



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

INSTRUTIVO Nº I014/INIPAT/22

SOBRE

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS



INSTI014/INIPAT/22

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



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

I N I P A T

**INST
I014/INIPAT/22
01 JUN. 2022**

INSTRUTIVO Nº I014/INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS



INSTRUTIVO Nº I014/INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

PREFÁCIO

01 de Junho de 2022

O presente instrutivo constitui um documento técnico propositado para regulamentar os procedimentos para a redacção e publicação de um Relatório Final, 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 à actividade de redacção e publicação de Relatórios Finais, durante os processos de Investigação de acidentes e incidentes aéreos, para o pessoal técnico em funções no INIPAT.

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

Caso exista qualquer guia técnico em conflito com o presente instrutivo, a coordenação 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 para ser usado nas tarefas de redacção e publicação dos relatórios finais, quando ocorre a investigação de um acidente ou incidente aéreo.

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

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

Aprovado por:



Luís António Solo
Director-Geral do INIPAT

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



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COMISSÃO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS
I N I P A T

INST
I014/INIPAT/22
01 JUN. 2022

INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

Página Intencionalmente Deixada em Branco



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COMISSÃO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS
INIPAT

INST
I014/INIPAT/22
01 JUN. 2022

INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

REGISTO DE REVISÕES

INSTRUTIVO – I014/INIPAT/22

EMIÇÃO: 01/06/2022

Rev. N.º	Data de Revisão	Iniciais	Supervisão Investigador
A	04.NOV.2021	I014/CPIAA/21	Luís A. Solo
B	01.JUN.2022	I014/INIPAT/22	Luís A. Solo

Rev. N.º	Data de Revisão	Iniciais	Supervisão Investigador



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



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COMISSÃO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS
I N I P A T

INST
I014/INIPAT/22
01 JUN. 2022

INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

Página Intencionalmente Deixada em Branco



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22
RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

01	PREFÁCIO	1
02	REGISTO DE REVISÕES	3
03	LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	5
04	INTRODUÇÃO	6
05	PARTE A: GENERALIDADES, APLICABILIDADE E DEFINIÇÕES	6
	14.001 Generalidades.....	6
	14.003 Aplicabilidade	7
	14.005 Definições	8
06	PARTE B: OBRIGATORIEDADE, IMPORTÂNCIA E CARACTERÍSTICAS DO RELATÓRIO FINAL	10
	14.007 Obrigoriedade	10
	14.009 Importância do Relatório Final	10
	14.011 Principais Características do Relatório Final.....	10
07	PARTE C: BASES DO RELATÓRIO FINAL	11
	14.013 Desempenho do Coordenador do Grupo	11
	14.015 Conteúdo do Relatório Final	11
08	PARTE D: ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL	12
	14.017 Preparação do Relatório Final	12
	14.019 Formato e Conteúdo do Relatório Final	12
09	PARTE E: COORDENAÇÃO DO RASCUNHO COM OUTROS ESTADOS	16
	14.021 Procedimentos	16
10	PARTE F: PUBLICAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL	17
	14.023 Procedimentos	17
11	PARTE G: PESSOAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES	18
	14.025 Recomendação	18



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

INTRODUÇÃO

Havendo necessidade de estabelecimento de requisitos para a elaboração do Relatório Final de Investigação de Acidentes Aéreos sob responsabilidade do Estado Angolano;

Considerando a necessidade do cumprimento das normas e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) constantes do Anexo 13 à Convenção da Aviação Civil Internacional, que exigem dos Estados Contratantes a necessidade de elaboração e publicação dos Relatórios Finais de Investigação de Acidentes Aéreos sob sua responsabilidade, incluindo o Estado Angolano;

Levando em consideração que a Lei da Aviação Civil de Angola e o Estatuto Orgânico do INIPAT estabelecem a obrigatoriedade de cumprimento das normas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), da qual o Estado Angolano é membro de pleno direito;

Nos termos das disposições normativas acima referenciadas, o Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes determina o seguinte:

Artigo 1.º **(Objecto)**

O presente instrutivo visa estabelecer os requisitos da República de Angola, quanto a redacção e publicação de Relatórios Finais nas investigações de acidentes e incidentes aéreos, que envolvam aeronaves civis em todo território nacional e no exterior do país com aeronaves de registo aeronáutico angolano.

