

Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves



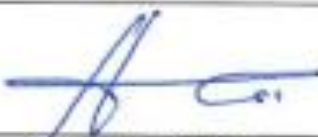
Regulamento da Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves

RIAIASTP 01

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES COM AERONAVES

2ª Edição

Maio 2026

Aprovado: Conselho Directivo do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves	 António Araújo Lima (Presidente Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves)	<u>29/05/26</u> Data
--	--	---------------------------------

LISTAS DE PAGINAS EFECTIVAS

[illegible]

HISTÓRICO DAS REVISÕES

[illegible]

Ag.

ÍNDICE

APROVAÇÃO	3
LISTAS DE PAGINAS EFECTIVAS	3
HISTÓRICO DAS REVISÕES	3
CAPÍTULO 1: DEFINIÇÕES, ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS	1
1.1 DEFINIÇÕES	1
1.2 ABRÉVIATURAS E ACRÓNIMOS	5
CAPÍTULO 2. APLICABILIDADE	5
CAPÍTULO 3. GERAL	5
3.1. OBJECTIVO DA INVESTIGAÇÃO	5
3.2. INDEPENDÊNCIA DA INVESTIGAÇÃO	5
3.3. PROTEÇÃO DE PROVAS, CUSTÓDIA E REMOÇÃO DA AERONAVE	6
3.3.1. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE OCORRÊNCIA	6
3.3.2. PEDIDO DO ESTADO DE REGISTO, DO ESTADO DO OPERADOR, DO ESTADO DE CONCEÇÃO OU DO ESTADO DE FABRICO	6
3.3.3. LIBERAÇÃO DA CUSTÓDIA	6
CAPÍTULO 4. NOTIFICAÇÃO	6
4.1. ACIDENTES OU INCIDENTES OCORRIDOS NO TERRITÓRIO DE UM ESTADO CONTRATANTE COM AERONAVE DE OUTRO ESTADO CONTRATANTE	6
4.1.1 RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE OCORRÊNCIA	6
4.1.2. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE REGISTO, DO ESTADO DE OPERADOR, DO ESTADO DE DESENHO E O ESTADO DE FABRICO	8
4.2. ACIDENTES OU INCIDENTES NO TERRITÓRIO DO ESTADO DE REGISTO, NUM ESTADO NÃO CONTRATANTE OU FORA DO TERRITÓRIO DE QUALQUER ESTADO	9
4.2.1. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE REGISTO	9
4.2.2. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DO OPERADOR, DO ESTADO DO PROJETO E DO ESTADO DE FABRICAÇÃO	9
CAPÍTULO 5. INVESTIGAÇÃO	10
5.1. RESPONSABILIDADE PELA ABERTURA E CONDUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO	10
5.1.1. ACIDENTE OU INCIDENTE OCORRIDO NO TERRITÓRIO NACIONAL	10
5.1.2. ACIDENTE OU INCIDENTE OCORRIDO NO TERRITÓRIO DE UM ESTADO NÃO CONTRATANTE	10
5.1.3. ACIDENTE OU INCIDENTE OCORRIDO FORA DE QUALQUER OUTRO ESTADO	11
5.2. ORGANIZAÇÃO E CONDUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO	11
5.2.1. RESPONSABILIDADE DO ESTADO QUE CONDUZ A INVESTIGAÇÃO	11
5.2.2. RESPONSABILIDADE DE QUALQUER OUTRO ESTADO	15
5.2.3. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE REGISTO E DO ESTADO DO OPERADOR	15
5.2.4. PARTICIPAÇÃO DO ESTADO DE REGISTO, DO ESTADO DO OPERADOR, DO ESTADO DE PROJETO E DO ESTADO DE FABRICAÇÃO	16
5.2.5. Estados que tenham sofrido mortes ou lesões graves entre os seus cidadãos	17
CAPÍTULO 6. RELATÓRIO FINAL	18
6.1. RESPONSABILIDADE DE QUALQUER ESTADO	18
6.1.1. CONSENTIMENTO NA DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES DE INVESTIGAÇÃO	18
6.2. RESPONSABILIDADE DO ESTADO QUE CONDUZ A INVESTIGAÇÃO	18
6.2.1. CONSULTA	18
6.2.2. OS ESTADOS DESTINATÁRIOS	19
6.2.3. PUBLICAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL	19
6.2.4. DIVULGAÇÃO INTERNACIONAL DO RELATÓRIO FINAL	19
6.3. RESPONSABILIDADE DE UM ESTADO QUE RECEBA OU EMITA RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	20
6.3.1. MEDIDAS RELATIVAS ÀS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	20
CAPÍTULO 7. RELATÓRIO DE ACIDENTES E INCIDENTES (ADREP)	20
7.1. RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTE E INCIDENTE	20

7.1.1. RESPONSABILIDADE DA AUTORIDADE NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES	20
CAPÍTULO 8. MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES	21
8.1. BASE DE DADOS E AÇÕES DE PREVENÇÃO	21
APÊNDICES	1
APÊNDICE 1 : MODELO DO RELATÓRIO FINAL	1
APÊNDICE 2. PROTEÇÃO DOS REGISTOS DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES	1
1. INTRODUÇÃO	1
2. GERAL	1
ANEXOS	4
ANEXO A. DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO ESTADO DO OPERADOR NO QUE DIZ RESPEITO A ACIDENTES E INCIDENTES ENVOLVENDO AERONAVES ALUGADAS, FRETADAS OU INTERCAMBIADAS	4
ANEXO B : NOTIFICAÇÃO E COMUNICAÇÕES OU QUADRO RECAPITULATIVO	5
ANEXO C : LISTA DE EXEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES	1
ANEXO D : ORIENTAÇÕES PARA A LEITURA E ANÁLISE DO REGISTADOR DE VOO	3
Resposta Inicial	3
ANEXO E : ORIENTAÇÕES PARA DETERMINAÇÃO DOS DANOS CAUSADOS ÀS AERONAVES	5
ANEXO F : ACORDOS DE DELEGAÇÃO DE INVESTIGAÇÃO	6
ANEXO G : ORIENTAÇÕES SOBRE A INVESTIGAÇÃO EM CASO DE CONEXÃO POSSÍVEL ENTRE O ESTADO E UM ACTO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA	7



PREÂMBULO

Em cumprimento do artigo 26 da Convenção de Chicago, da Organização Internacional da Aviação Civil – OACI, do qual São Tomé e Príncipe é signatário, compete a cada Estado no qual ocorra um acidente e/ou incidente, de instituir um inquérito para apurar as circunstâncias da ocorrência.

A pronta realização de investigações de segurança aos acidentes e incidentes de aviação civil reforça a segurança da aviação e contribui para prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes.

Deverá ser tida em conta a Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944 (Convenção de Chicago), que prevê a aplicação das medidas necessárias para garantir a operação segura das aeronaves. Deverá ser dada especial atenção ao Artigo 37 da Convenção de Chicago, ao anexo 13 e às suas emendas subsequentes, incluindo a ultima emenda nº 20, que estabelecem as normas e práticas internacionais recomendadas em matéria de investigação de acidentes e incidentes com aeronaves, bem como ao significado dos termos Estado de Registo, Estado do Operador, Estado de Projecto, Estado de Fabrico e Estado da Ocorrência aí utilizados.

De acordo com as normas e práticas internacionais recomendadas e estabelecidas no anexo 13 da Convenção de Chicago, a investigação dos acidentes e dos incidentes graves deverá ser efectuada sob a responsabilidade do Estado no qual o acidente ou o incidente grave ocorreram, ou do Estado de Registo, quando não se possa determinar de forma conclusiva que o local do acidente ou do incidente grave se situa no território de um Estado. Qualquer Estado poderá delegar noutro Estado a tarefa de realizar a investigação ou solicitar a sua assistência.

O objectivo único de uma investigação de acidente ou incidente aéreo é o de apurar as causas e prevenir ocorrências futuras e nunca atribuir culpa ou responsabilidade.

CAPÍTULO 1: DEFINIÇÕES, ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

1.1 DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) **Acidente:** Acontecimento relacionado com a utilização de uma aeronave que, no caso de uma aeronave tripulada, ocorre entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de efectuar um voo e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado, ou, no caso de uma aeronave não tripulada que ocorra entre o momento em que a aeronave está pronta para manobrar com vista ao voo e o momento em que se imobiliza no final do voo e em que o sistema de propulsão principal é desligado, e durante o qual:

- i) Uma pessoa tenha sofrido lesão mortal ou gravemente lesionada por se encontrar :
 - a) Na aeronave, ou
 - b) Em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes dela soltas, ou
 - c) Exposição directa à explosão dos reactores.

Excepto se se tratar de lesões devidas a causas naturais, de ferimentos infligidos à pessoa por si própria ou por outros, ou de ferimentos sofridos por um passageiro clandestino escondido fora das zonas a que os passageiros e a tripulação normalmente têm acesso ; ou

- ii) A aeronave sofre danos ou ruptura estrutural :
 - A. Que alterem as suas características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo, e
 - B. Que normalmente exige uma reparação significativa ou a substituição do elemento danificado.

Excepto se se tratar de uma avaria do motor, quando os danos se limitam a um único motor (incluindo as suas capotagens ou acessórios), às hélices, às extremidades das asas, às antenas, às sondas, aos giroscópios de ângulo de ataque, aos pneus, aos travões, rodas, carenagens, painéis, alçapões do trem de aterragem, pára-brisas, revestimento da fuselagem (como pequenos entalhes ou perfurações), ou pequenos danos às pás do rotor principal, pás do rotor anti-rotorBinário, no trem de aterragem e os causados por granizo ou impactos de aves (incluindo as perfurações do radome); ou

- iii) A aeronave estar desaparecida ou totalmente inacessível. Uma aeronave é considerada desaparecida quando as buscas oficiais terminaram sem que os destroços tenham sido detectados.

- 2) **Actos de intervenção ilícita:** Actos ou tentativas de actos que possam comprometer a segurança da aviação civil, nomeadamente (a lista não é exaustiva):

- i) Captura ilícita de uma aeronave;
- ii) Destruição de uma aeronave em serviço;
- iii) Tomada de reféns a bordo de uma aeronave ou nos aeródromos;
- iv) Intrusão pela força a bordo de uma aeronave, em um aeroporto ou na área aeronáutica;
- v) Introdução a bordo de uma aeronave ou em um aeroporto de uma arma, de um engenho perigoso ou de uma matéria perigosa, para fins criminosos;

- vi) Utilização de uma aeronave em serviço com o objetivo de causar morte, ferimentos corporais graves ou danos sérios a bens ou ao meio ambiente;
 - vii) Comunicação de informações falsas que possam comprometer a segurança de uma aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público, em um aeroporto ou nas instalações da aviação civil.
- 3) **Aeronave** : Qualquer aparelho que possa se sustentar na atmosfera através de reações de ar diferentes das reações de ar na superfície da terra.
- 4) **Aeronave Remotamente Pilotada (RPA)** : Aeronave não tripulada, pilotada a partir de um posto de comando.
- 5) **Autoridade de investigação de acidentes** : A autoridade designada por um Estado como responsável pelas investigações de acidentes e incidentes aéreos no contexto deste Regulamento.
- 6) **Lesão grave** : Qualquer lesão sofrida por uma pessoa durante um acidente e que:
- i) Requer hospitalização por mais de 48 horas. Esta hospitalização começa dentro de sete (07) dias a partir da data em que as lesões foram sofridas ; ou
 - ii) Resulta na fratura de um osso (com exceção de fraturas simples de dedos, orelhas ou nariz) ; ou
 - iii) Resulta em lacerações que causam hemorragias graves ou lesões de nervo, músculo ou tendão ; ou
 - iv) Resulta em lesão de um órgão interno ; ou
 - v) Resulta em queimaduras de segundo ou terceiro grau ou queimaduras que afetam mais de cinco por cento da superfície do corpo ; ou
 - vi) Resulta da exposição verificada a substâncias infecciosas ou a radiações nocivas.
- 7) **Lesão mortal** : Qualquer lesão que cause a morte no prazo de trinta (30) dias após a data do acidente.
- 8) **Ligação C2 (C2 Link)**: Ligação de dados entre a aeronave remotamente pilotada e a estação de piloto remoto para fins de gestão do voo.
- 9) **Causas** : Atos, omissões, eventos, condições ou qualquer combinação desses vários elementos que levaram ao acidente ou incidente. O estabelecimento das causas não implica a atribuição de culpas ou a determinação de uma responsabilidade administrativa, civil ou criminal.
- 10) **Relatório Final de Acidentes ou Incidentes** : Comunicação eletrônica à Organização da Aviação Civil Internacional, Autoridade Nacional de Aviação Civil e às Autoridades Nacionais de Registro, de Operador, de Concepção e de Fabrico, na sequência da investigação técnica do acidente ou incidente, com informações precisas e completas sobre as causas e as recomendações de segurança.
- 11) **Relatório Preliminar** : Comunicação utilizada para difundir rapidamente as informações obtidas nas primeiras fases do inquérito.
- 12) **Consultor** : Pessoa nomeada por um Estado, devido às suas qualificações, para auxiliar o seu representante acreditado numa investigação técnica.
- 13) **Critério de equilíbrio** : Decisão pela qual a autoridade competente avalia os interesses públicos concorrentes e determina qual o interesse que prevalece, implicando a determinação referida §7.11 do presente regulamento.

