



BOLETIM OFICIAL

S U P L E M E N T O

S U M Á R I O

Agência de Aviação Civil:

Conselho de Administração.

AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Conselho de Administração

DELIBERAÇÃO N.º 1/2010

Ao abrigo do disposto no artigo 173º do Código Aeronáutico (aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro) e da alínea a) do n.º 2 do artigo 12º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil aprovado pelo Decreto-Lei n.º 28/2004, de 12 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 31/2009, de 7 de Setembro), o Conselho de Administração da AAC aprovou a 12 de Fevereiro a primeira edição dos CV CAR's Parte 12 – Segurança do Operador Aeroportuário e Parte 18 – Segurança do Operador Aéreo, em versão portuguesa.

Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia, aos 12 de Fevereiro de 2009. – O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

REGULAMENTOS DE AVIAÇÃO CIVIL

CV-CAR PARTE 12

SEGURANÇA DO OPERADOR AEROPORTUÁRIO

12. A SEGURANÇA DO OPERADOR AEROPORTUÁRIO.

12. A.105 Aplicabilidade

(a) Este regulamento descreve as regras de segurança da aviação que devem ser aplicadas:

- (1) Na operação de um aeroporto ou de um aeródromo que sirva regularmente operações de aeronaves sujeitas a um programa de segurança conforme o CV CAR Parte 18.
- (2) Na operação de um aeroporto ou de um aeródromo que sirva regularmente operações de operador aéreo estrangeiro sujeito a um programa de segurança conforme o CV CAR Parte 10.
- (3) A qualquer pessoa que esteja dentro ou pretenda entrar numa área restrita de segurança ou numa área esterilizada descrita neste CV CAR.
- (4) A qualquer empresa que presta serviços especializados aeroportuários, agentes reconhecidos, empresas prestadoras de serviços de limpeza ou qualquer outra actividade dentro das zonas de segurança de acesso regulamentado.
- (5) A qualquer pessoa que arquive ou introduza dados em qualquer registo ou relatório, mantido, feito ou usado para comprovar o cumprimento ou para exercer quaisquer privilégios previstos neste CV CAR.

12.A.110 Definições

(a) Para os fins do CV CAR Parte 12, deverão aplicar-se as seguintes definições:

- (1) **Actos de Interferência Ilícita.** Actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:
 - (i) Captura ilícita duma aeronave em voo;
 - (ii) Captura ilícita duma aeronave em terra;
 - (iii) Tomada de reféns a bordo duma aeronave ou num aeródromo;
 - (iv) Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior duma instalação aeronáutica;
 - (v) Introdução a bordo duma aeronave ou num aeródromo, duma arma, dum engenho perigoso ou duma matéria perigosa, com fins criminosos;
 - (vi) Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança duma aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público, num aeródromo ou dentro duma instalação da aviação civil.

- (2) **Administração Aeroportuária.** Uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos.
- (3) **Aeronave.** Qualquer aparelho ou máquina capaz de circular pelo espaço aéreo, utilizando as reacções do ar e que seja apto a transportar pessoas ou coisas, com excepção dos aerodeslizadores (hovercrafts).
- (4) **Aeronave em Voo.** Situação duma aeronave a partir do momento em que, terminado o embarque, tenham sido fechadas todas as portas exteriores, até o momento em que uma dessas portas seja aberta para desembarque ou, em caso de aterragem forçada, até que a autoridade competente se responsabilize pela aeronave, bem como pelas pessoas e bens a bordo.
- (5) **Aeronave fora de Serviço.** Aeronave que se encontra estacionada por um período superior a 12 horas ou que não se encontra sob vigilância suficiente para detectar acessos não autorizados.
- (6) **Aeródromo.** Qualquer área delimitada de terra ou de água, incluindo as suas edificações e instalações e os seus equipamentos, destinada, total ou parcialmente, à chegada, ao movimento e à partida de aeronaves e como tal habilitada pela autoridade aeronáutica.
- (7) **Aeroporto (Aeródromo Público Internacional).** Todo o aeródromo que o Estado contratante designar, no seu território, como aeródromo de entrada e de saída, destinado ao tráfego internacional e onde se efectuam as formalidades de controlo aduaneiro, de controlo de pessoas, de saúde pública, de controlo veterinário e fitossanitário e outras formalidades análogas.
- (8) **Agente Reconhecido.** Agente, transitário ou outra entidade que tem relações comerciais com um operador aéreo e que executa controlos de segurança aceites ou exigidos pela autoridade aeronáutica, à carga, ao correio, às encomendas expresso e ao correio postal.
- (9) **Ameaça.** Intenção velada ou declarada de se levar a cabo uma acção hostil contra um determinado alvo.
- (10) **Ameaça de Bomba.** Informação anónima ou de outro tipo sobre a existência de um engenho explosivo ou incendiário, dispositivo ou outro objecto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeródromo ou em outras instalações de apoio à navegação aérea.
- (11) **Área Esterilizada.** Espaço entre a posição de verificação de segurança dos passageiros e a aeronave cujo acesso é rigorosamente controlado.
- (12) **Área Restrita de Segurança.** As áreas do lado ar de um aeródromo, identificadas como sendo áreas particularmente sensíveis onde, para além do controlo de acesso, são realizados outros controlos de segurança. Em regra, estas áreas compreendem, sobretudo, todas as zonas de partida dos passageiros da aviação comercial existentes entre os pontos de rastreo e a aeronave, a zona de tráfego, as zonas de triagem de bagagens, incluindo a placa e as zonas onde as bagagens são colocadas depois de rastreadas e de expedição da carga e as partes situadas do lado ar do terminal de carga, dos correios e dos serviços de limpeza e de *catering*.
- (13) **Arma Branca.** Todo o objecto que pode servir para atacar ou defender, constituído de pontas ou lâminas com capacidade para perfurar ou cortar.
- (14) **Arma de Fogo.** Artefacto utilizado para a propulsão de projecteis sólidos por meio duma rápida expansão de gases obtidos geralmente pela queima controlada da pólvora.
- (15) **Artigo Proibido.** Um objecto susceptível de servir para praticar actos de interferência ilícita e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor.
- (16) **Auditoria de Segurança.** Exame aprofundado de todos os aspectos dum programa de segurança (PNSAC ou programas de operadores aéreos ou de operadores aeroportuários) de modo a determinar se são aplicados de forma contínua e segundo uma norma constante.