Artigo 2.º **(Âmbito)**

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

Artigo 3.º **(Procedimentos)**

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

PARTE A: GENERALIDADES, APLICABILIDADE E DEFINIÇÕES

14.001 - GENERALIDADES

- (a) Um acidente aéreo é um evento inesperado, usualmente catastrófico, que requer uma coordenação efectiva e a divulgação de informações sobre o processo de investigação, incluindo



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

a emissão de Recomendações de Segurança Operacional, durante o processo de investigação de acidentes e incidentes aéreos, de acordo com o estabelecido no Anexo 13 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e na legislação aeronáutica angolana em vigor.

- (b) No âmbito do presente instrutivo, os conceitos e os procedimentos são baseados nos seguintes instrumentos legais:
- (i) Lei da Aviação Civil;
 - (ii) Estatuto Orgânico do INIPAT;
 - (iii) Regulamentos e instrutivos do INIPAT;
 - (iv) Manual do INIPAT sobre a Investigação de Acidentes, Incidentes e Ocorrências de Solo;
 - (v) Anexo 13 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;
 - (vi) Manual da ICAO sobre a Investigação de Acidentes com Aeronaves.
- (c) Constitui objectivo fundamental do presente instrutivo a disponibilização de informações sobre as responsabilidades do Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes no âmbito da elaboração do Relatório Final de um determinado processo de investigação conduzido sob responsabilidade do INIPAT.

14.003 – APLICABILIDADE

- (a) O presente Instrutivo estabelece os requisitos aplicáveis a todas as actividades desenvolvidas pelo Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT) no âmbito da elaboração do Relatório Final dos processos de investigação de acidentes e incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo.
- (b) As disposições constantes do presente instrutivo se aplicam aos procedimentos para a elaboração do Relatório Final dos processos de investigação de acidentes, incidentes e ocorrências de solo conduzidos pelo INIPAT sob responsabilidade do Estado Angolano
- (c) O presente Instrutivo é aplicável a todas as pessoas, que exercem as suas actividades no Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes, de acordo com o estabelecido na legislação aeronáutica angolana em vigor sobre a matéria de elaboração de Relatórios Finais dos processos de investigação de acidentes, incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

14.005 - DEFINIÇÕES

Sempre que utilizados no presente Instrutivo, os conceitos discriminados na sequência têm o seguinte significado:

(a) **«Acidente»**. Qualquer ocorrência associada à operação de uma aeronave que, em caso de uma aeronave tripulada, tenha lugar entre o momento em que qualquer pessoa embarca na aeronave com a intenção de realizar um voo e o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado da mesma, ou, em caso de uma aeronave não tripulada, tenha lugar entre o momento em que a aeronave esteja pronta para mover-se com a intenção de voo até ao momento da sua paralisação no final do voo e o sistema primário de propulsão é desligado, no qual:

(1) Uma pessoa tenha sofrido lesões fatais ou graves como resultado de:

- (i) Encontrar-se na aeronave;
- (ii) Ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham separado da aeronave; ou,
- (iii) Ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.

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

(2) A aeronave tenha sofrido dano ou falha estrutural que:

- (i) Afecte adversamente a resistência estrutural, o desempenho ou as características de voo da aeronave; e,
- (ii) Requeira uma grande reparação, ou substituição do componente afectado.

(3) A aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível.

(b) **«Aeronave»**. Qualquer máquina que possa sustentar-se na atmosfera, a partir das reacções do ar, que não sejam contra a superfície terrestre.