- 14) **Investigação técnica** : Actividade destinada a prevenir acidentes e incidentes, que incluem a recolha e análise de informações, a apresentação de conclusões, a determinação das causas e/ou dos factores contributivos e se for caso disso, o estabelecimento de recomendações de segurança.

Nota : A investigação de um acidente ou incidente tem por único objectivo a prevenção de futuros acidentes ou incidentes. Esta actividade não se destina, de modo algum, a determinar os erros ou as responsabilidades.

- 15) **Incidente** : Uma ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave que afete ou possa afetar a segurança da operação.

Nota: Os tipos de incidentes que são de principal interesse para a Organização da Aviação Civil Internacional para estudos de prevenção de acidentes estão listados no Anexo C.

- 16) **Investigação** : Um processo realizado com o propósito de prevenção de acidentes que inclui a recolha e análise de informações, a elaboração de conclusões, incluindo a determinação das causas e/ou factores contribuintes e, quando apropriado, a formulação de recomendações de segurança.

- 17) **Investigador responsável** : Uma pessoa a quem, com base nas suas qualificações, é atribuída a responsabilidade pela organização, condução e supervisão de uma investigação.

Nota : Nada na definição acima tem por objetivo impedir que as funções de um investigador responsável sejam atribuídas a uma comissão ou a outro órgão.

- 18) **Investigador designado** : Pessoa responsável devido as suas qualificações, para organizar, conduzir e controlar uma investigação técnica.

Nota : Nenhum dos termos da definição supra deverá impedir a atribuição das funções de investigador designado a uma comissão ou a outro grupo de pessoas.

- 19) **Gravador de bordo (Flight recorder)** : Qualquer tipo de gravador instalado a bordo de uma aeronave com o objetivo de facilitar a investigação de acidentes e incidentes.

- 20) **Gravador de bordo de soltura automática (ADFR)**: é um gravador combinado instalado numa aeronave, que pode ser lançado automaticamente da aeronave.

- 21) **Operador** : Pessoa, organização ou empresa que se dedica ou se propõe a dedicar-se à exploração de uma ou mais aeronaves.

Nota : No contexto das aeronaves remotamente pilotadas, esta definição diz respeito à exploração de sistemas de aeronaves pilotadas remotamente.

- 22) **Estado de concepção** : Estado que tem jurisdição sobre o organismo responsável pela concepção do tipo.

- 23) **Estado de fabrico** : Estado que tem jurisdição sobre o organismo responsável pela montagem final de uma aeronave, de um posto de comando remoto, de um motor ou de uma hélice.

- 24) **Estado contratante** : Estado que aderiu à Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) através da assinatura da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago).

- 25) **Estado do operador** : Estado onde o operador tem a sua sede principal de exploração ou, na sua falta, a sua residência permanente.

- 26) **Estado de registo** : Estado em que, a aeronave está registada.

- 27) **Estado de ocorrência** : Estado em cujo território ocorre um acidente ou um incidente.
- 28) **Fatores contributivos (*Contributing factors*)** : Atos, omissões, eventos, condições ou combinação destes diversos elementos, cuja supressão, prevenção ou ausência teria reduzido a probabilidade de um acidente ou incidente ou a gravidade das suas consequências. O estabelecimento dos fatores contributivos não implica a atribuição de faltas ou a determinação de uma responsabilidade administrativa, civil ou criminal.
- 29) **Facto substancial** : expressão jurídica que faz referência a um facto determinante ou essencial para a questão em apreço, que uma parte alega e que, a outra contesta, e que deve ser objecto de uma decisão da autoridade competente que aplica o critério do equilíbrio.
- 30) **Incidente** : Acontecimento, que não seja um acidente, relacionado com a utilização de uma aeronave, que comprometa ou possa comprometer a segurança da operação.
- 31) **Incidente grave**: Incidente cujas circunstâncias indicam que houve uma elevada probabilidade de acidente, relacionado com a utilização de uma aeronave tripulada, ocorre entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de efectuar o voo e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado ou, no caso de uma aeronave não tripulada, ocorre entre o momento em que a aeronave está pronta para voar e o momento em que se imobiliza no final do voo e em que o sistema de propulsão principal é desligado. A diferença entre um acidente e um incidente grave está apenas no resultado.
- 32) **Ligação de controlo e de comando (C2)** : Ligação de dados estabelecida entre a aeronave telepilotada e o posto de teledetecção para efeitos de gestão de voo.
- 33) **Massa máxima** : Massa máxima certificada à decolagem.
- 34) **Normas e práticas recomendadas internacionais** : Normas e práticas recomendadas internacionais relativas à investigação de acidentes e incidentes de aviação, adotadas em conformidade com o artigo 37º da Convenção de Chicago.
- 35) **Pessoa implicada ou em causa** : o proprietário, um membro da tripulação, o operador da aeronave implicado num acidente ou incidente ; qualquer pessoa associada à manutenção, concepção ou fabrico da aeronave ou à formação da tripulação ; Qualquer pessoa envolvida na prestação de serviços de controlo da navegação aérea, serviços de informação de voo ou serviços aeroportuários que tenha prestado serviços para a aeronave ; pessoal da autoridade nacional da aviação civil.
- 36) **Posto de Controlo Remoto (RPS)** : componente do sistema de aeronave pilotada remotamente que contém o equipamento utilizado para conduzir a aeronave remotamente pilotada.
- 37) **Licença de Operação Aérea ou Certificado de Operador Aéreo** : Licença que autoriza um operador a realizar voos de transporte comercial especificados.
- 38) **Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO) (*State safety programme (SSP)*)**: Conjunto integrado de leis, de regulamentos, de políticas, de objectivos, de processos, de procedimentos e actividades destinados a melhorar a segurança operacional a nível nacional.
- 39) **Recomendação de segurança** : Proposta formulada por um serviço de investigação de acidentes com base em informações resultantes de um inquérito, com vista a prevenir acidentes ou incidentes ; e que nunca tenha por objectivo criar uma presunção de culpa ou de responsabilidade pelo acidente ou incidente em questão. As recomendações de segurança podem provir não só de investigações de acidentes e incidentes, mas também de várias outras fontes, incluindo estudos de segurança.
- 40) **Recomendação de Segurança de Alcance Global (SRGC)**: Recomendação de Segurança para uma Deficiência Sistémica, cuja probabilidade de recorrência tem consequências globais significativas e requer medidas rápidas para melhorar a segurança.

- 41) **Representante acreditado** : Pessoa designada por um Estado, devido às suas qualificações, para participar numa investigação técnica realizada por outro Estado. O representante acreditado designado provirá normalmente do serviço de investigação de acidentes do Estado.
- 42) **Serviço de Investigação de Acidentes ou Autoridade de Investigação** : Serviço designado por um Estado para investigar acidentes e incidentes de aviação no âmbito do presente regulamento.
- 43) **Sistema de aeronave remotamente pilotada (RPAS)**: Aeronave teletravada, posto ou postos de teletravamento conexos, ligações de comando e controlo necessárias e quaisquer outros componentes especificados no projeto de tipo.

1.2 ABRÉVIATURAS E ACRÓNIMOS

- a) **ADREP** : Compte Rendu de Données d'Accident / Incident (Relatório de Dados de Acidentes e Incidentes).
- b) **ATS** : Serviços de circulação aérea (Serviços de Tráfego Aéreo).
- c) **OACI** : Organização da aviação civil internacional.

CAPÍTULO 2. APLICABILIDADE

- a) Salvo indicação em contrário, as especificações constantes do presente regulamento aplicam-se às actividades realizadas na sequência de acidentes e incidentes, independentemente do local onde estes tenham ocorrido.
- b) No presente regulamento, as especificações relativas ao Estado do Operador aplicam-se apenas quando uma aeronave é alugada, fretada ou objecto de intercâmbio e quando esse Estado não é o Estado de Registo, e se este assumir, no que diz respeito ao presente anexo, total ou parcialmente, as funções e obrigações do Estado de Registo.
- c) Salvo indicação em contrário, as especificações do presente regulamento aplicam-se às actividades realizadas na sequência de acidentes e incidentes que envolvam :
- 1) Aeronaves tripuladas ; ou
 - 2) Aeronaves remotamente pilotadas certificadas em conformidade com regulamento RACSTP Parte 330.02 sobre Aeronavegabilidade das Aeronaves e/ou operadas ao abrigo de uma autorização de operador em conformidade com RACSTP Parte 310.03 - Operações Internacionais - Sistemas de Aeronaves Teleguiada "Drones".

CAPÍTULO 3. GERAL

3.1. OBJECTIVO DA INVESTIGAÇÃO

O único objectivo da investigação de um acidente ou incidente é a prevenção de acidentes e incidentes. Não é objetivo desta atividade atribuir culpa ou responsabilidade.

3.2. INDEPENDÊNCIA DA INVESTIGAÇÃO

Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves exerce as suas actividades de forma independente da autoridade aeronáutica nacional e de outras entidades, que possam interferir na condução ou na objectividade de uma investigação.

3.3. PROTECÇÃO DE PROVAS, CUSTÓDIA E REMOÇÃO DA AERONAVE

3.3.1. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE OCORRENCIA

3.3.1.1. Geral

Qualquer autoridade local que seja avisada da ocorrência de um acidente ou incidente de aviação no território nacional deve tomar todas as medidas razoáveis para proteger as provas e garantir a custódia segura da aeronave e do seu conteúdo durante o período que for necessário para efeitos de investigação. A protecção das provas deve incluir a preservação, por meios fotográficos ou outros, de quaisquer provas que possam ser removidas, apagadas, perdidas ou destruídas. A custódia segura deve incluir a protecção contra danos adicionais, acesso por pessoas não autorizadas, furto e deterioração.

3.3.2. PEDIDO DO ESTADO DE REGISTO, DO ESTADO DO OPERADOR, DO ESTADO DE CONCEÇÃO OU DO ESTADO DE FABRICO

Caso seja recebido um pedido do Estado de registo, do Estado do operador, do Estado de projecto ou do Estado de concepção para que a aeronave, o seu conteúdo e quaisquer outras provas permaneçam intactos enquanto se aguarda a inspecção por um representante acreditado do Estado requerente, ninguém está autorizado a alterar o estado do local do acidente ou incidente, a efectuar amostragens, a deslocar a aeronave, o seu conteúdo ou os seus destroços, efectuar ou retirar amostras dos mesmos, a menos que tal seja necessário por razões de segurança, para libertar pessoas, animais e artigos postais ou de valor, para impedir qualquer destruição pelo fogo ou por qualquer outra causa, ou para fazer desaparecer qualquer perigo ou desconforto para a navegação aérea, para os outros meios de transporte ou para o público e desde que tal não atrase desnecessariamente a entrega da aeronave em serviço, sempre que tal seja viável.

3.3.3. LIBERAÇÃO DA CUSTÓDIA

A aeronave envolvida num acidente ou incidente ocorrido no território nacional e o seu conteúdo pode ser disponibilizado às pessoas devidamente designadas pelo Estado de registo ou pelo Estado do operador, desde que estes objectos deixem de ser necessários para a investigação técnica da Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves. As autoridades locais tomam todas as medidas necessárias para facilitar-lhes o acesso à aeronave e ao seu conteúdo. No entanto, se a aeronave ou o seu conteúdo se situar numa zona cujo acesso é proibido, as autoridades locais devem assegurar a deslocação desses objectos para um local onde o acesso possa ser autorizado.

CAPÍTULO 4. NOTIFICAÇÃO

4.1. ACIDENTES OU INCIDENTES OCORRIDOS NO TERRITÓRIO DE UM ESTADO CONTRATANTE COM AERONAVE DE OUTRO ESTADO CONTRATANTE

4.1.1 RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE OCORRÊNCIA

4.1.1.1. Envio

- a) Quando ocorrer um acidente, um incidente grave ou um incidente no território nacional, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve, o mais rapidamente possível e pela melhor e mais rápida das vias disponíveis, enviar uma notificação ao serviço de investigação de acidentes de:
 - i) Estado de registo;
 - ii) Estado do operador;
 - iii) Estado de concepção;
 - iv) Estado de fabrico;

- v) **Organização** da Aviação Civil Internacional, quando **a massa** máxima da aeronave em causa for superior a 2250 kg ou quando se tratar de um avião a turboreactor.
- b) Quando ocorrer um acidente, incidente grave ou incidente que exija investigação fora do território nacional, envolvendo uma aeronave da qual a República Democrática de São Tomé e Príncipe seja o Estado de registo ou o Estado do operador, consoante o caso e se o Estado da ocorrência não tiver conhecimento, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves enviará, o mais rapidamente possível e pela melhor e mais rápida das vias disponíveis, uma notificação ao serviço de investigação de acidentes de:
 - i) Estado de ocorrência;
 - ii) Estado de concepção;
 - iii) Estado de fabrico.