- (17) **Autoridade.** A Autoridade que o Estado de Cabo Verde dentro da sua administração designa como competente no âmbito de segurança da aviação civil, e que é responsável pela elaboração, actualização, implementação e controlo da aplicação do PNSAC, isto é, a Agência de Aviação Civil.
- (18) **Autoridade Competente.** O mesmo que Autoridade.
- (19) **Aviação Geral.** Todos os voos excepto os de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo.
- (20) **Bagagens.** Bens pertencentes a passageiros ou a membros de tripulação e transportados a bordo da aeronave em virtude de um contrato com o explorador.
- (21) **Bagagem de Mão ou de Cabine.** Bagagem destinada a ser transportada na cabine duma aeronave.
- (22) **Bagagem de Porão.** Bagagem destinada a ser transportada no porão duma aeronave.
- (23) **Bagagem em Transferência.** Bagagem que num aeródromo resulta do transbordo directo entre dois voos diferentes, seja do mesmo operador aéreo, seja de operadores aéreos diferentes.
- (24) **Bagagem em Trânsito.** Bagagem que num aeródromo chega e parte no mesmo voo. Aplica-se também nas situações em que o transportador muda de aeronave, mas mantém o número de voo de chegada.
- (25) **Bagagem Extraviada.** Bagagem, involuntariamente ou inadvertidamente, separada dos passageiros ou dos membros da tripulação, seus proprietários.
- (26) **Bagagem não Acompanhada.** Bagagem transportada como carga na mesma aeronave ou numa aeronave diferente daquela que transporta a pessoa a que pertence.
- (27) **Carga.** Artigos transportados a bordo duma aeronave e que não estão abrangidos pela definição de provisões de bordo, peças sobressalentes, correio e bagagem acompanhada e extraviada.
- (28) **Cartão de Embarque.** Documento emitido pelo operador aéreo, contendo o número do voo e o nome do passageiro, com a finalidade de permitir o embarque na aeronave.
- (29) **Catering.** Fornecimentos de restauração.
- (30) **Certificação.** Avaliação e confirmação formal por parte da autoridade competente em como uma pessoa possui as competências necessárias para o desempenho das suas funções ao nível definido pela autoridade competente.
- (31) **Controlo de Acesso.** Procedimento de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objectos autorizados, podem ter acesso ao perímetro, área ou zona restrita de segurança.
- (32) **Controlo de Segurança.** Medidas estabelecidas visando impedir a introdução de armas, explosivos ou outros engenhos, artigos ou substâncias perigosas que podem ser utilizados na comissão de actos de interferência ilícita.
- (33) **Controlo de Segurança da Aeronave.** Inspecção do interior duma aeronave a que passageiros possam ter tido acesso e inspecção do porão a fim de descobrir artigos proibidos.
- (34) **Correio.** Correspondência e outros artigos entregues pelos serviços postais para entrega a serviços postais, em conformidade com as regras da União Postal Universal (UPU).
- (35) **Escala.** Qualquer operação de pouso de uma aeronave entre a origem e o destino de um voo.
- (36) **Facilitação.** Conjunto de medidas destinadas a agilizar o processamento e libertação de pessoas e bens, a fim de evitar demoras operacionais desnecessárias, sem comprometer a segurança da aviação civil.
- (37) **Incidente de Segurança.** Uma ocorrência com implicações negativas na segurança e protecção de pessoas e bens.
- (38) **Inquérito de Segurança.** Avaliação das actividades dum aeródromo ou dum operador aéreo de modo a estabelecer as necessidades em matéria de segurança. Consiste em verificar se existem pontos vulneráveis que possam vir a ser explorados na execução dum acto de interferência ilícita, mau grado a implementação de medidas e procedimentos de segurança prescritos pelo PNSAC e de recomendar, em função da ameaça, as medidas para fazer face aos riscos identificados.
- (39) **Inspecção de Segurança.** Exame da implementação de um ou de vários aspectos dos procedimentos e medidas existentes num aeródromo, operador aéreo ou outra entidade que deva aplicar regras de segurança, visando avaliar se estão conformes com o PNSAC, determinar o grau de eficácia na execução dos mesmos, detectar e corrigir as eventuais não conformidades.
- (40) **Inspector de Segurança da Aviação Civil.** É o especialista em segurança da aviação civil, certificado pela autoridade competente, que supervisiona, assessora e conduz as auditorias, as inspecções, os testes, as investigações AVSEC, bem como identifica vulnerabilidades e avalia riscos.
- (41) **Lado ar.** Área de movimento de um aeródromo, terrenos e edifícios adjacentes ou parte dos mesmos e cujo acesso é controlado.
- (42) **Membro de Tripulação.** Pessoa encarregada pelo transportador aéreo para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante um serviço de voo.
- (43) **Mercadoria Perigosa.** Todo o artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, pode constituir um risco para a saúde, para a segurança, para os bens ou para o ambiente, incluídos na lista de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas da ICAO (Documento 9284) ou classificadas como tal.
- (44) **Não Conformidade.** Não cumprimento dos requisitos de segurança da aviação.
- (45) **Operador Aéreo.** Pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar à exploração de uma ou mais aeronaves.
- (46) **Operador Aeroportuário.** O mesmo que Administração Aeroportuária.
- (47) **Passageiros em Transferência.** Passageiros que num aeródromo passam directamente de um voo para outro.
- (48) **Passageiro em Trânsito.** Passageiro que parte de um aeródromo no mesmo voo em que chegou. Aplica-se também nas situações em que o operador muda de aeronave, mas mantém o mesmo número de voo.
- (49) **Pessoal de Segurança.** Trabalhadores dos aeródromos, das transportadoras aéreas, dos prestadores de serviços de assistência em escala e de empresas de segurança privada, que desempenham, a tempo inteiro, funções no âmbito de segurança da aviação civil.
- (50) **Plano de Contingência.** Plano desenvolvido a nível nacional, local e sectorial, abrangendo hipóteses de diversos actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos, visando garantir a continuidade das actividades e dos serviços, bem como responder a situações de emergência através da gestão de crises.
- (51) **Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.** As normas, práticas e procedimentos implementados pelo Estado de Cabo Verde, com vista a garantir a regularidade, a segurança e a eficácia da aviação civil.
- (52) **Programa de Segurança Aeroportuário.** Medidas adoptadas pelos operadores aeroportuários para proteger a aviação civil internacional contra actos de interferência ilícita.
- (53) **Provisões de Bordo.** Artigos de consumo corrente destinados a ser utilizados ou vendidos a bordo de uma aeronave durante o voo.
- (54) **Rastreio.** Execução dos meios técnicos ou outros com vista a detecção de armas, explosivos ou qualquer outro engenho, artigo ou substância perigosa que possam ser utilizados para a prática de um acto de interferência ilícita.

