado substancialmente interessado participe, na medida do possível, de certos aspectos da investigação de segurança marítima que sejam pertinentes a ele.
- (d) A participação deve incluir representantes do Estado substancialmente interessado para:
- entrevistar testemunhas;
 - inspecionar e examinar provas e tirar cópias de documentos;
 - fazer sugestões com relação às provas, fazer comentários e ter suas opiniões adequadamente expressas no relatório final; e
 - receber a minuta do relatório e o relatório final relativos à investigação de segurança marítima.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (e) Na medida do possível, os Estados substancialmente interessados devem auxiliar o Estado, ou Estados, que realizam a investigação de segurança marítima, dando-lhes acesso a informações pertinentes à investigação de segurança marítima. Na medida do possível, deve ser dado acesso também ao investigador, ou investigadores, que estiverem a realizar uma investigação de segurança marítima a vistoriadores do Governo, a oficiais da guarda costeira, a operadores do serviço de tráfego de navios, a mariheiros e a outro pessoal marítimo de um Estado substancialmente interessado.
- (f) Angola, na qualidade de Estado da bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo, deve colaborar de modo a facilitar que tripulação fique à disposição do investigador, ou investigadores, que estiverem realizando a investigação de segurança marítima.

2.027 - COLETA DE PROVAS

- (a) Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima não deve deter desnecessariamente um navio para a obtenção de provas, ou para dele retirar documentos originais ou equipamentos, a menos que isto seja essencial para fins de realizar a investigação de segurança marítima.
- (b) O investigador, ou investigadores, que estiverem a realizar uma investigação de segurança marítima devem guardar num local seguro os registos das entrevistas e outras provas obtidas durante uma investigação de segurança marítima, de modo a impedir o acesso a pessoas que não precisem deles para os efeitos da investigação.
- (c) O investigador, ou investigadores, que estiverem a realizar uma investigação de segurança marítima devem utilizar de maneira eficaz todos os dados registrados, inclusive dos gravadores de dados de viagem, se houver. Os gravadores de dados da viagem devem ser disponibilizados para que o investigador, ou investigadores, que realizam uma investigação de segurança marítima, ou um representante designado, possam descarregar os dados necessários.
- (d) Caso Angola, na qualidade de Estado que realiza uma investigação de segurança marítima não possua meios adequados para ler os registos de gravadores de dados da viagem, os Estados que possuírem esses meios devem oferecer os seus serviços, levando em consideração:
 - (1) os recursos disponíveis;
 - (2) as possibilidades do meio utilizado para a leitura dos dados;
 - (3) a oportunidade da leitura dos dados; e
 - (4) o local em que se encontra o meio a ser utilizado.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

2.029 - SIGILO DAS INFORMAÇÕES

- (a) Angola deve assegurar que o investigador, ou investigadores, que estiverem a realizar uma investigação de segurança marítima só divulguem informações contidas num registo de uma investigação de segurança marítima quando:
- (1) for necessário ou desejável fazê-lo para fins de segurança do transporte, sendo levado em consideração qualquer impacto sobre a disponibilidade futura de informações de segurança para uma investigação de segurança marítima; ou
 - (2) for permitido de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI.
- (b) Angola, quando envolvida numa investigação de segurança marítima de acordo com o Código de Investigação de Acidentes (CIA) da OMI, deve assegurar que qualquer registo de segurança marítima que esteja em seu poder não seja divulgado em processos criminais, cíveis, disciplinares ou administrativos, a menos que:
- (1) a autoridade adequada do poder judiciário de Angola determine que qualquer impacto adverso, doméstico ou internacional, que a divulgação das informações possa ter sobre quaisquer investigações de segurança, em andamento ou futuras, serão compensadas pelo interesse público na distribuição da justiça; e
 - (2) quando for adequado nas circunstâncias, Angola quando fornecer o registo de segurança marítima para a investigação de segurança marítima autorizar a sua divulgação.
- (c) Os registos de segurança marítima só devem ser incluídos no relatório final, ou nos seus apêndices, quando forem pertinentes à análise do acidente ou do incidente marítimo. As partes dos registos que não forem pertinentes, e que não forem incluídas no relatório final, não devem ser divulgadas.
- (d) Angola só precisa fornecer informações contidas num registo de segurança marítima a um Estado substancialmente interessado quando, ao fazê-lo, não comprometerem a integridade e a credibilidade de qualquer investigação de segurança marítima que estiver sendo realizada.
- (e) Angola, quando fornecer as informações contidas num registo de segurança marítima pode exigir que o Estado que as está recebendo se comprometa a mantê-las confidenciais.

2.031 - PROTECÇÃO DAS TESTEMUNHAS E DAS PARTES ENVOLVIDAS

- (a) Se for exigido por lei que uma pessoa forneça provas que possam incriminá-la, com a finalidade de serem utilizadas numa investigação de segurança marítima, deve ser impedido, até onde a



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

legislação angolana permitir, que as provas sejam admitidas em processos cíveis ou criminais contra aquela pessoa.