4.1.1.2. Formato e conteúdo

- a) A notificação deve ser redigida em inglês ou noutra língua de trabalho da OACI e incluir as seguintes informações, que podem ser imediatamente obtidas:
 - i) Abreviatura de identificação ACCID para um acidente, SINCID para um incidente grave e INCID para um incidente;
 - ii) Fabricante, modelo, registo e número de série da aeronave;
 - iii) Nome do proprietário e se for caso disso, nome do operador e do fretador da aeronave;
 - iv) Qualificação do piloto-comandante e nacionalidade da tripulação e dos passageiros;
 - v) Data e hora (hora local ou UTC) do acidente ou incidente;
 - vi) Último ponto de partida da aeronave e ponto de aterragem previsto;
 - vii) Posição da aeronave em relação a um ponto de referência geográfico fácil de identificar, latitude e longitude;
 - viii) Número de tripulantes e de passageiros a bordo, mortos e gravemente lesionados;
 - ix) Outros mortos e gravemente lesionados;
 - x) Descrição do acidente ou incidente e extensão dos danos causados à aeronave, na medida em que seja conhecida;
 - xi) Indicação da medida em que o Estado-Membro em causa realizará a investigação ou se propõe delegar os seus poderes para a condução desse inquérito;
 - xii) Características físicas da zona do acidente ou incidente e indicação das dificuldades de acesso ou das disposições especiais relativas ao acesso ao local;
 - xiii) Identificação do serviço emissor e meios de contactar o investigador designado e o serviço de investigação de acidentes do Estado de ocorrência;
 - xiv) Presença e descrição das mercadorias perigosas a bordo da aeronave.

Nota: A abreviatura de quatro letras «YLYX» associada ao indicador de localização OACI de quatro letras

constitui o indicador de destinatário de oito letras para as mensagens enviadas sobre a RSFTA às autoridades responsáveis pelas investigações sobre acidentes e incidentes de aviação. Para as mensagens enviadas no serviço público de telecomunicações, o indicador de destinatário não pode ser utilizado e deve ser substituído por um endereço postal ou telegráfico.

4.1.1.3. Língua

A notificação deve ser redigida numa das línguas de trabalho da ICAO, tendo em conta a língua do(s) destinatário(s), sempre que tal seja possível sem causar atrasos indevidos.

4.1.1.4. Informações adicionais

O envio da notificação não deve ser atrasado pelo fato de que essas informações estão incompletas. O Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves comunica, logo que possível, as informações omitidas na notificação, bem como quaisquer outras informações úteis.

4.1.2. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE REGISTO, DO ESTADO DE OPERADOR, DO ESTADO DE DESENHO E O ESTADO DE FABRICO.

4.1.2.1. Informações – Participação

- a) Enquanto São Tomé e Príncipe for Estado de registo, do operador, de concepção e de fabrico, deve acusar a receção da notificação de um acidente ou incidente.
- b) Ao receber uma notificação de outro Estado Contratante sobre a ocorrência de um acidente ou incidente fora do território nacional envolvendo uma aeronave civil de que a República Democrática de São Tomé e Príncipe seja o Estado de registo, do operador, de concepção ou de fabrico, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve:
 - i) Acusar a recepção da notificação pela melhor e mais rápida via disponível;
 - ii) Facultar, logo que possível, a autoridade de de investigação de acidentes do Estado de ocorrência ou do Estado que conduz a investigação, consoante o caso, a pedido, todas as informações úteis de que disponha sobre a aeronave e os seus elementos, da tripulação de voo implicada no acidente ou incidente;
 - iii) Comunicar a autoridade de de investigação de acidentes do Estado de ocorrência ou do Estado que conduz a investigação, o mais rapidamente possível e através da melhor e mais rápida via disponível, os pormenores relativos às mercadorias perigosas a bordo da aeronave;
 - iv) Informar a autoridade de de investigação de acidentes do Estado de ocorrência ou o Estado que conduz a investigação, se for caso disso, da sua intenção de designar um representante acreditado em nome da República Democrática de São Tomé e Príncipe para participar na investigação técnica e indicar o seu nome e os dados de contacto para permitir que possa ser contactado. A data provável de chegada também é indicada se o representante acreditado deve estar presente no local durante investigação técnica.

4.2. ACIDENTES OU INCIDENTES NO TERRITÓRIO DO ESTADO DE REGISTO, NUM ESTADO NÃO CONTRATANTE OU FORA DO TERRITÓRIO DE QUALQUER ESTADO

4.2.1. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE REGISTO

4.2.1.1. Comunicar

a) Quando o Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes abrir uma investigação técnica sobre um acidente ou incidente que envolva uma aeronave registada na República Democrática de São Tomé e Príncipe, ocorrido no território nacional, num Estado não contratante ou fora do território de qualquer Estado, enviará, o mais rapidamente possível e pela melhor e mais rápida das vias disponíveis, uma notificação em conformidade com a § d) do ponto 4.1.1 ao Serviço de Investigação de Acidentes de:

- i) Estado do operador;
- ii) Estado de concepção;
- iii) Estado de fabrico,
- iv) Organização da Aviação Civil Internacional, se o massa máxima da aeronave em causa for superior a 2250 kg ou se se tratar de um avião turboreator.

4.2.2. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DO OPERADOR, DO ESTADO DO PROJETO E DO ESTADO DE FABRICO

4.2.2.1. Informações – Participação

- a) Enquanto São Tomé e Príncipe for Estado de registo, do operador, de concepção e de fabrico, deve acusar a receção da notificação de um acidente ou incidente.
- b) Ao receber uma notificação de acidente ou incidente envolvendo uma aeronave da qual a República Democrática de São Tomé e Príncipe é o Estado do operador, de concepção ou fabrico, ocorrido no Estado de registo, num Estado não contratante ou fora do território de qualquer Estado, o Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve:
 - i) Acusar a recepção da notificação pela melhor e mais rápida via disponível;
 - ii) Fornecer, logo que possível, a autoridade de investigação de acidentes do Estado de registo, a pedido deste, todas as informações úteis de que disponha sobre a aeronave e os seus elementos, a tripulação de voo implicados no acidente ou incidente;
 - iii) Comunicar a autoridade de investigação de acidentes do Estado de registo, o mais rapidamente possível e na melhor e mais rápida das vias disponíveis, os pormenores relativos às mercadorias perigosas a bordo da aeronave;
 - iv) Informar a autoridade de investigação de acidentes do Estado de registo, se for caso disso, da sua intenção de designar um representante acreditado em nome da República Democrática de São Tomé e Príncipe para participar na investigação técnica e indicar o seu nome e os dados de contacto para o contactar. A data provável de chegada também é indicada se o representante acreditado deve estar presente no local da investigação técnica.

CAPÍTULO 5. INVESTIGAÇÃO

5.1. RESPONSABILIDADE PELA ABERTURA E CONDUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

5.1.1. ACIDENTE OU INCIDENTE OCORRIDO NO TERRITÓRIO NACIONAL

5.1.1.1. Estado de ocorrência

- a) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve instaurar uma investigação sobre as circunstâncias do acidente ou do incidente e ser responsável pela condução da mesma, mas pode delegar a totalidade ou parte da condução dessa investigação a outro Estado ou a uma organização regional de investigação de acidentes e incidentes (RAIO), mediante acordo mútuo e consentimento. A Autoridade

Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve utilizar todos os meios ao seu alcance para facilitar a investigação.

- b) Qualquer acidente ou incidente grave que envolva uma aeronave cujo massa máxima seja superior a 2250 Kg, à qual se aplica o presente regulamento, ocorrido no território nacional, será objecto de uma investigação técnica.
- c) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves pode decidir investigar incidentes não referidos em § a) e b), bem como acidentes ou incidentes graves que envolvam outros tipos de aeronaves, quando pretenda retirar ensinamentos das suas investigações em matéria de segurança.
- d) Quando um acidente ou incidente envolvendo uma aeronave para a qual a República Democrática de São Tomé e Príncipe seja o Estado de registo, o Estado do operador, o Estado de concepção ou o Estado de fabrico, ocorre no território de um Estado Contratante que não tenha a intenção de conduzir uma investigação técnica ou de a delegar a outro Estado ou a um organismo regional de investigação de acidentes e incidentes, o Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves pode formalmente solicitar uma delegação para a condução da investigação.
- e) O Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves abre e conduz a investigação técnica com base nas informações de que dispõe quando este Estado dá expressamente o seu consentimento ou não responde a esse pedido no prazo de trinta (30) dias.
- f) O Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves pode decidir delegar a condução de uma parte ou de toda a investigação de um acidente ou incidente ocorrido no território nacional, ao órgão de investigação de acidentes de outro Estado ou organismo regional de investigação de acidentes e incidentes, sob reserva de acordo mútuo com este último. Neste caso, as autoridades nacionais competentes facilitarão o procedimento de investigação técnica pela autoridade desse Estado ou organismo.

Nota : Quando a investigação na sua totalidade é delegada a outro Estado ou a uma organização regional de investigação de acidentes e incidentes, espera-se que esse Estado seja responsável pela condução da investigação, incluindo a emissão do Relatório Final e a comunicação ao ADREP. Quando uma parte da investigação é delegada, o Estado onde ocorreu o incidente mantém, normalmente, a responsabilidade pela condução da investigação.

- g) O Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes define o âmbito e as modalidades das investigações técnicas acima referidas, tendo em conta as consequências do acidente ou incidente e as lições que tenciona retirar para melhorar a segurança aérea.

5.1.2. ACIDENTE OU INCIDENTE OCORRIDO NO TERRITÓRIO DE UM ESTADO NÃO CONTRATANTE

5.1.2.1. Estado de registo

Quando um acidente ou incidente grave envolvendo uma aeronave para a qual a República Democrática de São Tomé e Príncipe seja o Estado de registo, o Estado do operador, o Estado de concepção ou o Estado de fabrico, ocorre no território de um Estado não Contratante que não tem a intenção de realizar uma investigação técnica, o Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves se esforça por abrir e conduzir uma investigação em colaboração com a autoridade de investigação de acidentes do Estado de ocorrência, ou efectua sozinho a investigação com base nas informações de que dispõe quando não pode ser assegurada uma colaboração com esse Estado.

5.1.3. ACIDENTE OU INCIDENTE OCORRIDO FORA DE QUALQUER OUTRO ESTADO

5.1.3.1. Estado de Registo

- a) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves abre e conduz uma investigação técnica quando é impossível estabelecer com segurança que o local do acidente ou do incidente grave envolvendo uma aeronave registada na República Democrática de São Tomé e Príncipe está no território de qualquer Estado. No entanto, o Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves pode decidir delegar a condução de uma parte ou de toda a investigação de um acidente ou incidente à autoridade de investigação de acidentes de outro Estado ou organismo regional de investigação de acidentes e incidentes, sob reserva de um acordo mútuo com esta última.
- b) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves, em coordenação com as autoridades locais competentes, presta toda a assistência que lhes for possível e, da mesma forma, dar resposta ao Estado de registo de uma aeronave envolvida em um acidente ocorrido em águas internacionais perto da República Democrática de São Tomé e Príncipe.
- c) Se o Estado de registo for um Estado não contratante que não pretenda realizar uma investigação em conformidade com o presente regulamento, São Tomé e Príncipe enquanto Estado do operador de projecto ou de fabrico, deve envidar esforços para instaurar e conduzir uma investigação. No entanto, pode delegar a totalidade ou parte da investigação noutro Estado, mediante acordo mútuo e consentimento.

5.2. ORGANIZAÇÃO E CONDUÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

5.2.1. RESPONSABILIDADE DO ESTADO QUE CONDUZ A INVESTIGAÇÃO

5.2.1.1. Geral

- a) Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve conduzir investigações técnicas sobre acidentes e incidentes de aviação, com total independência e sem restrições, em conformidade com as disposições deste regulamento. A investigação técnica incluirá, nomeadamente :
 - i) A recolha, registo e análise de todas as informações pertinentes sobre o acidente ou incidente em questão ;
 - ii) A protecção de determinados registos de investigação de acidentes e incidentes;
 - iii) A divulgação pública de informações factuais, em tempo oportuno, se necessário;
 - iv) Se necessário, a formulação de recomendações de segurança;
 - v) Se possível, a determinação das causas ou dos factores contributivos ;
 - vi) Conclusão de Relatório Final.
- b) Sempre que possível, deve proceder-se à inspecção do local do acidente, à análise dos destroços e à recolha de depoimentos das testemunhas. O âmbito da investigação e o procedimento a seguir na sua realização serão determinados pela autoridade responsável pela investigação de acidentes, em função das lições a retirar da investigação para a melhoria da segurança.