(55) **Sabotagem.** Todo o acto ou toda a omissão deliberada tendente a destruir, maldosamente ou sem motivo, um bem e que põe em perigo a aviação civil, suas instalações e serviços ou constitui um acto de interferência ilícita na aviação civil, suas instalações e serviços.

(56) **Segurança.** Protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais.

(57) **Teste de Segurança.** Verificação aberta ou encoberta duma medida de segurança através da simulação duma tentativa de perpetração de um acto de interferência ilícita. O teste visa verificar a eficácia ou ineficácia duma medida ou dum procedimento.

(58) **Tripulante.** O mesmo que membro de tripulação.

(59) **Transporte Aéreo Comercial.** Operações envolvendo aeronaves no transporte de passageiros carga ou correio, mediante contratação ou remuneração.

(60) **Verificação de Antecedentes.** Verificação da identidade de uma pessoa e da sua experiência profissional, incluindo os antecedentes criminais, desde que legalmente permitido, como parte do processo de avaliação da aptidão de uma pessoa para implementação de controlos de segurança e/ou para o acesso desacompanhado a uma área restrita de segurança.

(61) **Verificação de Segurança da Aeronave.** Uma inspecção minuciosa do interior e exterior da aeronave a fim de descobrir artigos proibidos e mercadorias perigosas.

(62) **Voo Comercial.** Voo regular ou não regular ou actividade de voo destinada ao público em geral ou a grupos privados a título oneroso.

