



NAMIBE Julho 2022

14º CONSELHO CONSULTIVO

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

5 anos de reformas rumo
ao desenvolvimento sustentável

REFORMAS NO SECTOR DOS TRANSPORTES

A TRANSIÇÃO DE INSTITUTOS PÚBLICOS A AGÊNCIAS E AUTORIDADE

04/07/2022

5 anos de reformas rumo
ao desenvolvimento sustentável

CRIAÇÃO DO INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES (INIPAT)

CRIAÇÃO DO INIPAT

ÍNDICE



I - Retrospectiva



II – Criação do
INIPAT



III - Perspectivas



IV - Conclusão e
Recomendações

I - RETROSPECTIVA

1.1 - Decretos Lei 13/80 e 14/80, de 13 de Fevereiro

- Revogam **SAC** e criam:
 - ✓ **DNAC** - Órgão regulador da aviação civil e surgimento na sua estrutura da área de Prevenção e Investigação de Acidentes (PIA) no formato de uma comissão;
 - ✓ **ENANA-UEE** – Provedora dos serviços de navegação aérea e gestão de aeroportos;

1.2 - Decreto Lei 04/05, de 19 de Janeiro

- Revoga DNAC e cria o **INAVIC** como novo órgão regulador do subsector aéreo, cuja estrutura também previa uma área de apoio técnico denominada de Gabinete de Investigação de Acidentes (GIA).

1.3 - Auditoria da ICAO de 2007

- Detecta um grande número de não conformidades na área de segurança operacional, que tornam imperativo uma profunda revisão do sistema aeronáutico angolano.

1.4 - Decreto Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro

- Surge como resultado do cumprimento do “Plano de Acções Correctivas” às não conformidades detectadas na auditoria da ICAO de 2007;
- Inserção, de forma tímida, de alguns conceitos sobre a investigação e prevenção de acidentes aéreos sob responsabilidade do órgão regulador da actividade aérea.

1.5 - Decreto Presidencial n.º 19/09, de 24 de Agosto

- Cria o GPIAA como um órgão de apoio técnico do MINTRANS responsável pela investigação de acidentes aéreos, na sequência do cumprimento do “Plano de Acções Correctivas”.

1.6 - Decreto Lei n.º 14/19, de 23 de Maio

- Cria a ANIPAA como uma entidade administrativa independente responsável pelas actividades de investigação de acidentes e incidentes aéreos;
- Projecto que não teve sucesso da sua implementação pelos seguintes factos:
 - ✓ Ausência de condições de maturação do projecto e sua fundamentação (de gabinete para entidade independente sem a criação das bases de sustentabilidade);
 - ✓ Não alinhamento às estratégias do Estado Angolano no âmbito de identificação das melhores práticas de segurança operacional dos transportes;
 - ✓ Necessidade de criação de uma entidade de natureza e actuação multimodal e transversal no âmbito de garantia da segurança operacional dos transportes.

1.7 - Decreto Presidencial n.º 233/20, de 14 de Setembro

- Actualiza o E.O. do MINTRANS e extingue o CPIAA como órgão de apoio técnico;
- Início da trajectória para a criação de uma autoridade nacional permanente responsável pela segurança operacional dos transportes do Estado Angolano.

1.8 - Despacho 227/21, de 14 de Janeiro

- Criação da CPIAA para o asseguramento da execução das actividades correntes de investigação de acidentes aéreos sob responsabilidade do Estado Angolano.

II – CRIAÇÃO DO INIPAT

2.1 - Decreto Presidencial n.º 29/22, de 17 de Janeiro

- **Cria e aprova** o E.O. do Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT) como instituto público dotado de personalidade jurídica, autonomia administrativa, financeira e patrimonial, destinado a apoiar o Órgão de Superintendência no exercício das funções de garantia da segurança operacional dos transportes;
- **Missão (art. 3.º)** – investigar os acidentes e incidentes que ocorram com os transportes civis, visando a determinação das causas envolvidas e a prevenção de ocorrências similares;
- **Atribuições (art. 9.º)** – Praticar todos os actos necessários à prevenção e investigação de acidentes e incidentes dos transportes aéreos, marítimos e portuários, ferroviários e em plataformas logísticas.



2.2 - Operacionalização do INIPAT

- Concepção do “Plano de Transição” baseado na busca de soluções para os seguintes 3 principais grupos de elementos considerados críticos, cuja correcção sugere-se antes da próxima auditoria da ICAO:
 - ✓ **Recursos humanos** (11 colaboradores, necessidade de recrutamento);
 - ✓ **Recursos financeiros** (necessidade de uma dotação financeira inicial interna e regulamentação do art. 22 do Decreto Presidencial n.º 29/22, de 27 de Janeiro);
 - ✓ **Recursos materiais** (logística), incluindo instalações para acomodação do INIPAT.
- Estabelecimento de uma base legal consistente que proporcione uma capacidade de actuação credível nas actividades de garantia da segurança operacional dos transportes sob responsabilidade do Estado Angolano.