- c) Qualquer investigação realizada em conformidade com as disposições do presente regulamento deve ser independente de quaisquer processos judiciais ou administrativos destinados a determinar a culpa ou a responsabilidade.
- d) O Estado São-tomense deve assegurar a cooperação entre a sua autoridade responsável pela investigação de acidentes e as autoridades judiciais, de modo a que a investigação não seja prejudicada por processos administrativos ou judiciais.
- e) As autoridades nacionais competentes asseguram que qualquer técnica de investigação realizada pela Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves ao abrigo do presente regulamento aceda sem restrições e sem demora a todos os elementos úteis à investigação.
- f) A autoridade responsável pela investigação de acidentes deve elaborar políticas e procedimentos documentados que descrevam em pormenor as suas funções de investigação de acidentes. Estes devem incluir: organização e planeamento ; investigação ; e elaboração de relatórios.
- g) No caso de acidentes ou incidentes que suscitem grande interesse público, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve divulgar publicamente as informações factuais relevantes logo nos primeiros dias da investigação.
- h) No caso de acidentes ou incidentes que suscitem grande interesse público, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve publicar um Relatório Preliminar por escrito no prazo de trinta dias após o acidente ou incidente, contendo as informações factuais apuradas e indicando o andamento da investigação.
- i) O disposto na alínea anterior não pretende impedir que Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves consulte os Estados participantes na investigação antes de publicar o relatório preliminar por escrito.
- j) **Investigador responsável :**
 - i) **Designação do responsável pela investigação** - Quando o Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves tiver de abrir uma investigação técnica, o seu presidente designa um investigador responsável pela condução da investigação que desencadeia imediatamente a investigação.
 - ii) **Acesso e controlo do local:**
 - A. O investigador responsável deve ter acesso livre aos destroços e a todo o material relevante, incluindo gravadores de voo e registos ATS, e deve ter controlo irrestrito sobre o mesmo para garantir que uma análise detalhada possa ser realizada sem demora pelo pessoal autorizado que participa na investigação.
 - B. No caso de um sistema de aeronave remotamente pilotada, o material relevante referido no ponto anterior inclui a aeronave remotamente pilotada, a(s) estação(ões) de pilotagem remota associada(s), a(s) ligação(ões) C2 necessária(s), quaisquer outros componentes especificados no projeto de tipo e quaisquer gravações e documentos associados.
- k) **Dados registados – Acidentes e incidentes**
 - i) **Gravadores de voo** - Deve ser feita uma utilização eficaz dos gravadores de voo na investigação de um acidente ou incidente. A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes deve providenciar a leitura dos gravadores de voo sem demora. Caso a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes não disponha de instalações adequadas para a leitura dos gravadores de voo, deverá utilizar as instalações disponibilizadas por outros Estados, tendo em conta o seguinte:
 - A. As capacidades das instalações de leitura;
 - B. A rapidez da leitura ; e

C. A localização das instalações de leitura.

Nota : Os requisitos relativos ao registo de dados de voo constam no regulamento RACSTP Parte 310.01 da autoridade aeronautica nacional (INAC).

- ii) **Gravações em terra** - As gravações terrestres disponíveis devem ser efetivamente utilizadas na investigação de um acidente ou incidente.

Nota: Os requisitos relativos ao registo de dados de vigilância e comunicações ATS constam no regulamento RACSTP Parte 310.01 da autoridade aeronautica nacional (INAC).

- l) **Exames de autópsia** - A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve providenciar a realização de autópsia completa da tripulação de voo que sofreram lesão fatal, dependendo das circunstâncias específicas, dos passageiros e comissários de bordo com lesão fatal, por um médico especialista, de preferência com experiência em investigação de acidentes. Estes exames devem ser rápidos e completos.
- m) **Exames médicos** - Quando apropriado, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve providenciar o exame médico da tripulação, dos passageiros e do pessoal de aviação envolvido, por um médico, de preferência com experiência em investigação de acidentes. Estes exames devem ser realizados com celeridade.
- n) **Coordenação com autoridades judiciais** - A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve ter sempre em conta a necessidade de coordenação entre o investigador responsável e as autoridades judiciais. Deve ser dada especial atenção às provas que exigem um registo e uma análise imediatos para que a investigação seja bem-sucedida, tais como o exame e a identificação das vítimas e a leitura das gravações das caixas negras. Considerando que :
- i) Em caso de eventuais conflitos entre as autoridades de investigação e as autoridades judiciais relativamente à custódia dos gravadores de voo e das suas gravações podem ser resolvidos por um funcionário da autoridade judicial que transporte as gravações para o local de leitura, mantendo assim a custódia.
- ii) Em caso de eventuais conflitos entre as autoridades de investigação e as autoridades judiciais relativamente à custódia dos destroços podem ser resolvidos por um funcionário da autoridade judicial que acompanhe os destroços até ao local da inspeção e esteja presente nessa inspeção quando for necessária uma alteração do estado dos destroços, mantendo assim a custódia.
- o) **Informação às autoridades de segurança da aviação** - No decurso de uma investigação, se vier a constatar ou se houver suspeita, de que esteve envolvido um ato de interferência ilícita, o investigador responsável deve tomar imediatamente medidas para garantir que as autoridades de segurança da aviação do(s) Estado(s) em causa sejam informados.

Nota: Um ato de interferência ilegal não isenta o Estado onde ocorreu o incidente da responsabilidade de concluir uma investigação em conformidade com as disposições do presente anexo e de publicar um relatório final.

p) **Protecção dos registos da investigação de acidentes e incidentes:**

- i) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves não deve disponibilizar os seguintes registos para fins que não sejam a investigação do acidente ou incidente, a menos que a autoridade competente designada, determine que a sua divulgação ou utilização supera o provável impacto negativo a nível nacional e internacional que tal ação possa ter nessa ou em quaisquer investigações futuras:
- A. Gravações de voz na cabine de pilotagem e gravações de imagens aéreas, bem como quaisquer transcrições dessas gravações; e
- B. Os registos sob a custódia ou controlo da autoridade responsável pela investigação do acidente, a saber:

- 1) Todas as declarações recolhidas pela autoridade responsável pela investigação do acidente no decurso da sua investigação;
 - 2) Todas as comunicações entre pessoas que tenham estado envolvidas na operação da aeronave;
 - 3) Informações médicas ou privadas relativas às pessoas envolvidas no acidente ou incidente;
 - 4) Gravações e transcrições de gravações das unidades de controlo de tráfego aéreo;
 - 5) Análise e pareceres sobre as informações, incluindo as informações dos gravadores de voo, elaborados pela autoridade responsável pela investigação do acidente e por representantes acreditados em relação ao acidente ou incidente; e
 - 6) Projeto de relatório final de uma investigação de acidente ou incidente.
- ii) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve determinar se quaisquer outros registos obtidos ou produzidos pela autoridade responsável pela investigação de acidentes, no âmbito de uma investigação de acidente ou incidente, necessitam de ser protegidos da mesma forma que os registos enumerados na alínea a).
 - iii) Os registos enumerados na alínea a) devem ser incluídos no Relatório Final ou nos seus anexos apenas quando pertinentes para a análise do acidente ou incidente. As partes dos registos que não sejam relevantes para a análise não devem ser divulgadas.
 - iv) Os nomes das pessoas envolvidas no acidente ou incidente não devem ser divulgados ao público pela autoridade de investigação de acidentes.
 - v) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve assegurar que os pedidos de registos sob a custódia ou controlo da autoridade de investigação de acidentes sejam dirigidos à fonte original da informação, quando disponível.
 - vi) A autoridade de investigação de acidentes deve conservar, sempre que possível, apenas cópias dos registos obtidos no decurso de uma investigação.
 - vii) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve tomar medidas para garantir que o conteúdo áudio das gravações da cabine de pilotagem, bem como o conteúdo de imagem e áudio das gravações de imagens aéreas, não sejam divulgados ao público.
 - viii) Quando a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves produz ou recebe um projeto de Relatório Final deve tomar medidas para garantir que este não seja divulgado ao público.

Nota: O Apêndice 2 contém disposições adicionais sobre a proteção dos registos de investigação de acidentes e incidentes.

- q) **Reabertura de uma investigação** - Após o encerramento da investigação, caso surgirem novas provas significativas, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves pode reabrir uma investigação técnica. Quando a abertura da investigação técnica não tiver sido efectuada pela República Democrática de São Tomé e Príncipe, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves obtém previamente o consentimento do Estado que o abriu.

5.2.2. RESPONSABILIDADE DE QUALQUER OUTRO ESTADO

5.2.2.1. Informação de Acidentes e incidentes

- a) A pedido do Estado que conduz a investigação técnica de um acidente ou incidente envolvendo uma aeronave registada na República Democrática de São Tomé e Príncipe, Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves fornece à autoridade de Investigação de Acidentes do Estado que conduz a investigação as informações pertinentes disponíveis sobre qualquer organismo cujas actividades possam ter tido uma incidência directa ou indirecta sobre operação da aeronave.

- b) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve cooperar com outras autoridades que participam numa investigação técnica, para determinar as restrições à divulgação ou utilização que se aplicarão às informações antes de estas serem trocadas entre si para efeitos de investigação de um acidente ou incidente.
- c) Quando a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves dispuser de qualquer dado proveniente de um gravador de voo de uma aeronave envolvida num acidente ou incidente, deve:
 - i) Fornecer sem demora ao Estado que conduz a investigação todos os dados de que dispõe; e
 - ii) Não divulgar esses dados sem o consentimento expresso do Estado que conduz a investigação.
- d) Quando a aeronave implicada num acidente ou incidente utilizou ou teria normalmente utilizado as instalações ou serviços em São Tomé e Príncipe, Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves fornecerá ao Estado que efectua a investigação técnica as informações pertinentes disponíveis relativas à investigação.

5.2.3. RESPONSABILIDADE DO ESTADO DE REGISTO E DO ESTADO DO OPERADOR

5.2.3.1. Gravador de voo - Acidentes e incidentes graves

Quando uma aeronave registada ou operada por um Estado terceiro, envolvida num acidente ou incidente grave ocorrido num Estado que não seja São Tomé e Príncipe, aterrar no território nacional, Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve, a pedido do Estado que conduz a investigação, fornecer os registos dos gravadores de voo e, se necessário, os gravadores de voo em questão.

5.2.3.2. Informações sobre a organização

Quando uma aeronave registada em São Tomé e Príncipe ou operada por um operador nacional, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve fornecer informações pertinentes sobre qualquer organização cujas atividades possam ter influenciado, direta ou indiretamente a operação da aeronave, a pedido do Estado que conduz a investigação.

5.4. PARTICIPAÇÃO NA INVESTIGAÇÃO

Nada no presente regulamento obriga que o representante acreditado e os consultores da Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves, tenham de estar sempre presentes no Estado em que a investigação é conduzida.

5.4.1. PARTICIPAÇÃO DO ESTADO DE REGISTO, DO ESTADO DO OPERADOR, DO ESTADO DE PROJETO E DO ESTADO DE FABRICO

5.4.1.1. Direitos

- a) Quando São Tomé e Príncipe é Estado de Registo, do Operador, de Concepção e de Fabrico deve nomear um representante acreditado para participar na investigação.

Nota: Estado de concepção ou de fabrico do motor ou dos componentes principais da aeronave podem solicitar a participação na investigação de um acidente.

- b) Quando São Tomé e Príncipe é Estado de Registo ou do Operador, deve nomear um ou mais consultores, propostos pelo operador, para assistir o seu representante acreditado.
- c) Quando nem o Estado de Registo nem o Estado do Operador nomearem um representante acreditado, Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve convidar o operador a participar, de acordo com os procedimentos investigação de São Tomé e Príncipe.

- d) Quando São Tomé e Príncipe é Estado de Projecto ou de Fabrico tem o direito de nomear um ou mais consultores, propostos pelas organizações responsáveis pelo projecto de tipo e pela montagem final da aeronave, para assistir os seus representantes acreditados.
- e) Quando nem o Estado de Projecto nem o Estado de Fabrico nomearem um representante acreditado, o Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve convidar as organizações responsáveis pelo projecto de tipo e pela montagem final da aeronave a participar, sujeito aos procedimentos de investigação de São Tomé e Príncipe.

5.4.1.2. Obrigações

Quando São tomé e Príncipe conduz uma investigação sobre um acidente com uma aeronave de massa máxima superior a 2250 kg e solicitar especificamente a participação do Estado de registo, do Estado do operador, do Estado de conceção ou do Estado de fabrico, cada um dos Estados em causa deve nomear um representante acreditado.