(63) **Voo Doméstico.** Voo com origem e destino dentro do território nacional e que não efectua qualquer escala fora dele.

(64) **Zona de Segurança de Acesso Regulamentado.** O mesmo que Área Restrita de Segurança.

12.A.115 Abreviaturas

(a) Quando no âmbito deste regulamento se utilizarem as seguintes abreviaturas, elas terão os seguintes significados:

- (1) AVSEC – Segurança da Aviação Civil.
- (2) CV CAR – Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde.
- (3) PNFTSAC – Programa Nacional de Formação e Treino em Segurança da Aviação Civil.
- (4) PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.
- (5) PSA – Programa de Segurança Aeroportuário.

12.A.120 Objectivo deste regulamento

(a) Este regulamento visa garantir o melhor nível possível de segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea, contra actos de interferência ilícita;

(b) Para alcance de tal objectivo, o operador aeroportuário deve:

- (1) Estabelecer regulamentos internos, procedimentos e práticas para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita, tendo sempre em conta a segurança, a regularidade e a eficácia dos voos; e
- (2) Zelar para que os regulamentos internos, os procedimentos e as práticas instituídas protejam os passageiros, as tripulações o pessoal em terra, e o público em geral, em todas as questões relativas à protecção contra actos de interferência ilícita na aviação civil e sejam capazes de responder rapidamente a qualquer ameaça acrescida contra a segurança.

12.A.125 Protecção das informações

(a) O operador aeroportuário deve zelar para que os regulamentos internos, os procedimentos e as práticas instituídas relativas

a segurança da aviação civil sejam protegidas e apenas sejam disponibilizadas com base no princípio da necessidade de saber, de modo a evitar a utilização ou divulgação inapropriada desses instrumentos.

(b) Igual protecção devem merecer os documentos nacionais emitidos pela autoridade que não sejam públicos e os documentos estrangeiros relativos à segurança da aviação civil.

12.A.130 Segurança e Facilitação

(a) Embora a segurança da aviação civil seja um objectivo prioritário, o operador aeroportuário deve zelar pela manutenção da eficácia e da celeridade do transporte aéreo.

(b) O operador aeroportuário deve tomar medidas adequadas sempre que seja possível, para que os controlos e os procedimentos de segurança não criem perturbações e atrasos nas actividades da aviação civil, desde que os controlos e procedimentos de segurança não sejam comprometidos.

12.B. MEDIDAS DE SEGURANÇA PARA OS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS

12.B.100 PROGRAMA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIO

12.B.105 Requisitos gerais

(a) Nenhum aeroporto ou aeródromo sujeito ao disposto neste CV CAR deve operar sem que a sua administração adopte e implemente um programa de segurança que:

- (1) Garanta a segurança de pessoas e bens nas operações de aeronaves empregues no transporte aéreo, contra actos de interferência ilícita, pirataria aérea e introdução de explosivos, objectos incendiários ou armas, bem como quaisquer outros objectos proibidos em aeronaves;
- (2) Seja um documento escrito e assinado pelo operador aeroportuário ou por qualquer pessoa a quem ele tenha delegado competência nesta matéria;
- (3) Seja aprovado pela autoridade.

(b) A administração aeroportuária deve conservar uma cópia actual e completa do programa de segurança de cada aeroporto ou aeródromo, devendo disponibiliza-los à autoridade sempre que for solicitado.

12.B.110 Conteúdo

(a) Todo o aeroporto ou aeródromo que serve regularmente operações de um explorador de aeronaves ou de operador aéreo estrangeiro descritas nos CV CAR Partes 09 e 18, deve incluir no seu programa de segurança o seguinte:

- (1) Objectivo do Programa;
- (2) As fontes de regulamentação;
- (3) O sistema de segurança e as responsabilidades de outras autoridades;
- (4) Um esboço da estrutura de segurança do operador e das suas atribuições;
- (5) A Comissão aeroportuária FAL/SEC;
- (6) Os procedimentos relativos à recepção, disseminação e guarda de instruções e circulares informativas e sobre o canal e metodologia de comunicação com as autoridades competentes;
- (7) A descrição das actividades aeroportuárias e os procedimentos de segurança para cada uma delas;
- (8) As medidas de segurança relativas a:
 - (i) Segurança aeroportuária;
 - (ii) Controlo de acesso e de circulação e sua supervisão;
 - (iii) Segurança do lado ar;
 - (iv) Serviços de tráfego aéreo, comunicações e de ajuda à navegação;
 - (v) Áreas de carga;
 - (vi) Iluminação;