III – PERSPECTIVAS

3.1 - Principais Expectativas em Torno do Projecto de Criação do INIPAT

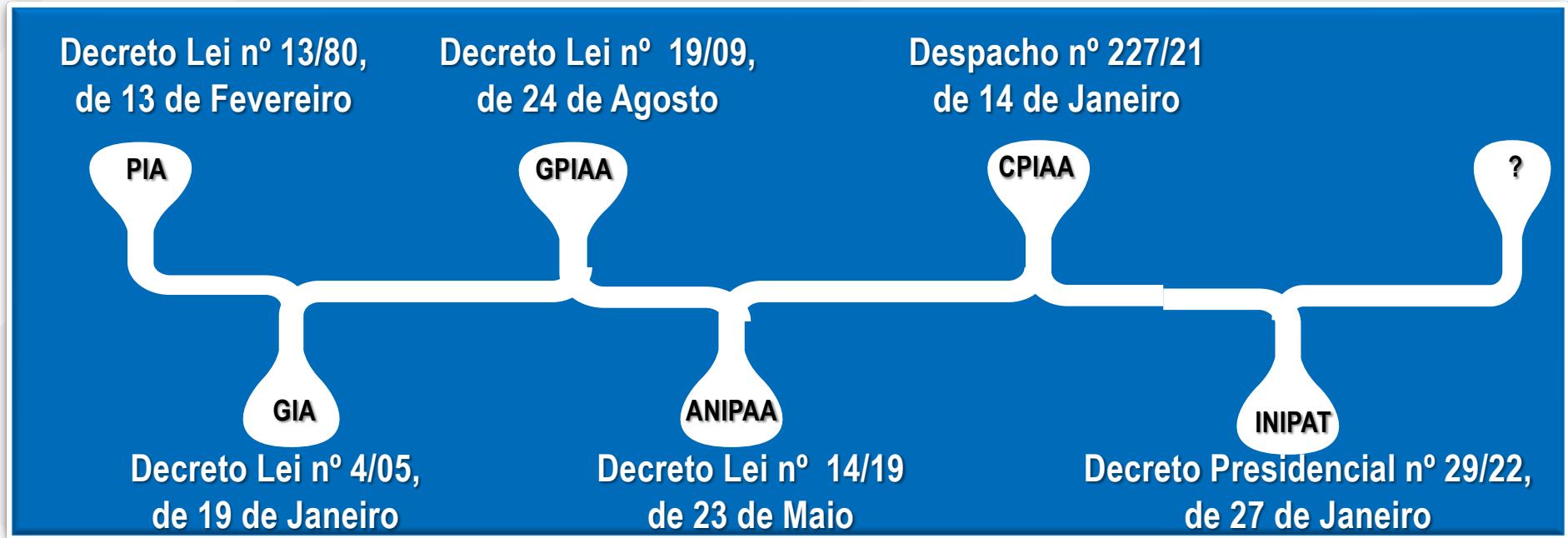
- Adequação do quadro de pessoal e desenvolvimento de um capital humano forte, especializado e tecnicamente capacitado de acordo com as normas e práticas recomendadas sobre a matéria;
- Criação de uma capacidade técnica instalada e modernização das estratégias de garantia da segurança operacional das 3 modalidades de transportes e das plataformas logísticas;
- ✓ Implementação de uma autoridade forte e actuante no âmbito das actividades de investigação e prevenção de acidentes de transportes e em plataformas logísticas;
- Reforço da capacidade de intervenção na promoção dos níveis de segurança operacional dos transportes, visando minimizar os índices de sinistralidade no Sector dos Transportes

- Estabelecimento de mecanismos de cooperação com outras entidades afins, com uma particular incidência para as entidades congêneres do INIPAT;
- Garantia da conformidade do Estado Angolano com as normas e práticas recomendadas pelas organizações regionais e internacionais especializadas, com realce para a ICAO, IMO e UICF.

IV – CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

4.1 - Conclusão

- O processo de criação do INIPAT foi caracterizado por uma longa trajectória marcada por actividades de mais de 4 décadas



- A empreitada não termina por aqui, os trabalhos vão continuar até à conquista de um estatuto condigno e de destaque, que permita consolidar uma autoridade actuante, credível e forte.

4.2 - Recomendações

- Para o sucesso dos propósitos da criação do INIPAT, faz-se necessário a observação das seguintes premissas:
 - ✓ Eficiente regulamentação e implementação das disposições constantes do Decreto Presidencial n.º 29/22, de 27 de Janeiro;
 - ✓ Busca de soluções funcionais e eficientes para as questões consideradas críticas e relacionadas com os recursos humanos, financeiros e materiais;
 - ✓ Necessidade premente de apoio institucional para a criação de condições para o funcionamento normal do INIPAT;
 - ✓ Adopção e implementação das normas e práticas recomendadas pelas organizações regionais e internacionais sobre a matéria de garantia de segurança operacional dos transportes.



NAMIBE Julho 2022

14º CONSELHO CONSULTIVO

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

5 anos de reformas rumo
ao desenvolvimento sustentável

MUITO OBRIGADO PELA ATENÇÃO DISPENSADA

ORGANIZAÇÃO



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



8 TRABALHO DIGNO
E CRESGIMENTO
ECONÔMICO



9 INDÚSTRIA,
INOVAÇÃO
E INFRAESTRUTURAS



11 CIDADES E
COMUNIDADES
SUSTENTÁVEIS



13 AÇÃO CLIMÁTICA

PATROCINADORES



AGÊNCIA
MARÍTIMA
NACIONAL



EMPRESA PORTUÁRIA
DO SOYO-E.P.