5.4.2. PARTICIPAÇÃO DE OUTROS ESTADOS

5.4.2.1. Direitos

Qualquer Estado que, mediante pedido, forneça informações, meios ou peritos á São Tomé e Príncipe, tem o direito de nomear um representante acreditado para participar na investigação.

5.4.3. DIREITOS DOS REPRESENTANTES ACREDITADOS

5.4.3.1. Consultores

- a) Quando qualquer outro Estado nomear um representante acreditado tem igualmente direito de nomear um ou mais consultores para assistir o representante acreditado na investigação.
- b) Os consultores que assistem o representante acreditado são autorizados, sob a supervisão deste, a participar na investigação na medida do necessário para permitir que o representante acreditado exerça a sua participação de forma eficaz.

5.4.3.2. Participação

- a) A participação na investigação confere o direito de participar em todos os aspetos da investigação, sob a supervisão do investigador responsável, nomeadamente:
 - i) Visitar o local do acidente ou incidente grave;
 - ii) Examinar a aeronave, os seus componentes ou os seus destroços;
 - iii) Propor temas de perguntas e obter informações junto das testemunhas;
 - iv) Livre acesso a todas as informações úteis para a investigação técnica;
 - v) Receber uma cópia de todos os documentos relevantes;
 - vi) Participar na leitura dos registos;
 - vii) Participar em actividades de investigação fora do local do acidente ou incidente, tais como exames de elementos, apresentações técnicas, ensaios e simulações;
 - viii) Participar nas reuniões sobre a evolução da investigação e nomeadamente nas deliberações sobre a análise, as conclusões, as causas, os factores contributivos e as recomendações de segurança;
 - ix) Fazer sugestões sobre os diversos elementos da investigação;

- x) Receber uma cópia dos projectos de relatórios preliminares, dos relatórios finais e das declarações intercalares.
- b) No entanto, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves reserva-se o direito de limitar as autorizações acima referidas dos participantes às questões que lhes conferiram a possibilidade de participar na investigação nos termos das disposições no § 5.4.2.1.

5.4.3.3 Obrigações

Representantes acreditados e os consultores:

- a) Devem fornecer a Autoridade de Investigação de Acidentes com Aeronaves todas as informações relevantes de que disponham; e
- b) Não devem divulgar informações sobre o andamento e as conclusões da investigação sem o consentimento expresso da Autoridade de Investigação de Acidentes com Aeronaves.

5.4.4. OS ESTADOS EM QUE SEUS CIDADÃOS TENHAM SOFRIDO MORTES OU LESÕES GRAVES

5.4.4.1. Direitos e prerrogativas

- a) Sempre que seja efectuada uma investigação técnica pela Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves, os Estados cujos nacionais estejam entre os mortos ou lesões graves podem nomear peritos e que terá autorização para:
 - i) Visitar o local do acidente;
 - ii) Ter acesso às informações factuais relevantes cuja divulgação pública tenha sido aprovada pelo Estado que conduz a investigação, bem como a informações sobre o andamento da investigação; e
 - iii) Receber uma cópia do Relatório Final.
- b) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve igualmente prestar assistência a esse Estado, na identificação das vítimas e participação nas reuniões com os sobreviventes.

CAPÍTULO 6. RELATÓRIO FINAL

6.1. RESPONSABILIDADE DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Nota: O Anexo B contém uma lista de verificação para notificações e relatórios.

6.1.1. CONSENTIMENTO NA DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES DE INVESTIGAÇÃO

A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves não deve divulgar, publicar ou permitir o acesso a um projeto de relatório ou a qualquer parte do mesmo, nem a quaisquer documentos obtidos durante uma investigação de um acidente ou incidente, sem o consentimento expresso da autoridade do Estado que conduziu a investigação, a menos que tais relatórios ou documentos já tenham sido publicados ou divulgados por esse último.

6.2. RESPONSABILIDADE DO ESTADO QUE CONDUZ A INVESTIGAÇÃO

6.2.1. CONSULTA

- a) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve enviar uma cópia do projeto de Relatório Final aos seguintes Estados, convidando-os a apresentar comentários significativos e fundamentados sobre o relatório o mais rapidamente possível:

- i) Estado que instaurou a investigação;
 - ii) Estado de Registo;
 - iii) Estado do Operador;
 - iv) Estado de Conceção;
 - v) Estado de Fabrico;
- b) O período de consulta habitual será de 30 (trinta) dias a contar da data do envio da correspondência.
- c) O período de consulta será prolongado para 60 (sessenta) dias pela Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves, caso seja notificado da necessidade de tempo adicional pela autoridade do Estado convidado a apresentar comentários.
- d) Se a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves receber comentários dentro do período de consulta, deve alterar o projeto de Relatório Final para incluir o conteúdo dos comentários recebidos ou, se assim o desejar, anexar os comentários da autoridade do Estado que apresentou os comentários ao Relatório Final.
- e) Se a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves não receber comentários dentro do período estabelecido para consulta, deve emitir o Relatório Final, a menos que tenha sido acordada uma prorrogação adicional desse período com a autoridade do Estados em causa.

Nota: Os comentários a anexar ao Relatório Final limitam-se a aspetos técnicos do Relatório Final, não de natureza editorial, sobre os quais não tenha sido possível chegar a acordo.

- f) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve enviar, através do Estado do Operador, uma cópia do projeto de Relatório Final ao operador, para que este possa apresentar observações sobre o mesmo.
- g) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve enviar, através do Estado de projeto e do Estado de fabrico, uma cópia do projeto de Relatório Final às organizações responsáveis pelo projeto de tipo e pela montagem final da aeronave, para que estas possam apresentar observações sobre o projeto de Relatório Final.

6.2.2. OS ESTADOS DESTINATÁRIOS

- a) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve enviar com a maior brevidade possível o relatório final da investigação para:
- i) Estado de Registo;
 - ii) Estado do Operador;
 - iii) Estado de Conceção;
 - iv) Estado de Fabrico;
 - v) Qualquer Estado que tenha participado na investigação;
 - vi) Qualquer Estado cujos cidadãos tenham sofrido mortes ou ferimentos graves;
 - vii) Qualquer Estado que tenha fornecido informações relevantes, instalações significativas ou peritos.

6.2.3. PUBLICAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

- a) No interesse da prevenção de acidentes, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve disponibilizar publicamente o Relatório Final o mais rapidamente possível e, se possível,

no prazo de 12 (doze) meses na internet, não sendo necessária a publicação em formato impresso do Relatório Final.

- b) Se o relatório não puder ser disponibilizado ao público no prazo de 12 (doze) meses, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve disponibilizar publicamente uma declaração intercalar em cada aniversário da ocorrência, detalhando o andamento da investigação e quaisquer questões de segurança levantadas.
- c) Sempre que a **Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves** não disponibilize ao público o Relatório Final ou uma declaração intercalar num prazo razoável, qualquer Estado Participante na investigação pode solicitar, por escrito, àquela Autoridade, consentimento expresso para emitir uma declaração sobre questões de segurança, fundamentada nas informações disponíveis.
- d) Se a **Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves** conceder o consentimento expresso ou não responder à solicitação no prazo de 30 (trinta) dias, o Estado que formulou o pedido deve proceder à divulgação da declaração, após prévia coordenação com os demais Estados Participantes.
- e) A declaração referida nos números anteriores deve limitar-se estritamente às questões de segurança e aos dados factuais disponíveis.

6.2.4. DIVULGAÇÃO INTERNACIONAL DO RELATÓRIO FINAL

- a) Quando a **Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves** emitir o Relatório Final sobre uma investigação realizada de um acidente ou incidente envolvendo uma aeronave com massa máxima superior a 2250 kg, deve enviar à Organização da Aviação Civil Internacional uma cópia do Relatório Final.
- b) Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes apresenta o relatório final à Organização da Aviação Civil Internacional em Inglês ou noutra língua de trabalho da Organização da Aviação Civil internacional e de preferência, elaborada em formato eletrónico para facilitar o seu carregamento na Biblioteca Eletrónica (*e-Library*) de Relatórios Finais.

6.2.5. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

- a) Em qualquer fase da investigação de um acidente ou incidente, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve recomendar, numa carta de envio datada dirigida às autoridades competentes, incluindo as de outros Estados, quaisquer medidas preventivas que considere necessário adotar imediatamente para reforçar a segurança da aviação.
- b) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves pode consultar os Estados participantes na investigação sobre o seu projeto de recomendações de segurança, solicitando os seus comentários sobre a adequação e eficácia dessas recomendações.
- c) É da competência da Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves a emissão de recomendações de segurança decorrentes de uma investigação de acidente ou incidente, no entanto, no interesse da segurança, os outros Estados participantes na investigação técnica também podem emitir recomendações de segurança após coordenação com a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves.
- d) Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve remeter, quando apropriado, quaisquer recomendações de segurança decorrentes das suas investigações numa correspondência de envio datada dirigida às autoridades de investigação de acidentes de outros Estados envolvidos e a OACI, nesse caso quando estiverem envolvidos documentos da Organização e devem ser acompanhados por uma carta que descreve a ação específica proposta.
- e) Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves informa por meio de correspondência de envio datada, a Organização da Aviação Civil Internacional das recomendações de segurança de interesse global (SRGC) e das respostas recebidas, mesmo quando a SRGC não for dirigida à OACI.

6.3. RESPONSABILIDADE DE DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE QUANDO RECEBE OU EMITE RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

6.3.1. MEDIDAS RELATIVAS ÀS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

- a) No prazo de 90 (noventa) dias a contar da recepção de uma recomendação de segurança, Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves acusa a sua recepção e informa a autoridade que emitiu a recomendação das medidas tomadas ou em estudo, se for caso disso, o prazo necessário para a sua aplicação e se não forem tomadas medidas, os motivos da sua não adopção.
- b) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve estabelecer procedimentos que permitem registar as respostas às recomendações de segurança emitida, de acordo com a alínea a).
- c) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve implementar procedimentos para monitorizar o progresso das medidas tomadas em resposta às recomendação de segurança.

CAPÍTULO 7. RELATÓRIO ADREP

7.1. RELATÓRIO PRELIMINAR

7.1.1. RESPONSABILIDADE DA AUTORIDADE NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

7.1.1.1. Acidentes com aeronaves com massa superior a 2250 kg :

- a) Quando a aeronave envolvida num acidente tiver uma massa máxima superior a 2250 kg, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes deve enviar o Relatório Preliminar a:
 - i) Estado de registo ou o Estado onde ocorreu o acidente, conforme o caso;
 - ii) O Estado do operador;
 - iii) Ao Estado de conceção;
 - iv) Ao Estado de fabrico;
 - v) A qualquer Estado que tenha fornecido informações relevantes, instalações significativas ou peritos; e
 - vi) À Organização da Aviação Civil Internacional.

7.1.1.2. Acidentes com aeronaves de 2250 kg ou menos

- b) Quando uma aeronave, não abrangida pelo ponto 7.1.1.1., estiver envolvida num acidente e quando estiverem em causa a aeronavegabilidade ou questões consideradas de interesse para outros Estados, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes deve enviar o Relatório Preliminar a:
 - i) O Estado de registo ou o Estado onde ocorreu o acidente, conforme o caso;
 - ii) O Estado do operador;
 - iii) Ao Estado de conceção;
 - iv) Ao Estado de fabrico; e

- v) A qualquer Estado que tenha fornecido informações relevantes, instalações significativas ou peritos.

7.1.1.3. Língua

O Relatório Preliminar deve ser apresentado aos Estados competentes e à Organização da Aviação Civil Internacional numa das línguas de trabalho da OACI.

7.1.1.4. Envio

O Relatório Preliminar deve ser enviado por correio eletrónico ou correio aéreo no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data do acidente, a menos que o Relatório de Dados sobre acidentes ou incidentes já tenha sido enviado até essa data. Quando estiverem em causa questões que afetem diretamente a segurança, o relatório deve ser enviado assim que a informação estiver disponível e pelo meio mais adequado e rápido.

7.2. RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTE OU INCIDENTE

7.2.1. RESPONSABILIDADE AUTORIDADE NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

7.2.1.1. Acidentes com aeronaves com massa superior a 2250 kg

- a) Quando a aeronave envolvida num acidente tiver uma massa máxima superior a 2250 kg, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes deve enviar, logo que possível após a investigação, o Relatório de Dados de Acidente à Organização da Aviação Civil Internacional.

7.2.1.2. Informações adicionais

A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes deve, mediante pedido, fornecer a outros Estados informações pertinentes adicionais às disponibilizadas no Relatório de Dados sobre acidentes ou incidentes.

7.2.1.3. Incidentes envolvendo aeronaves com mais de 5700 kg

Quando a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes investigar um incidente envolvendo uma aeronave com uma massa máxima superior a 5700 kg, deve enviar, logo que possível após a investigação, o Relatório de Dados do incidente à Organização da Aviação Civil Internacional.