- (b) Uma pessoa da qual se procure obter provas deve ser informada sobre a natureza e a base da investigação. Deve ser permitido que essa pessoa tenha acesso a um assessoramento jurídico, e que seja informada sobre:
- (1) qualquer possível risco de que possa incriminar-se em qualquer processo posterior à investigação de segurança marítima;
 - (2) qualquer direito de não incriminar-se, ou de permanecer em silêncio;
 - (3) qualquer proteção concedida à pessoa no sentido de impedir que as provas sejam utilizadas contra ela, se as fornecer à investigação de segurança marítima.

2.033 - MINUTAS DOS RELATÓRIOS E RELATÓRIO FINAL

- (a) Os relatórios de investigações de segurança marítimas relativos a uma investigação de segurança marítima devem ser concluídos o mais rapidamente possível.
- (b) Quando for solicitado, e quando for possível, Angola, quando estiver a realizar investigação de segurança marítima deve enviar uma cópia da minuta de um relatório da investigação de segurança marítima às partes interessadas, para comentários. Esta recomendação não se aplica, entretanto, quando não houver garantias de que a parte interessada não vá disseminar, fazer com que seja disseminado, publicar ou dar acesso à minuta do relatório da investigação de segurança marítima, ou a qualquer parte daquele relatório, sem a autorização expressa de Angola, na qualidade de Estado investigador.
- (c) Angola, quando estiver a realizar investigação de segurança marítima deverá conceder à parte interessada um prazo de 30 dias, ou algum outro prazo mutuamente acordado, para apresentar os seus comentários sobre o relatório daquela investigação. Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima deverá analisar os comentários antes de elaborar o relatório final da investigação de segurança marítima e, quando a aceitação ou a rejeição dos comentários tiver um impacto directo sobre os interesses da parte interessada que os apresentou, Angola deve notificar a parte interessada sobre a maneira como foram tratados os seus comentários. Angola, quando estiver a realizar uma investigação de segurança marítima não receber qualquer comentário após transcorridos os 30 dias, ou após ter expirado o prazo mutuamente acordado, pode então prosseguir e concluir o relatório final da investigação de segurança marítima.
- (d) Quando for permitido pela legislação angolana, quando Angola estiver a elaborar o relatório da investigação de segurança marítima, deve ser impedido que a minuta e o relatório final sejam admissíveis como prova em processos relacionados ao acidente ou incidente marítimo, que



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

possam levar a medidas disciplinares, condenação criminal ou determinação de responsabilidade cível.

- (e) Em qualquer estágio de uma investigação de segurança marítima podem ser recomendadas medidas de segurança provisórias.
- (f) Quando Angola, na qualidade de Estado substancialmente interessado, discordar de todo o relatório final da investigação de segurança marítima, ou de parte dele, pode submeter o seu próprio relatório à Organização Marítima Internacional (OMI).

2.035 - REABERTURA DE UMA INVESTIGAÇÃO

- (a) Angola, após a conclusão de investigações de segurança marítima, deve reconsiderar as suas conclusões e considerar a possibilidade de reabertura das investigações quando for apresentada uma nova prova que possa alterar substancialmente a análise e as conclusões a que chegaram.
- (b) Quando for apresentada à Angola, na qualidade de Estado que estava a realizar uma investigação de segurança marítima, e que a tinha concluído, uma nova prova significativa relativa a qualquer acidente ou incidente marítimo, a prova deve ser bem analisada e enviada para outros Estados substancialmente interessados para que tomem as medidas adequadas.

PARTE D: RELATÓRIO FINAL

2.037 - 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 Código de Investigação de Acidentes da OMI, devendo ser adaptado às especificidades do acidente ou incidente marítimo.*

2.037.1 – 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.

2.037.2 - RESPONSABILIDADE DE ANGOLA QUANDO CONDUZIR INVESTIGAÇÃO

2.037.2.1 – 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:



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
I N I P A T

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (1) O Estado que instituiu a investigação;
 - (2) O Estado de Bandeira;
 - (3) O Estado do Armador;
 - (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.
- (c) **Envio do Rascunho do Relatório Final ao Armador.** Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, enviará, através do Estado do Armador, uma cópia do rascunho do Relatório Final ao armador, 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 do navio ou embarcação, 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.

2.037.2.2 - 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 Armador;



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES
INIPAT

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (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 graves ou fatais.
- (8) Qualquer Estado que tenha disponibilizado informações relevantes, instalações importantes ou peritos.

2.037.2.3 - 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, 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 um do navio ou embarcação de arqueação bruta superior a 500 toneladas enviará à OMI 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.

2.037.2.4 - 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 marítima.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (b) O INIPAT, quando conduzir investigação 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 OMI, quando estiver envolvida documentação da OMI.

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

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

2.037.3.1 – 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.
- (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 OMI a emissão dessa recomendação e as respostas recebidas, através da correspondência datada, mesmo que a SRGC não seja endereçada à OMI.

PARTE E – INFORMAÇÃO PARA O RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTES/INCIDENTES

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.