(c) **«Autoridade de Investigação»**. Entidade designada pelo Estado como Autoridade responsável para as investigações de acidentes e incidentes ocorridos no seu território ou no espaço sob sua jurisdição, no contexto do Anexo 13 à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

- (d) **«Comunicação»**. Acto de qualquer pessoa, pertencente ou não à comunidade aeronáutica de informar o INIPAT, directamente ou através de uma organização pública, sobre uma ocorrência com uma aeronave, que tenha presenciado ou tenha tido conhecimento.
- (e) **«Estado de Ocorrência»**. De acordo com o Anexo 13, é o Estado cujo território ocorre um acidente ou incidente aéreo.
- (f) **«Estado de Registo»**. Estado em que a aeronave está registada.
- (g) **«INIPAT»**. Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes.
- (h) **«Investigação»**. Processo conduzido com objectivo de prevenir acidentes que inclui a recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, incluindo a determinação das causas e/ou factores contribuintes e, quando apropriado a emissão de recomendações de segurança.
- (i) **«Notificação»** - Acto de informar por escrito ao INIPAT, através de um formulário padronizado, os dados de uma ocorrência.
- (j) **«Ocorrência Aeronáutica»**. Acidente ou incidente aéreo (conforme definido no anexo 13 à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional e a ocorrência de solo (quando não há intenção de voo);
- (k) **«Operador Aéreo»**. Qualquer pessoa, organização ou empresa envolvida na operação de uma aeronave.
- (l) **«Relatório Final»**. Documento que visa apresentar a informação completa sobre um determinado processo de investigação de acidente ou incidente grave, com o objectivo de prevenir ocorrências aeronáuticas de causas semelhantes.
- (m) **«Síntese»**. Documento que visa apresentar a informação completa sobre um determinado processo de investigação de uma ocorrência de solo, com o objectivo de prevenir futuras ocorrências semelhantes.
- (n) **«Recomendação de Segurança Operacional (RSO)»**. Instrumento no formato informativo que sugere de forma clara, objectiva e precisa, acções para a eliminação ou mitigação de perigos decorrentes de uma condição insegura. As Recomendações de Segurança Operacional são propostas pela Autoridade de Investigação de Acidentes, com base nas informações resultantes dos processos de investigação e emitidas com a intenção de prevenir as ocorrências aeronáuticas (acidentes, incidentes e ocorrências de solo).



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

PARTE B: OBRIGATORIEDADE, IMPORTÂNCIA E CARACTERÍSTICAS DO RELATÓRIO FINAL

14.007 – OBRIGATORIEDADE

- (a) O INIPAT, em representação do Estado Angolano, quando conduzir um processo de investigação de acidente ou incidente aéreo, incluindo ocorrência de solo, deverá elaborar e publicar o Relatório Final para o desfecho de um determinado processo de investigação com o objectivo de emitir recomendações de segurança operacional direccionadas à prevenção de ocorrências semelhantes.

14.009 – IMPORTÂNCIA DO RELATÓRIO FINAL

- (b) O Relatório Final de uma investigação de acidente aéreo é um documento que serve de base para o início das acções de segurança operacional necessárias para prevenir acidentes e incidentes graves de causas semelhantes.
- (c) O Relatório Final de um acidente deve estabelecer em pormenor o que aconteceu, como aconteceu e porque aconteceu. As conclusões e as causas no Relatório Final devem conduzir a recomendações de segurança operacional, para que possam ser tomadas medidas preventivas adequadas.

14.011 – PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO RELATÓRIO FINAL

- (a) O Relatório Final deve abordar questões relacionadas com um determinado processo de investigação de um acidente/incidente ou ocorrência de solo e ser estruturado com base nas seguintes informações:
- (i) Um registo de todos os factos relevantes (incluindo quaisquer provas contraditórias);
 - (ii) Uma análise dos factos relevantes;
 - (iii) Conclusões e causas que apontem claramente para as questões de segurança que precisam de ser abordadas;
 - (iv) Recomendações de Segurança Operacional.
- (b) A redacção do Relatório Final é tarefa do Investigador-Encarregado (IE), e deve ser submetido à aprovação do INIPAT que, em última análise, é o responsável pela sua publicação.
- (c) O relatório deve cobrir em pormenor todos os aspectos relevantes da investigação.
- (d) Quando a investigação de um acidente (geralmente acidente de grandes proporções) requer o uso de grupos especializados, os coordenadores dos grupos apresentarão relatórios escritos ao IE, juntamente com toda a documentação e dados de apoio que cubram os factos e conclusões estabelecidos.
- (e) O Relatório Final deverá ser redigido com base nos relatórios dos grupos.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

(f) O IE é responsável por assegurar que o Relatório Final seja redigido num estilo consistente e uniforme, de acordo com as normas e práticas recomendadas da ICAO.