- (vii) Áreas estéreis;
- (viii) Vedações;
- (ix) Segurança do lado terra;
- (x) Aviação geral;
- (xi) Verificação de antecedentes;
- (9) Controlo de segurança de passageiros e sua bagagem de mão;
- (10) Controlo da bagagem de porão;
- (11) Controlo de segurança de carga, correio e separados de bagagem;
- (12) Medidas aplicáveis a certos passageiros;
- (13) Controlo de armas de fogo e outras armas;
- (14) Segurança da aeronave;
- (15) Equipamentos de segurança e especificações;
- (16) Resposta a actos de interferência ilícita, incluindo os planos de contingência;
- (17) Instruções para o pessoal de segurança do aeroporto;
- (18) Apêndices que incluem diagramas organizacionais, mapa do aeroporto e das áreas periféricas, mapas detalhados que mostrem o lado ar e o lado terra, mapas detalhados do ou dos terminais, esboço de todas as categorias de áreas, instruções para as unidades do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) e para o pessoal da torre de controlo do tráfego aéreo, diplomas legais e regulamentos e outras informações específicas relacionadas com a segurança do aeroporto;
- (19) O nome, meios de contacto, atribuições e exigências de formação do coordenador de segurança, nos termos definidos na secção 12.C.105.

(b) As regras para elaboração do PSA serão regulamentadas pela AAC.

12.B.115 Aprovação e emendas

(a) O operador aeroportuário que deve possuir um programa de segurança nos termos deste CV CAR deverá submeter a sua proposta inicial de programa de segurança à unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação para aprovação, pelo menos 90 dias antes de se iniciar as operações por qualquer explorador de aeronave nacional ou estrangeira, a quem é exigido um PSA nos termos dos CV CAR Partes 9 e 18, nos seguintes termos:

- (1) Dentro de 30 dias a contar da recepção da proposta do PSA, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação deverá aprova-lo ou notificar por escrito o operador aeroportuário para alterá-lo de modo a obedecer aos requisitos aplicáveis exigidos neste CV CAR e noutros regulamentos aeronáuticos pertinentes.
- (2) Dentro de 30 dias a contar da recepção da notificação para alteração, a administração aeroportuária submeterá à unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação o programa de segurança alterado para aprovação ou solicitará ao Presidente do Conselho de Administração da autoridade para reapreciar o conteúdo da notificação. O pedido de reapreciação deve ser encaminhado para a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação.
- (3) Logo que a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação receber um pedido de reapreciação, aceita-o e anula a notificação ou encaminha-o ao Presidente do Conselho de Administração da autoridade acompanhado das informações pertinentes. O Presidente do Conselho de Administração da autoridade dispõe de 30 dias, a contar da data da recepção do pedido para mandar anulá-lo, modificá-lo ou confirmar a notificação da emenda.

(b) A administração aeroportuária, que pretenda submeter um pedido de emenda do seu programa de segurança, deve proceder do seguinte modo:

- (1) O pedido de emenda deve ser comunicado a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação com pelo menos 45 dias antes da data da sua entrada em vigor, a menos que esta autorize um período mais curto.

(2) Recebida a proposta, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação dispõe de 30 dias para, mediante notificação escrita, aprovar ou rejeitar o pedido de emenda.

(3) Uma emenda do PSA será aprovada desde que a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação considere que razões de segurança e de interesse público assim o aconselham e a proposta garante o nível de segurança exigido neste CV CAR.

(c) Quando razões de segurança ou de interesse público assim o recomendarem, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação pode emendar o PSA, nos seguintes termos:

(1) Notificar o operador aeroportuário da emenda, por escrito, fixando um período nunca inferior a 30 dias durante o qual o operador aeroportuário deve proceder à apresentação escrita de informações, pontos de vista e argumentos sobre a emenda.

(2) Depois de apreciar todo o material relevante, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação notifica o operador aeroportuário de qualquer emenda ou reconsidera a sua. Em caso da adopção da emenda, esta torna-se efectiva não menos de 30 dias depois da sua recepção pelo operador aeroportuário, a menos que este solicite ao Presidente do Conselho de Administração da autoridade a sua reapreciação com pelo menos 15 dias de antecedência em relação à data em que ela deveria tornar-se efectiva. O operador aeroportuário enviará o pedido de reapreciação à unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação. O pedido de reapreciação tempestivamente apresentado produz efeito suspensivo.

(3) Recebido o pedido de reapreciação, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação aceita-o e manda anular a notificação ou reafirma-a.

(d) Se a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação entender que, face a uma emergência relativa à segurança do transporte aéreo, a uma ameaça ou a novos riscos que requeiram uma acção imediata, que os procedimentos contidos nesta secção são contrários ao interesse público, pode introduzir uma emenda sem a notificação previa prevista no parágrafo c) desta secção, que é efectiva e livre de suspensão, na data em que o operador aeroportuário a receber. Neste caso, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação fará constar na notificação uma breve justificação das razões e fundamentos da adopção da emenda.