Nota : Os tipos de incidentes que são de principal interesse para a Organização da Aviação Civil Internacional no âmbito de estudos de prevenção de acidentes estão enumerados no Anexo C.

CAPÍTULO 8. MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

Nota : Para além das disposições do presente capítulo, as disposições relativas à promoção da prevenção de acidentes através da recolha e análise de dados de segurança e do intercâmbio rápido de informações de segurança, constam no programa de segurança operacional da Autoridade de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe.

8.1. BASE DE DADOS E AÇÕES DE PREVENÇÃO

- a) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve estabelecer e manter uma base de dados de acidentes e incidentes para facilitar a análise eficaz de informações sobre deficiências de segurança reais ou potenciais e para determinar quaisquer ações preventivas necessárias.

Nota: As informações adicionais na qual se baseam as ações preventivas, podem constar no Relatório Final de acidente e acidente que foi investigado.

- b) As autoridades nacionais de aviação civil responsáveis pela implementação do SSP, deve ter acesso à base de dados de acidentes e incidentes referida na alínea a) do ponto 8.1 para apoiar as suas responsabilidades em matéria de segurança operacional.

Nota: Os dados e as informações de segurança contidos numa base de dados de acidentes e incidentes contribuem para o sistema de recolha e tratamento de dados de segurança (SDCPS) de um Estado.

- c) Para além das recomendações de segurança decorrentes de investigações de acidentes e incidentes, as recomendações de segurança podem resultar de diversas fontes, incluindo estudos de segurança. Se as recomendações de segurança forem dirigidas a uma organização noutro Estado, devem também ser transmitidas à autoridade de investigação de acidentes desse Estado.

APÊNDICES

APÊNDICE 1: MODELO DO RELATÓRIO FINAL

1. **Título.** O relatório final começa com um título que inclui os seguintes elementos:
 - a) Nome do operador ;
 - b) Fabricante, modelo, nacionalidade e registo da aeronave;
 - c) Local e data do acidente ou incidente.
 2. **Sinopse.** O título é seguido de uma sinopse com todas as informações pertinentes sobre:
 - d) Notificação do acidente às administrações nacionais e às administrações estrangeiras;
 - e) Identificação do serviço de investigação de acidentes e dos representantes acreditados;
 - f) Organização da investigação ;
 - g) O serviço que publicou o relatório e a data de publicação; e
 - h) Terminando com um breve resumo das circunstâncias que precederam o acidente ou incidente.
- d) **Corpo do documento.** O relatório final inclui as seguintes principais títulos:
- a) Informação factuais ;
 - b) Análise ;
 - c) Conclusões ;
 - d) Recomendações de segurança.
- Cada título é composto por vários subtítulos, conforme descrito a seguir :
- e) **Apêndices.** A inserir, se aplicável.

Nota: Na apresentação de um relatório final de acordo com o presente modelo, devem ser tidos em conta os seguintes aspectos:

- a) *Todas as informações relevantes para a compreensão dos factos, da análise e das conclusões incluídas em cada título correspondente.*
- b) *Caso não estejam disponíveis informações relativas na alínea a) do ponto 3. (Informações factuais), ou caso estas sejam irrelevantes para as circunstâncias que conduziram ao acidente, deve ser incluída uma nota nesse sentido nos subtítulos apropriados.*

f) **IFORMAÇÕES FACTUAIS**

- a) **Tramitação do voo.** Breve relato com as seguintes informações:
 - a) Número do voo, tipo de operação, último ponto de partida, hora de partida (hora local ou UTC), ponto de aterragem previsto.
 - b) Preparação do voo, descrição do voo e dos acontecimentos que conduziram ao acidente ou incidente, incluindo, se for caso disso, a reconstituição da parte significativa da trajectória de voo.

- c) Localização (latitude, longitude, altitude), data e hora (hora local ou UTC) do acidente ou incidente, indicando se o acidente ou incidente ocorreu de dia ou de noite.

- b) **Lesões corporais** - Preencher o quadro seguinte (com os números pretendidos):

Lesões	Membros da tripulação	Passageiros	Outros
Mortais			
Graves			
Ligeiros			
Nenhum			

Nota: Todas as pessoas cuja morte resulte directamente de lesões imputáveis ao acidente devem ser classificadas como lesões mortais. A expressão lesão grave é definida no capítulo 1 do presente regulamento.

Nota: A categoria «Outros» do quadro diz respeito aos mortos ou lesionados que não se encontravam a bordo da aeronave aquando do acidente.

- c) **Danos à aeronave.** Breve descrição dos danos sofridos pela aeronave durante o acidente (destruído, gravemente danificado, ligeiramente danificado, intacto).

- d) **Informações do pessoal**

- a) Todas as informações pertinentes relativas a cada tripulante de voo, nomeadamente : idade, validade das licenças, qualificações, controlos obrigatórios, número de horas de voo (total e tipo de aeronave em causa) e informações pertinentes sobre o tempo de serviço.
- b) Breve visão geral dos títulos e experiência de outros membros da tripulação.
- c) Se for relevante, informações pertinentes sobre outras categorias de pessoal, como serviços de tráfego aéreo, pessoal de manutenção, etc.

- e) **Informações da aeronave:**

- a) Breve declaração sobre a aeronavegabilidade e a manutenção da aeronave (incluindo a indicação de deficiências conhecidas antes e durante o voo, caso tenham alguma relação com o acidente).
- b) Breve declaração sobre o desempenho, se for relevante, e se a massa e a centragem de gravidade da aeronave encontrar dentro dos limites prescritos durante a fase de operação relacionada com o acidente. (Caso contrário, e se tal tiver alguma relevância para o acidente, fornecer todos os pormenores úteis).
- c) Tipo de combustível utilizado.

- f) **Informação meteorológica:**

- a) Breve descrição das condições meteorológicas adequadas às circunstâncias, incluindo tanto as condições previstas como as reais, e a disponibilidade de informações meteorológicas para a tripulação.
- b) Condições de iluminação natural no momento do acidente (luz solar, luz da lua, crepúsculo, etc.).

- g) **Ajudas à navegação.** Informações úteis sobre ajudas à navegação em serviço, nomeadamente sobre ajudas à aterragem (ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ajudas visuais em terra, etc.) e sobre a sua eficácia no momento.

- h) **Comunicação.** Informações pertinentes sobre as comunicações dos serviços aeronáuticos móveis e fixos fixo e do serviço móvel e sobre a sua eficácia.
- i) **Informações de aeródromo.** Todas as informações pertinentes sobre o aeródromo, as instalações e suas condições, ou sobre a área de descolagem ou aterragem, caso não se trate de um aeródromo.
- j) **Gravadores de voo.** Localização dos gravadores de voo na aeronave, o seu estado no momento da recuperação e os dados relevantes deles obtidos.
- k) **Informações sobre o impacto e os destroços.** Informações gerais sobre o local do acidente e a distribuição dos destroços, bem como sobre as falhas materiais ou avarias nos componentes detetadas. Normalmente, não são necessários detalhes relativos à localização e ao estado das diferentes peças dos destroços, a menos que seja necessário indicar que a aeronave se fragmentou antes do impacto. Nesta secção podem ser incluídos diagramas, gráficos e fotografias, ou estes podem ser anexados nos apêndices.
- l) **Informações médicas e patológicas.** Descrição sucinta dos resultados das investigações realizadas e informações pertinentes resultantes dessas investigações.
- m) **Incêndio.** Em caso de incêndio, fornecer informações sobre as circunstâncias do incêndio, bem como sobre os equipamentos de combate ao incêndio utilizado e sua eficácia.
- n) **Aspectos de sobrelevência.** Descrição sucinta das buscas, evacuações e salvamento dos tripulantes e passageiros, bem como da localização dos mesmos, em relação as lesões sofridas e às falhas estruturais tais como fixações dos bancos e cintos de segurança.
- o) **Ensaio e pesquisas.** Resumo dos resultados de todo teste e pesquisa.
- p) **Informação da organização e de gestão.** Informações pertinentes sobre as organizações e as suas práticas de gestão que possam ter influenciado as operações da aeronave. Estes organismos incluem, por exemplo, o operador, os serviços de tráfego aéreo, os organismos responsáveis pelas vias aéreas, os aeródromos e os serviços meteorológicos e os serviços reguladores. Essas informações podem incluir, nomeadamente, a estrutura e as funções do organismo, os recursos, a situação económica, as políticas e práticas de gestão e o quadro normativo.
- q) **Informações adicionais.** Todas informações relevantes que não puderam ser incluídas nas secções 5.1 a 5.16.
- r) **Técnicas de investigação úteis ou eficazes.** Se técnicas úteis ou eficazes foram utilizadas durante a investigação, indicar brevemente nesta rubrica a razão da utilização destas técnicas e mencionar aqui as suas características principais, descrevendo igualmente os resultados obtidos nos parágrafos correspondentes 5.1 à 5.17.

g) **ANÁLISE**

Análise das informações indicadas na alínea a) do ponto 3. (Informações factuais) e que se referem à determinação das conclusões e das causas e/ou factores contributivos.

h) **CONCLUSÕES**

Lista das conclusões, causas e/ou factores contributivos apurados na investigação. A lista de causas e/ou factores contributivos deve incluir tanto as causas e/ou factores contributivos imediatos como os de natureza mais profunda e sistémica.

Nota: Como indicado no § Capítulo 6, o modelo de apresentação do relatório final pode ser adaptado em função

das circunstâncias do acidente ou incidente. A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes pode indicar as « causas» ou os «factores contributivos», ou ambos, na seção Conclusões.

i) RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Conforme o caso, indica sucintamente quaisquer recomendações formuladas com vista à prevenção de acidentes e identifique as medidas de segurança já implementadas.

j) APÊNDICES

Inclua, conforme apropriado, quaisquer outras informações pertinentes consideradas necessárias para a compreensão do Relatório Final.

APÊNDICE 2. PROTECÇÃO DOS REGISTOS DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES

1. INTRODUÇÃO

- a) A divulgação ou utilização dos registos enumerados na alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5, em processos penais, civis, administrativos ou disciplinares, ou a sua divulgação pública, pode ter consequências adversas para as pessoas ou organizações envolvidas em acidentes e incidentes, podendo levar a que estas ou outras pessoas se mostrem relutantes em cooperar com as autoridades de investigação de acidentes no futuro. A determinação sobre a divulgação ou utilização exigida pelo enumerados na alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5 destina-se a ter em conta estas questões.
- b) Em conformidade com enumerados na alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5, as disposições especificadas no presente apêndice têm por objetivo:
 - i) Auxiliar os Estados na elaboração de leis, regulamentos e políticas nacionais para proteger adequadamente os registos de investigação de acidentes e incidentes; e
 - ii) Auxiliar a autoridade competente na tomada de decisão, conforme exigido na alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5.
- c) Ao longo do presente apêndice:
 - i) «Teste de ponderação», refere-se à determinação pela autoridade competente, em conformidade com a alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5, do impacto que a divulgação ou utilização dos registos de investigação de acidentes e incidentes pode ter nas investigações atuais ou futuras; e
 - ii) »Registo(s)» refere-se aos enumerados na alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5.

Nota 1: As disposições relativas à utilização e proteção das informações de segurança e das fontes conexas, com exceção dos registos de investigação de acidentes e incidentes, estão incluídas no RACSTP Parte 100.03.

2. GERAL

- a) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve proteger de acordo com os previstos no A. Ponto i) da alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5 e no presente apêndice, toda a gravação do gravador de voz da cabine de pilotagem e do gravador de imagens a bordo, bem como a quaisquer transcrições dessas gravações.
- b) A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve proteger de acordo com os previstos no B. ponto i) da alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5.
- c) As proteções descritas nos pontos a) e b) aplicam-se a partir do momento em que os registos passam a estar sob a custódia ou controlo da autoridade de investigação de acidentes e mantêm-se após a publicação do Relatório Final.
- d) Não divulgação de gravações de áudio ou de imagens ao público - A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes com Aeronaves deve tomar medidas para garantir que o conteúdo áudio das gravações da cabine de pilotagem, bem como o conteúdo de imagem e áudio das gravações de imagens a bordo, não sejam divulgados ao público, nos termos ponto vii) da alínea k) do ponto 5.2.1. do Capítulo 5, tais como:
 - i) Prevenção da divulgação através da adoção de leis, regulamentos e políticas nacionais; ou

- ii) A adoção de salvaguardas oficiais, tais como ordens de proteção, processos à porta fechada ou análise à porta fechada; ou
- iii) Prevenção da divulgação das gravações através de meios técnicos, tais como encriptação ou sobrescrita, antes de devolver os gravadores de voz da cabina de pilotagem ou os gravadores de imagens a bordo aos proprietários.