PARTE C: BASES DO RELATÓRIO FINAL

14.013 – DESEMPENHO DO COORDENADOR DO GRUPO

Um acidente aéreo em massa envolverá normalmente a utilização de grupos especializados de peritos e técnicos para cada área a ser investigada;

Para cada grupo será designado um coordenador que, com a assistência dos membros do seu grupo e sob a direcção do IE, será o responsável pelo escrutínio das provas recolhidas em relação às tarefas atribuídas ao grupo.

O Coordenador do Grupo deve, então, liderar o esforço de elaboração de dois relatórios, nomeadamente, o Relatório Factual e o Relatório de Análise dos grupos, que apresentam todos os factos relevantes para as actividades dos grupos, bem como uma análise dos factos que os grupos estabeleceram, incluindo as conclusões das investigações dos grupos e as suas propostas de recomendações de segurança operacional.

14.015 - CONTEÚDO DO RELATÓRIO FACTUAL E DO RELATÓRIO DE ANÁLISE

Os dois relatórios, isto é, o Relatório Factual e o Relatório de Análise possuem características essenciais semelhantes, incluindo a sua estruturação e os conteúdos, conforme apresentado a seguir:

I - INTRODUÇÃO

(a) Na introdução, o relatório deve conter a seguinte informação:

- (i) uma descrição do acidente, os nomes, títulos e filiações dos membros do grupo.
- (ii) Questões de organização, tais como a formação de sub-grupos para tratar de tarefas específicas dentro dos termos de referência do grupo. Por exemplo, no caso do grupo de operações de voo, são por vezes formados sub-grupos, tais como um grupo de testemunhas e um grupo de desempenho
- (iii) Breves pormenores sobre a hora e o local das actividades de investigação.

II - INVESTIGAÇÃO

Nesta parte, deve haver a descrição dos factos, condições e circunstâncias estabelecidas pelo grupo, descrevendo as áreas investigadas, incluindo todos os factos relevantes para as conclusões do grupo.

III - ANÁLISE

Discussão sobre os factos significativos referidos na secção anterior do relatório do grupo, incluindo a análise do grupo sobre a relação desses factos nas tarefas a ele atribuídas. A apresentação deverá ser de forma lógica, que possibilite tecer e apoiar as conclusões.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

IV - CONCLUSÕES

As conclusões devem estar fundamentadas na investigação do grupo e conter os resultados do grupo considerados como factores contribuintes ao acidente ou incidente.

V - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

Mencionar todas as questões de segurança identificadas, as acções de segurança já tomadas e as propostas de recomendações de segurança.

PARTE D: ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

14.017 - PREPARAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

O Relatório Final deve ser estruturado de forma lógica e escrito em linguagem clara e concisa. Um formato padronizado do Relatório Final auxilia na produção de um registo completo e fiável da investigação do acidente. A organização do Relatório Final destina-se a apresentar uma sequência lógica de informação que conduza, em última análise, às prováveis causas e recomendações de segurança operacional.

Numa investigação importante, o IE recebe os relatórios dos coordenadores dos grupos e depois utiliza-os para redigir o Relatório Final. O Relatório Final deve ser um relatório completo de toda a investigação que inclui informações factuais recolhidas. Deverá ser criada uma secção de análise do relatório, que conduz e apoia o estabelecimento das conclusões, causas e recomendações de segurança operacional.