2.039 – RELATÓRIO PRELIMINAR

2.039.1 – RESPONSABILIDADE DE ANGOLA QUANDO CONDUZIR INVESTIGAÇÃO



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

2.039.1.1 – ACIDENTES COM NAVIOS OU EMBARCAÇÕES DE ARQUEAÇÃO SUPERIOR 500 TONS

- (a) Quando o navio ou embarcação envolvida num acidente for de arqueação bruta superior a 500 toneladas, 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 Armador;
 - (3) Estado de Projecto;
 - (4) Estado de Fabrico;
 - (5) Qualquer Estado que tenha fornecido informação relevante, instalações significantes ou peritos;
 - (6) Organização Marítima Internacional.

2.039.1.2 – ACIDENTES COM NAVIOS OU EMBARCAÇÕES DE ARQUEAÇÃO BRUTA IGUAL OU INFERIOR A 500 TONS

- (a) Quando o navio ou embarcação envolvida num acidente for de arqueação bruta igual ou inferior a 500 toneladas 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 Armador;
 - (3) Estado de Projecto;
 - (4) Estado de Fabrico;
 - (5) Qualquer Estado que tenha disponibilizado informação relevante, instalações significantes e peritos.

2.039.1.3 – LÍNGUA

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

2.039.1.4 – EXPEDIÇÃO



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

- (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 afetem 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.

2.039.2 – RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTES/INCIDENTES

2.039.2.1 – RESPONSABILIDADE DE ANGOLA QUANDO CONDUZIR INVESTIGAÇÃO

2.039.2.1.1 - ACIDENTES COM NAVIOS OU EMBARCAÇÕES DE ARQUEAÇÃO BRUTA SUPERIOR A 500 TONS

- (a) Quando o navio ou embarcação envolvida num acidente for de arqueação bruta superior a 500 toneladas, Angola, na qualidade de Estado que conduz a investigação, enviará, tão logo praticável depois da investigação, o Relatório de Dados do Acidente à Organização Marítima Internacional.

2.039.2.1.2 – 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.

2.039.2.1.3 - INCIDENTES COM O NAVIO OU EMBARCAÇÃO DE ARQUEAÇÃO BRUTA SUPERIOR A 500 TONS

- (a) Se Angola conduzir uma investigação de um incidente com um navio ou embarcação de arqueação bruta superior a 500 toneladas, ela enviará, tão logo praticável depois da investigação, o Relatório de Dados do Incidente à Organização Marítima Internacional.

PARTE F – MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

2.041 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 inclusas no International Safety Management Code (ISM Code) e aplicáveis também ao Código de Investigação de Acidentes da OMI.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

2.043 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 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 marítimos e entra imediatamente em vigor.

Publique-se

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES,
Em Luanda, aos 15 de Abril de 2025.



Tel: (224) 227 280 559
Telefax: (224) 227 280 562
Email: docs@inipat.gov.ao
Endereço: Rua 21 de
Janeiro, Terminal de Voos
Domésticos do Aeroporto
Internacional 4 de Fevereiro
Luanda-Angola



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

I N I P A T

INST
I002M/INIPAT/25
15. ABR. 2025

INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

ANEXO 1 **FORMATO DO RELATÓRIO FINAL**



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

FORMATO

Título: O Relatório Final começa com o título, que deve conter o nome do armador, fabricante, modelo, nacionalidade e as marcas de matrícula do navio ou embarcação; 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 de viagem. Uma breve narração sobre a seguinte informação:

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



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

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 ao navio ou embarcação. Breve declaração sobre os danos ao navio ou embarcação resultados do acidente (destruído, substancialmente danificado, ligeiramente danificado, sem danos).

1.4 Outros danos. Breve descrição de danos aos outros objectos diferentes do navio ou embarcação;

1.5 Informação do pessoal:

- Informação pertinente relacionada com cada membro da tripulação de viagem marítima, incluindo idade, validade das licenças, qualificações, exames médicos mandatórios, experiência de viagem marítima (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 marítimo, manutenção, etc., quando relevante.

1.6 Informação sobre o navio ou embarcação:

- Breves declarações sobre a aeronavegabilidade e a manutenção do navio ou embarcação (indicação de deficiências conhecidas anteriormente antes e durante a viagem marítima a ser incluída, se tenha qualquer relação ao acidente).
- Breve declaração sobre o desempenho, se relevante, e se o arqueação e a linha de flutuação 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 I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

1.8 Ajudas à navegação marítima. Informação pertinente sobre as ajudas à navegação marítima disponíveis, incluindo ajudas de atracagem, ajudas visuais na água e em terra, etc., e a sua efectividade no momento.

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

1.10 Informação do Porto. Informação pertinente associada ao porto, suas facilidades e condições, ou às áreas de partida e atracagem, se diferentes de um porto.

1.11 Gravadores de Dados de Viagem. Local de instalação dos gravadores de dados de viagem no navio ou embarcação, 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 do navio ou embarcação antes do impacto. Diagramas, cartas e fotografias devem ser incluídos 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 viagem marítima 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 do navio ou embarcação. As organizações incluem, por exemplo: o armador, os serviços de tráfego marítimo, via marítima, porto 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.



INSTRUTIVO Nº I002M/INIPAT/25

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM NAVIOS/EMBARCAÇÕES

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

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.

5. 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 15 de Abril de 2025.