Nota: As gravações ambientais no local de trabalho, tais como gravações de voz na cabine de pilotagem e gravações de imagens a bordo, exigidas pelos regulamentos do INAC, podem ser consideradas como constituindo uma invasão da privacidade do pessoal operacional se forem divulgadas ou utilizadas para fins diferentes daqueles para os quais foram feitas.

3. AUTORIDADE COMPETENTE

A Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes deve designar uma ou mais autoridades competentes adequadas à tarefa de aplicar o teste de ponderação.

Nota: Podem ser designadas diferentes autoridades competentes para diferentes circunstâncias. Por exemplo, a autoridade competente designada para aplicar o teste de ponderação em processos penais ou cíveis pode ser uma autoridade judicial. Pode ser designada outra autoridade competente para aplicar o teste de ponderação nos casos em que o objetivo do pedido de divulgação seja o acesso público.

4. APLICAÇÃO DO TESTE DE PONDERAÇÃO

- a) Quando o pedido se referir à divulgação ou utilização de um registo num processo penal, civil, administrativo ou disciplinar, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes deve certificar-se de que um facto relevante em causa no processo não pode ser determinado sem esse registo, antes de proceder à ponderação dos interesses em causa.

Nota: Um facto relevante em questão é um termo jurídico utilizado para se referir a um facto que é significativo ou essencial para o assunto em causa, que uma parte alega e que a outra contesta, e que deve ser determinado pela autoridade competente que realiza a ponderação.

- b) Ao realizar a ponderação, a autoridade competente deve ter em consideração fatores como:
 - i) A finalidade para a qual o registo foi criado ou gerado;
 - ii) A utilização pretendida desse registo pelo requerente;
 - iii) Se os direitos ou interesses de uma pessoa ou organização serão prejudicados pela divulgação ou utilização desse registo;
 - iv) Se a pessoa ou organização a quem esse registo diz respeito consentiu em disponibilizar esse registo;
 - v) Se existem salvaguardas adequadas para limitar a divulgação ou utilização posterior desse registo;
 - vi) Se esse registo foi ou pode ser anonimizado, resumido ou agregado;
 - vii) Se existe uma necessidade urgente de aceder a esse registo para prevenir um risco grave para a saúde ou a vida;
 - viii) Se esse registo é de natureza sensível ou restrita; e

- ix) Se esse registo indicar razoavelmente que o acidente ou incidente pode ter sido causado por um ato ou omissão considerado, de acordo com as leis e regulamentos nacionais, como negligência grave, conduta dolosa ou praticado com intenção criminosa.

Nota : O material de orientação sobre o teste de ponderação pode ser consultado no Manual sobre a Proteção de Informações de Segurança (Doc. 10053), Parte I – Proteção de Registos de Investigação de Acidentes e Incidentes.

4. REGISTO DAS DECISÕES

- a) A autoridade competente deve registar os motivos da sua decisão ao realizar o teste de ponderação. Os motivos devem ser disponibilizados e consultados, conforme necessário, para decisões subsequentes.
- b) As decisões registadas podem ser remetidas à Organização da Aviação Civil Internacional numa das línguas de trabalho da Organização, para serem arquivadas numa base de dados pública.

5. RELATÓRIO FINAL

A fim de limitar a utilização do Relatório Final para fins que não sejam a prevenção de acidentes e incidentes, a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes deve considerar:

- i) Instituir uma investigação separada para esses outros fins; ou
- ii) Diferenciar as partes do Relatório Final, de modo a permitir a utilização das informações factuais nele contidas, evitando simultaneamente a utilização de análises, conclusões e recomendações de segurança para atribuir culpa ou responsabilidade; ou
- iii) Impedir a utilização do Relatório Final como prova em processos destinados a atribuir culpa ou responsabilidade.

Nota : Em conformidade com o Capítulo 6, 6.2.3., os Relatórios Finais estão disponíveis ao público no interesse da prevenção de acidentes e não estão sujeitos à proteção prevista no ponto 5.2.1. No entanto, a utilização de partes do Relatório Final, em particular a análise, as conclusões e as recomendações de segurança, como prova perante os tribunais nacionais com vista à atribuição de culpa ou à determinação de responsabilidade, é contrária aos objetivos para os quais a investigação foi realizada.

6. PESSOAL DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES

Por razões de segurança e em conformidade com o Capítulo 3, 3.1, o pessoal responsável pela investigação de acidentes não é obrigado a emitir pareceres sobre questões de culpa ou responsabilidade em processos civis, penais, administrativos ou disciplinares.

ANEXOS

ANEXO A. DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO ESTADO DO OPERADOR NO QUE DIZ RESPEITO A ACIDENTES E INCIDENTES ENVOLVENDO AERONAVES ALUGADAS, FRETADAS OU INTERCAMBIADAS

As Normas e Práticas Recomendadas do Anexo 13 – Investigação de Acidentes e Incidentes com Aeronaves foram elaboradas numa altura em que o Estado de Registo e o Estado do Operador eram normalmente os mesmos. Nos últimos anos, contudo, os acordos internacionais de locação e intercâmbio de aeronaves evoluíram de tal forma que, em muitos casos, o Estado do Operador é diferente do Estado de Registo.

Os acordos de leasing ou de intercâmbio incluem, por vezes, o fornecimento de tripulações de voo pelo Estado de Registo. No entanto, na maioria dos casos, as tripulações de voo são fornecidas pelo Estado do Operador e a aeronave é operada ao abrigo da legislação nacional do Estado do Operador. Da mesma forma, destes acordos podem decorrer diversos arranjos em matéria de aeronavegabilidade. A responsabilidade pela aeronavegabilidade pode recair, total ou parcialmente, sobre o Estado do Operador ou o Estado de Registo. Por vezes, o operador, em conformidade com um sistema de controlo de aeronavegabilidade especificado pelo Estado de Registo, realiza a manutenção e mantém registos.

Em caso de acidente ou incidente, é importante que qualquer Estado que tenha assumido a responsabilidade pela segurança de uma aeronave tenha o direito de participar numa investigação, pelo menos no que diz respeito a essa responsabilidade. É igualmente importante que o Estado que conduz a investigação tenha acesso rápido a todos os documentos e outras informações relevantes para essa investigação.

Quando não for possível determinar com certeza que o local de um acidente ou incidente se situa no território de outro Estado, o Estado do Operador, após consulta ao Estado de Registo, deve aceitar a responsabilidade total ou parcial pela condução da investigação.

ANEXO B: LISTA DE VERIFICAÇÃO DE NOTIFICAÇÃO E COMUNICAÇÕES

Nota: Neste quadro, as expressões seguintes têm o seguinte significado:

- *Ocorrências internacionais: acidentes e incidentes que ocorrem no território de um Estado Contratante com aeronaves registadas noutro Estado Contratante.*
- *Ocorrências nacionais: acidentes e incidentes que ocorrem no território do Estado de registo.*
- *Outras ocorrências: acidentes e incidentes que ocorrem no território de um Estado não contratante ou fora do território de qualquer Estado.*

1. NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTE, DE INCIDENTE GRAVE OU INCIDENTE QUE EXIGE INVESTIGAÇÃO

Remetente	Sobre	Destinatários	Referência RIAISTP.01
Estado de ocorrência	Ocorrências internacionais: Todas as aeronaves	Estado de registo Estado do operador Estado de concepção Estado de fabrico OACI (aeronaves com mais de 2,250 kg) ou aviões turboreactores)	4.1.1
Estado de registo	Acidentes e incidentes graves nacionais e outros:	Estado do operador Estado de concepção Estado de fabrico OACI (aeronaves com mais de 2.250 kg ou turborreactores)	4.1.2

2. RELATÓRIO FINAL

- Acidentes e incidentes graves, independentemente do local de ocorrência

Remetente	Tipo de Relatório	Sobre	Destinatários	Referência RIAISTP.01
Quando o São Tomé e Príncipe conduz a investigação	RELATORIO FINAL	Todas aeronaves	Estado que deu início à investigação Estado de registo Estado do operador Estado de concepção Estado de fabrico Outros Estados que participaram na investigação Estado cujos nacionais morreram ou sofreram lesões graves no acidente Estado que forneceu informações, meios importantes ou peritos.	6.2.
		Aeronaves com mais de 5.700 kg	ICAO	6.2.4

3. RELATÓRIO ADREP

- Acidentes e incidentes independentemente do local de ocorrência

Remetente	Tipo de comunicação	Sobre	Destinatários	Referência RIAISTP.01
Quando São Tomé e Príncipe conduz a investigação	RELATÓRIO PRELIMINAR	Acidente com aeronaves com mais de 2,250 kg	OACI	7.1.1.1.
		Acidentes com aeronaves de 2 250 kg ou menos, caso estejam em causa questões de aeronavegabilidade ou de interesse		7.1.1.2.
	RELATÓRIO DE DADOS DE ACIDENTE	Acidentes com aeronaves com massa máxima de 2 250 kg	OACI	7.2.1.2.
	RELATÓRIO DADOS DE INCIDENTE	Incidentes com aeronaves com peso superior a 5 700 kg	OACI	7.2.1.3.

4. MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES

- Questões de segurança relevantes para outros Estados

Remetente	Tipo de comunicação	Sobre	Destinatários	Referência RIAIA
Quando São Tomé e Príncipe conduz a investigação	Recomendações de segurança	Recomendações feitas a outro Estado	Serviço de investigação deste Estado	6.2.5 c) 8.1
		Documentos OACI	OACI	d) 6.2.5

ANEXO C: LISTA DE EXEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

1. A expressão «incidente grave» está definida no Capítulo 1 da seguinte forma:

- a) Incidente grave. Incidente cujas circunstâncias indicam que houve uma elevada probabilidade de ocorrer um acidente, relacionado com a utilização de uma aeronave e que, no caso de uma aeronave com piloto, ocorre entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de efectuar voo e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção desceram ou, no caso de uma aeronave não tripulada, ocorrer entre o momento em que a aeronave está pronta para ser manobrada para o voar e o momento em que se imobiliza no final do voo em que o sistema de propulsão principal é desligado.
2. Pode haver uma alta probabilidade de acidente se houver pouca ou nenhuma defesa de segurança para evitar que o incidente se transforme em um acidente. Para determinar se tal é o caso, pode ser realizada uma análise dos acontecimentos baseada nos riscos, tendo em conta o cenário mais credível se o incidente se tiver agravado, bem como a eficácia das defesas restantes entre o incidente e o acidente potencial, do seguinte modo:
 - a) Examinar se existe um cenário credível para explicar como este incidente poderia ter-se transformado num acidente;
 - b) Avaliar as defesas remanescentes entre o incidente e o acidente potencial como:
 - i) Eficazes, se existirem várias defesas e se estas falharem ao mesmo tempo; ou
 - ii) Limitadas, se não restassem poucas defesas ou se o acidente tivesse sido evitado apenas por sorte.
 - c) Ter em conta o número e a robustez das defesas restantes entre o incidente e o acidente potencial. Ignorar as defesas que já falharam, e considerar apenas as que funcionaram e quaisquer outras defesas que ainda estão em vigor.

Nota 1 : O cenário mais credível diz respeito à avaliação realista do risco de lesões ou danos resultantes do acidente potencial.

Note 2 : As defesas incluem a tripulação, a sua formação e procedimentos, o ATC, os alertas (dentro e fora da aeronave), os sistemas e redundâncias da aeronave, a concepção estrutural da aeronave e a infra-estrutura do aeródromo.

3. A combinação dessas duas avaliações ajuda a determinar quais incidentes são incidentes graves.

		b) Defesas restantes entre o incidente e o potencial acidente	
		Eficazes	Limitadas
a) Cenário mais credível	Acidente	Incidente	Incidente grave
	Sem acidente	Incidente	

4. No caso de uma aeronave não tripulada, caso o incidente se transforme num acidente, determinar se o resultado mais credível poderia ter causado uma lesão fatal ou grave numa pessoa. As lesões mortais e graves são mais susceptíveis de justificar uma investigação do que os acidentes em que o resultado mais credível se limita a danos ou à perda da aeronave não tripulada. O risco de ferimentos fatais ou graves também pode afetar o escopo da investigação que será realizada.
5. Os incidentes listados são exemplos de incidentes que podem ser graves. Esta lista não é exaustiva e dependendo do contexto, os seus vários pontos podem não ser classificados como incidentes graves se houver defesas entre o incidente e o cenário credível:
 - a) Quase colisões que exigiram uma manobra de prevenção para evitar uma colisão ou uma situação perigosa e casos em que uma acção de prevenção teria sido adequada.