14.019 – FORMATO E CONTEÚDO DO RELATÓRIO FINAL

O formato padronizado a utilizar para o Relatório Final que se segue, fornece um registo bem estruturado da investigação. O Relatório Final contém cinco partes, nomeadamente a Introdução (Título e Sinopse), Informação Factual, Análise, Conclusões (Conclusões e Causas) e Recomendações de Segurança Operacional.

Além do fornecimento da informação sobre o formato a ser utilizado, são também fornecidas as seguintes orientações detalhadas sobre o preenchimento de cada parte (secção) do Relatório Final:

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

Sinopse: Depois do título, segue-se uma 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.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

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 sub-partes, 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.

I - INFORMAÇÃO FACTUAL

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

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

1.2 - Ferimentos às pessoas - Preenchimento do seguinte quadro (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.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

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

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

1.5 - Informação do pessoal:

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

1.6 - Informação da aeronave:

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

1.7 - Informação meteorológica:

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

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

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

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



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

2. ANÁLISE

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

3. CONCLUSÕES

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

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

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

APÊNDICES OU ANEXOS

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

PARTE E: COORDENAÇÃO DO RASCUNHO COM OUTROS ESTADOS

14.021 – PROCEDIMENTOS

- (a) O INIPAT, quando conduzir uma investigação de acidente aéreo, enviará uma cópia do rascunho do Relatório Final, com as Recomendações de Segurança Operacional pretendidas, ao Estado que instituiu a investigação (se não for instituída por Angola) e a todos os outros Estados previstos pelo Anexo 13 da ICAO, solicitando os seus comentários significativos e fundamentados.
- (b) Ao enviar o rascunho do Relatório Final aos Estados receptores, o INIPAT deve considerar a utilização de meios apropriados, tais como fac-símile, correio electrónico, serviço de correio rápido ou correio expresso. Quando o projecto de Relatório Final é enviado por correio electrónico, deve ser utilizada protecção segura.
- (c) Se o INIPAT receber comentários no prazo de 60 dias, a contar da data da carta de transmissão, poderá alterar o projecto de Relatório Final para incluir a substância dos comentários recebidos, caso concorde com os comentários, ou anexá-los ao Relatório Final. Normalmente, os comentários restringem-se a aspectos técnicos específicos, não editoriais, do Relatório Final, sobre os quais não foi possível chegar a um acordo.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

- (d) Quando o INIPAT receber um rascunho de Relatório Final, preparado por outro Estado, não poderá divulgá-lo, nem qualquer parte dele, tendo em vista que seu carácter é confidencial.
- (e) A documentação obtida durante a investigação de um acidente não pode ser trespassada, sem o consentimento expresso do Estado que conduziu a investigação, a menos que tais relatórios ou documentos já tenham sido publicados ou divulgados por aquele Estado.

PARTE F: PUBLICAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

14.023 – PROCEDIMENTOS

- (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 uma aeronave de peso máximo superior a 5.700 kg enviará à ICAO uma cópia do mesmo.

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

- (d) Se o Estado que conduziu a investigação não elaborar o Relatório Final ou uma divulgação interina dentro de um prazo razoável, o Estado Angolano, caso seja participante da investigação, poderá requerer oficialmente àquele Estado um consentimento formal para efectuar a divulgação dos aspectos de segurança operacional disponíveis. Se o Estado que conduz a investigação não der 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.



INSTRUTIVO Nº I014INIPAT/22

RELATÓRIO FINAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

PARTE G: PESSOAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

14.025 – RECOMENDAÇÃO

No interesse da segurança operacional, o Estado Angolano deverá considerar que o pessoal de investigação de acidentes não pode ser obrigado a dar opiniões sobre uma ocorrência da qual tenha participado da investigação, em relação à imputação de culpa ou responsabilidade em processos cíveis, criminais, administrativos ou disciplinares.

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 documento do INIPAT sobre a redacção, uso e publicação do Relatório Final, no processo de investigação de acidentes e incidentes aéreos e entra imediatamente em vigor.

Publique-se

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES, Em Luanda, aos
01 de Junho de 2022