12.B.120 Alteração de situação que afecta a segurança

(a) Depois da aprovação do PSA, a administração aeroportuária notificará a autoridade sempre que ocorram alterações em relação a:

- (1) Sistemas, medidas, procedimentos, formação, equipamentos de segurança, descrição de áreas ou afectação de pessoal descrito no PSA;
- (2) Operações de um operador aéreo que impliquem modificações do programa de segurança como estabelecido nesta secção; ou
- (3) Configuração ou estrutura física de qualquer área sob o controlo do operador aeroportuário, concessionário ou operador aéreo utilizado para o processo de inspecção, acesso, permanência ou funções de controlo de movimento como exigidos neste CV CAR e nos CV CAR Partes 09 e 18.

(b) Identificada alguma alteração de situação descrita no parágrafo a) desta subsecção, a administração aeroportuária notificará a autoridade num período não superior a 48 horas ou dentro do prazo estabelecido no seu programa de segurança. A administração aeroportuária informará a autoridade de qualquer medida provisória tomada para manter uma segurança adequada, até à aprovação de uma emenda correspondente do programa de segurança. A autoridade ajuizará sobre qualquer medida provisória.

(c) Para alterações de situação cuja duração seja estimada para menos de 60 dias, a administração aeroportuária remeterá à autoridade a informação prevista no parágrafo b) desta subsecção dentro de 72 horas a contar do conhecimento da alteração. A autoridade

responderá à administração aeroportuária, por escrito, do que couber sobre a notificação. Sendo a medida provisória aprovada pela autoridade, esta notificação escrita tornar-se-á parte do PSA durante o período em que a alteração da situação se mantiver.

- (d) Para alterações de situação cuja duração seja estimada para 60 ou mais dias, a administração aeroportuária remeterá à autoridade a informação prevista no parágrafo b) desta subsecção como proposta de emenda do PSA, como previsto na subsecção 12.B.115. O pedido de emenda será feito dentro de 30 dias a contar da identificação da alteração da situação. A autoridade responderá ao pedido nos termos previstos na subsecção 12.B.115.

12.B.125 Falsificação

- (a) Ninguém deve fazer ou permitir que se faça:

- (1) Qualquer declaração falsa de forma intencional, em algum pedido relacionado com qualquer programa de segurança, cartão de acesso, cartão de identificação e nem introduzir neles qualquer emenda, conforme estabelecido neste CV CAR;
- (2) Qualquer lançamento falso de forma intencional em algum registo ou relatório, mantido, feito ou usado para comprovar concordância com este CV CAR ou usufruir de algum privilégio nele previsto;

12.B.130 Responsabilidade dos trabalhadores e outras pessoas

- (a) Ninguém deve:

- (1) Alterar ilicitamente ou interferir, comprometer, modificar, envolver-se ou fazer com que alguém altere ilicitamente, interfira, comprometa, modifique, ou faça com que outra pessoa se envolva, na alteração de qualquer sistema, medida ou procedimento implementado nos termos deste CV CAR.
- (2) Entrar ou permanecer numa área de segurança restrita ou área estéril, violando os sistemas, medidas ou procedimentos aplicáveis ao controlo de acesso, presença ou circulação em tais áreas.
- (3) Usar, permitir que se use ou provocar o uso de qualquer cartão de acesso ou de identificação emitido ou aprovado pelo operador aeroportuário que autorize o acesso, a presença ou a circulação de pessoas e veículos nas áreas restritas de segurança ou áreas estéreis, para fim diferente daquele para o qual foi emitido pela autoridade competente, nos termos estabelecidos neste CV CAR.

- (b) O disposto no parágrafo (a) não se aplica à realização de testes de segurança para comprovar a observância do PNSAC e deste CV CAR, pelas seguintes entidades:

- (1) Autoridade, ou
- (2) Administração aeroportuária ou operador de aeronaves ou operador aéreo estrangeiro, quando ajam de acordo com os procedimentos descritos no respectivo programa de segurança aprovado pela autoridade.

12.B.135 Pessoal policial, militar, das alfândegas, dos serviços de saúde e da imigração

- (a) A todo o pessoal policial, militar, das alfândegas, dos serviços de saúde e da imigração que presta serviço num aeroporto ou se relaciona com a aviação civil, deve ser ministrada adequada formação em matéria de segurança para garantir a compreensão do seu papel na aplicação das medidas de segurança da aviação civil.

- (b) O acesso a áreas restritas de segurança é condicionado a um meio de acesso ou de identificação nos termos definidos neste CV CAR.

12.B.140 Autoridade de inspecção

- (a) Nenhum operador aeroportuário deve impedir qualquer inspector de segurança da aviação civil ou qualquer inspector credenciado pela autoridade, de realizar, a qualquer hora e lugar e sem aviso prévio, auditorias, inspecções, testes, inquéritos de segurança e investigações, incluindo a verificação de registos, documentos e equipamentos, para avaliar a conformidade de um operador aéreo nacional ou estrangeiro ou concessionários, agentes regulados, ou de qualquer agente ou instituição com relevância para a segurança da aviação civil, com:

- (1) O PNSAC em vigor;
- (2) Este e os CV CAR Partes 09, 10 e 18, bem como quaisquer outros regulamentos, directivas e instruções ou programas de segurança aprovados e que obriguem os operadores aeroportuários.