- b) Colisões não classificadas como acidentes.
- c) Impacto com o solo sem perda de controle evitada por pouco.
- d) Descolagens interrompidas numa pista fechada ou não livre, numa pista de circulação ou numa pista não designada.
- e) Descolagem de uma pista fechada ou não livre, de uma pista ou de uma pista não designada.
- f) Aterragens ou tentativas de aterragem numa pista fechada ou não livre, numa pista de circulação, numa pista não designada ou em locais não previstos para aterragem, como estradas.
- g) Remoção de uma perna de aterragem, ou aterragem de barriga, não classificada como acidente.
- h) Arrasto para a aterragem de uma extremidade de asa, de um fuselagem ou de qualquer outra parte da aeronave, quando não classificado como acidente.
- i) Desempenho de descolagem ou de subida inicial muito inferior ao desempenho previsto.
- j) Incêndios ou fumo no posto de pilotagem, na cabine de passageiros ou nos compartimentos de carga ou incêndios do motor, mesmo que tenham sido extintos por meio de agentes extintores.
- k) Eventos que exigiram o uso de oxigênio da emergência pela tripulação de voo.
- l) Avarias estruturais de aeronaves ou desintegrações de motores, incluindo avarias de turbomáquinas não contidas, não classificadas como acidente.
- m) Falhas múltiplas de um ou mais sistemas de bordo que prejudiquem a condução da aeronave.
- n) Caso de Incapacidade de um membro da tripulação de voo durante o voo:
 - i) Para voos com um único piloto (incluindo piloto remoto);
 - ii) Para os voos com vários pilotos em que a segurança do voo tenha sido comprometida por um aumento significativo da carga de trabalho dos outros membros da tripulação.
- o) Situações relacionadas com a quantidade ou a distribuição do combustível que exigem que o piloto declare uma emergência, p. ex.: quantidade de combustível insuficiente, esgotamento do combustível, falha de combustível ou impossibilidade de utilizar todo o combustível utilizável a bordo.
- p) Incursões em pista classificadas segundo o grau de gravidade A. As informações sobre a classificação da gravidade constam do Manual sobre a Prevenção das Incursões em Pista (Doc 9870).
- q) Incidentes de descolagem ou aterragem. Incidentes como tomadas de terreno demasiado curtas, ultrapassagem de pista ou saída lateral de pista.
- r) Falhas de sistemas (incluindo perda de potência ou de impulso), fenómenos meteorológicos, alterações fora do envelope de voo aprovado ou outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave.
- s) Falhas em mais de um sistema em um sistema redundante obrigatório para orientação e navegação de voo.
- t) Largada não intencional, ou intencional como medida de emergência, de uma carga sob a esteira ou de qualquer outra carga externa transportada pela aeronave.

ANEXO D: ORIENTAÇÕES PARA A LEITURA E ANÁLISE DO REGISTRADOR DE VOO

Resposta inicial

O período após um acidente grave é um momento exigente para qualquer autoridade de investigação de acidentes de um Estado. Uma das questões imediatas que requer uma decisão é onde proceder à leitura e análise dos gravadores de voo. É essencial que os gravadores de voo sejam lidos o mais cedo possível após um acidente. A identificação precoce de áreas problemáticas pode influenciar a investigação no local do acidente, onde as provas são, por vezes, efémeras. A identificação precoce de áreas problemáticas pode também resultar em recomendações de segurança urgentes, que podem ser necessárias para evitar a ocorrência de um acidente semelhante.

Muitos Estados não dispõem de instalações próprias para a reprodução e análise das informações dos gravadores de voo (tanto de voz como de dados) e, conseqüentemente, solicitam assistência a outros Estados. É, portanto, essencial que a autoridade de investigação de acidentes do Estado responsável pela investigação tome as providências necessárias atempadamente para que os gravadores de voo sejam lidos numa instalação adequada para o efeito.

Escolha das instalações

O Estado responsável pela investigação pode solicitar a assistência de qualquer Estado que, na sua opinião, possa contribuir melhor para a investigação. O equipamento de reprodução padrão do fabricante e o software de reprodução, normalmente utilizados pelas companhias aéreas e pelas instalações de manutenção, não são considerados adequados para efeitos de investigação. Normalmente, são necessárias técnicas especiais de recuperação e análise caso os gravadores tenham sido danificados.

As instalações destinadas à leitura dos gravadores de voo devem ter a capacidade de:

- a) desmontar e ler gravadores que tenham sofrido danos substanciais;
- b) reproduzir a gravação original ou o módulo de memória sem necessidade de recorrer a um dispositivo de cópia do fabricante ou à caixa do gravador envolvida no acidente ou incidente;
- c) analisar manualmente a forma de onda binária bruta proveniente de gravadores digitais de dados de voo em fita;
- d) melhorar e filtrar digitalmente as gravações de voz através de software adequado; e
- e) analisar graficamente os dados, derivar parâmetros adicionais não explicitamente registados, validar os dados através de verificações cruzadas e utilizar outros métodos analíticos para determinar a precisão e as limitações dos dados.

Participação do Estado de Fabrico (ou de Conceção) e do Estado do Operador

O Estado de Fabrico (ou de Conceção) tem responsabilidades em matéria de aeronavegabilidade e os conhecimentos especializados normalmente necessários para a leitura e análise das informações dos gravadores de voo. Uma vez que as informações dos gravadores de voo podem frequentemente revelar problemas de aeronavegabilidade, o Estado de Fabrico (ou de Conceção) deve ter um representante presente quando a leitura e a análise dos gravadores de voo forem realizadas num Estado diferente do Estado de Fabrico (ou de Conceção).

O Estado do Operador tem responsabilidades regulamentares no que diz respeito à operação de voo e pode fornecer informações sobre questões operacionais que possam ser específicas do operador. Uma vez que as informações do gravador de voo podem revelar problemas operacionais, o Estado do Operador deve também ter um representante presente quando a leitura e a análise do gravador de voo estiverem a ser realizadas.

Procedimentos recomendados

O gravador de dados de voo e o gravador de voz da cabina devem ser lidos pela mesma entidade, uma vez que contêm dados complementares que podem ajudar a validar cada gravação e auxiliar na determinação do tempo e da sincronização.

Os gravadores de voo não devem ser abertos nem ligados, e as gravações originais não devem ser copiadas (especialmente por dispositivos de cópia de alta velocidade) antes da leitura, devido ao risco de danos nas gravações.

A instalação na qual os gravadores de voo são lidos para outro Estado deve ter a oportunidade de comentar o Relatório Final, a fim de garantir que as características da análise dos gravadores de voo tenham sido tidas em conta.

A instalação onde são lidos os gravadores de voo pode necessitar da experiência do fabricante da aeronave e do operador para verificar os dados de calibração e validar as informações registadas. O

Estado responsável pela investigação pode deixar as gravações originais, ou uma cópia das mesmas, nas instalações de leitura até à conclusão da investigação, a fim de facilitar a resolução atempada de pedidos ou esclarecimentos adicionais, desde que as instalações disponham de procedimentos de segurança adequados para salvaguardar as gravações.

ANEXO E: ORIENTAÇÕES PARA DETERMINAÇÃO DOS DANOS CAUSADOS ÀS AERONAVES

1. Se um motor separar de uma aeronave, o evento é classificado como um acidente, mesmo que os danos sejam limitados ao motor.
2. A perda de capotas de motores (ventiladores ou partes quentes) ou de partes de inversores que não causem outros danos à aeronave não é considerada acidente.
3. Ocorrências em que as pás do compressor ou da turbina ou de outros componentes internos do motor, são expelidos pela tubagem do motor não são considerados acidentes.
4. Um radome danificado ou a sua perda não é considerados acidentes, a menos que causem danos significativos a outras estruturas ou sistemas.
5. As ocorrências de perda de *flaps*, *slats* ou outros dispositivos de aumento de sustentação, *winglet*, etc., em que a aeronave está autorizada a voar ao abrigo da lista de desvios de configuração (CDL) não são considerados acidentes.
6. Retração de uma perna do trem de aterragem ou aterragem com trem recolhido, resultando apenas em marcas de abrasão no revestimento, e quando for seguro permitir que a aeronave efectue outro voo após reparações menores ou temporárias e subsequentemente, a aeronave for objecto de trabalhos mais profundo para reparação completa, a ocorrência não será classificada como um acidente.
7. Se os danos estruturais causarem despressurização do aparelho ou impedirem sua pressurização, o evento é classificado como um acidente.
8. Um evento que exija a remoção de elementos para inspeção, como a remoção preventiva de uma perna de trem de aterragem após uma saída de pista de baixa velocidade, não é considerado como um acidente, embora cause muito trabalho, a menos que se verifique danos significativos.
9. Os acontecimentos que impliquem uma evacuação de emergência não são considerados acidentes, a menos que uma pessoa esteja gravemente lesionada ou a aeronave sofra danos significativos.

Nota 1: Em caso de danos a uma aeronave que afetem a sua resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo, a aeronave pode ter aterrado em segurança, mas não pode efetuar outro setor de voo em segurança sem primeiro ser objeto de reparações.

Nota 2: No que diz respeito a danos na aeronave que prejudiquem a resistência estrutural, o desempenho ou as características de voo, a aeronave pode ter aterrado em segurança, mas não pode ser enviada com segurança para um novo trecho sem reparação.

Nota 3: Se a aeronave puder ser colocada em serviço com segurança após reparações menores e, posteriormente, for submetida a trabalhos mais extensos para efetuar uma reparação permanente, a ocorrência não seria classificada como um acidente. Da mesma forma, se a aeronave puder ser colocada em serviço ao abrigo da CDL com o componente afetado removido, em falta ou inoperacional, a reparação não seria considerada uma reparação de grande envergadura e, conseqüentemente, o acontecimento não será classificado como acidente.

Nota 4: O custo das reparações ou a perda estimada, conforme indicado pelas companhias de seguros, podem dar uma indicação dos danos sofridos, mas eles não devem ser usados como o único guia para determinar se o dano justifica classificar o evento como um acidente. Do mesmo modo, um acontecimento pode ser considerado uma «perda total» porque a aeronave não é econômica para reparação, sem ter sofrido danos tais que o acontecimento possa ser classificado como um acidente.

ANEXO F: ACORDOS DE DELEGAÇÃO DE INVESTIGAÇÃO

1. De acordo com o parágrafo i) do ponto 5.1.1.1., o Estado de Ocorrência é responsável por iniciar e

conduzir uma investigação, mas pode delegar total ou parte da condução dessa investigação a outro Estado ou a uma organização regional de investigação de acidentes e incidentes (RAIO) por acordo mútuo e consentimento. De igual modo, a delegação da condução de uma investigação pode ocorrer quando se espera ou é obrigado um Estado a iniciar uma investigação de um acidente ou incidente grave ocorrido no território de um Estado não Contratante que não pretenda conduzir uma investigação de acordo com este regulamento, ou quando o local do acidente ou incidente grave não pode ser definitivamente estabelecido como estando no território de qualquer Estado.

2. A celebração de um acordo de delegação de investigação normalmente começa com uma decisão tomada pelo Estado responsável por iniciar e conduzir a investigação. Em geral, tal Estado pode considerar delegar a condução da investigação a outro Estado ou RAIO, em particular nas situações em que possa ser benéfico ou mais prático para o Estado selecionado ou a RAIO conduzir a investigação, ou quando o Estado responsável por iniciar a investigação não possui os recursos ou a capacidade para investigar a ocorrência de acordo com este Anexo.
3. Dependendo das partes envolvidas na investigação, o âmbito da investigação a ser conduzida por outro Estado ou pela RAIO determinará se é necessário um acordo formal de delegação da investigação ou se um entendimento mútuo será suficiente. Em geral, a delegação de toda a investigação exigiria um acordo formal de delegação da investigação. No caso da delegação de parte da investigação, um acordo formal de delegação ficará ao critério das duas partes.
4. Quando toda a investigação é delegada a outro Estado ou a um RAIO, espera-se que, esse Estado ou RAIO seja, responsável pela condução da investigação, incluindo a emissão do Relatório Final e do relatório ADREP. Quando uma parte da investigação é delegada, o Estado delegador normalmente mantém a responsabilidade pela condução da investigação, incluindo a emissão do Relatório Final e do relatório ADREP. Em todo o caso, o Estado delegador utilizará todos os meios para facilitar a investigação.
5. É importante diferenciar entre a instituição e a condução de uma investigação em termos dos eventos desencadeadores e terminantes de cada função. A instauração da investigação começa no momento em que a autoridade de investigação do acidente é informada sobre o acidente ou incidente e encaminha a notificação oficial do ocorrido aos Estados envolvidos e à OACI, conforme exigido pelo parágrafo 4.1. Conduzir a investigação é função de realizar uma investigação de acordo com este Regulamento e emitir relatórios, incluindo o Relatório Final.
6. É importante que o acordo de delegação da investigação atinja o objetivo da investigação e mantenha a conformidade com os requisitos deste Regulamento. Por isso, as partes do acordo devem garantir que a responsabilidade de cada parte seja claramente definida. O conteúdo e os detalhes do acordo dependem do âmbito da delegação.

Nota: O Manual de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aeronaves, Parte I – Organização e Planeamento (Doc 9756), Capítulo 2, contém material orientativo sobre a delegação de investigações e um acordo modelo de delegação.