- (b) A pedido da autoridade, o operador aeroportuário deve apresentar evidências da conformidade do seu programa de segurança com este CV CAR e com outros regulamentos aplicáveis, incluindo cópia de todos os registos e documentos que lhe forem solicitados.

12.B.145 Controlo da qualidade

- (a) O operador aeroportuário deve:

- (1) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança sejam submetidas aos procedimentos de selecção e à verificação dos seus antecedentes profissionais, criminais e policiais;
- (2) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança possuam todas as competências necessárias para a execução das suas funções e sejam adequadamente formadas, de acordo com o estabelecido no PNFTSAC e que os respectivos processos individuais sejam mantidos devidamente actualizados;
- (3) Estabelecer normas de performance pertinentes para o seu pessoal que implementa controlos de segurança e proceder a avaliações iniciais e periódicas de modo a zelar para que as normas sejam efectivamente cumpridas;
- (4) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança sejam devidamente certificadas pela autoridade a fim de garantir a aplicação fiável e sistemática das normas e dos procedimentos de segurança instituídos;
- (5) Elaborar e implementar um Programa Interno de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil a fim de avaliar o grau de aplicação do seu programa de segurança e de validar a sua eficácia;
- (6) Realizar auditorias, inspecções, testes e inquéritos de segurança numa base regular a fim de verificar a conformidade das suas operações com a regulamentação em vigor e de permitir a rápida e eficaz correcção de toda não conformidade detectada;
- (7) Zelar para que o pessoal que realiza auditorias, inspecções, testes e inquéritos de segurança seja adequadamente formado, de acordo com o PNFTSAC e com Programa Nacional de Controlo da Qualidade e possua a autoridade necessária para obter as informações de que necessita para o cumprimento das tarefas e zelar pela aplicação das medidas correctivas;
- (8) Quando for submetido a acções de controlo de qualidade, por entidades estrangeiras ou organizações regionais ou internacionais, informar a autoridade, por escrito dessa ocorrência, fornecendo, logo que possível, cópia do relatório contendo os resultados da acção e do plano de acções correctivas se for o caso;
- (9) Se for vítima de um acto de interferência ilícita, proceder a uma reavaliação dos controlos e dos procedimentos de segurança previstos no seu programa de segurança e tomar em tempo oportuno as medidas necessárias para eliminar as vulnerabilidades de modo a evitar a repetição da ocorrência, disso informando a autoridade.

12.B.150 Pessoal de segurança

- (a) Nenhum operador aeroportuário deve seleccionar e empregar uma pessoa para realizar controlos de segurança, a não ser que:

- (1) Possua como habilitações literárias mínimas o 12º ano de escolaridade;
- (2) Possua boa capacidade auditiva e visual, incluindo a distinção de cores, certificada por um médico, para cumprir com as seguintes tarefas:
 - (i) Realizar de forma eficiente e completa a inspecção de bagagens, contentores, *trolleys* ou outros objectos sujeitos a inspecção;
 - (ii) Realizar com suficiente destreza e habilidade, de modo profissional e mediante prévio consentimento do visado, a inspecção com detectores manuais, de passageiros, *staff* ou qualquer outra pessoa que pretenda aceder à uma zona de acesso regulamentado;
 - (iii) Realizar com o consentimento da pessoa visada, a revista manual de passageiros, *staff* ou qualquer outra pessoa que pretenda aceder à uma zona de acesso regulamentado.

(3) Possua habilidade de ler, falar e escrever em português, para:

- (i) Implementar instruções escritas e orais para o desempenho apropriado das tarefas de inspecção nos pontos de controlo;
- (ii) Ler os documentos de identificação, as credenciais de acesso aeroportuário, as passagens aéreas, os cartões de embarque, as etiquetas de bagagem, bem como qualquer outro documento relacionado com o cumprimento das suas tarefas;
- (iii) Informar, compreender e responder a questões colocadas por passageiros *staff* ou qualquer outra pessoa submetida a inspecção, bem como por inspectores de segurança da aviação civil;
- (iv) Escrever relatórios de incidentes e anotações no livro de ocorrências;
- (v) Tenha completado a formação inicial em segurança da aviação civil, tal como estipula o PNFTSAC e o PSA, aprovado pela autoridade.

12.B.155 Formação do pessoal

- (a) O operador aeroportuário deve utilizar pessoal de segurança que possui a formação prevista no PNFTSAC para a respectiva categoria e esteja certificado e registado pela autoridade.
- (b) O operador aeroportuário deve elaborar e submeter à aprovação da autoridade um programa de formação e treino que inclua os requisitos e procedimentos de formação do seu pessoal, de acordo com o estipulado no PNFTSAC.
- (c) O operador aeroportuário deve ter nos seus quadros pelo menos um instrutor de segurança devidamente qualificado em matéria AVSEC e certificado pela autoridade.
- (d) Nenhum operador aeroportuário deve formar ou treinar o seu pessoal em matéria AVSEC, recorrendo a instrutores não aprovados ou não certificados pela autoridade.

12.B. 200 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURANÇA

12.B.205 Objectivo

- (a) O operador aeroportuário deve tomar medidas para impedir que armas, explosivos ou quaisquer outros engenhos, artigos proibidos ou substâncias perigosas que possam ser utilizados na comissão de um acto de interferência ilícita e cujo porte ou transporte não seja autorizado, sejam introduzidos por qualquer meio, no interior de áreas restritas de segurança e a bordo duma aeronave que efectua um voo de aviação civil.

12.B.210 Medidas aplicáveis ao controlo de acesso às áreas restritas

(a) O operador aeroportuário deve:

- (1) Zelar para que as zonas do lado ar sejam controladas a fim de impedir o acesso de pessoas não autorizadas;
- (2) Zelar para que sejam estabelecidas zonas de segurança de acesso regulamentado com base na avaliação do risco efectuada pelas autoridades nacionais pertinentes;
- (3) Implementar sistemas de identificação de pessoas e de veículos para impedir os acessos não autorizados às zonas do lado ar e às zonas de segurança de acesso regulamentado, devendo a identidade ser verificada nos pontos de controlo antes de se autorizar o acesso à essas zonas;
- (4) Proceder à verificação dos antecedentes criminais e policiais de todas as pessoas a quem se concede o acesso desacompanhado às zonas de segurança de acesso regulamentado. A verificação dos antecedentes criminais e policiais deve ser repetida de 3 (três) em 3 (três) anos.
- (5) Proceder ao rastreio a 100% do seu *staff*, do *staff* dos operadores aéreos e de qualquer outro pessoal e respectivos pertences e veículos antes de lhes permitir o acesso às zonas de acesso regulamentadas, visando detectar e impedir a entrada de artigos proibidos nessas zonas;
- (6) Vigiar os movimentos de pessoas e de veículos em todo o lado ar e especialmente ao redor das aeronaves a fim de impedir o acesso às mesmas de pessoas não autorizadas.

(b) As medidas de segurança aplicáveis ao controlo de acesso às áreas restritas serão desenvolvidas por directiva.

12.B.215 Sistemas de identificação

(a) O sistema de identificação pessoal deve incluir o seguinte:

(1) Cartão de Identificação Pessoal que:

- (i) Leve uma fotografia tipo passe, o nome e o apelido, o empregador e o número de identificação da pessoa a quem o cartão é emitido;
- (ii) Indique claramente as áreas regulamentadas onde pode entrar e circular;
- (iii) Indique claramente o prazo de validade; e
- (iv) Tenha o tamanho suficiente para permitir a leitura dos dados e o alcance dos fins a que se propõe;

(2) Procedimentos para assegurar a qualquer pessoa numa zona de segurança de acesso regulamentado, o uso do seu cartão de identificação de forma permanente e visível, colocando-o acima do nível da cintura.

(3) Procedimentos que garantam a segurança do sistema através de:

- (i) Recolha de cartões de identificação fora de prazo e dos das pessoas que já não tenham acesso desacompanhado;
- (ii) Reporte imediato dos cartões de identificação extraviados ou roubados;
- (iii) Substituição de um cartão de identificação apenas mediante uma declaração escrita do interessado dando conta da perda, roubo ou destruição do original.
- (iv) Securitização do *stock* de cartões virgens e dos equipamentos de emissão;

(v) Auditoria do sistema, pelo menos duas vezes por ano, para confirmar a integridade do sistema e a manutenção das normas de emissão dos cartões de identificação.

(b) Todo o operador aeroportuário pode emitir meios de identificação pessoal nos termos do seu programa de segurança, a pessoas cuja actividade seja temporária. O sistema de emissão de cartões de identificação temporários incluirá procedimentos e medidas para:

(1) Reaver o cartão de identificação temporário;

(2) Autorizar o uso do cartão de identificação temporário apenas por tempo limitado;

(3) Assegurar que os cartões de identificação temporários sejam diferentes dos não temporários e apresentem, de forma, clara o prazo de validade.

(c) Todo o operador aeroportuário deve estabelecer e implementar procedimentos para o acompanhamento de pessoas que não tenham acesso desacompanhado as zonas de segurança de acesso regulamentado, que:

(1) Assegurem que apenas pessoas com direito a acesso desacompanhado podem fazer o acompanhamento;

(2) Assegurem que pessoas acompanhadas sejam-no em permanência ou sejam monitorizadas enquanto permanecerem numa zona de segurança de acesso regulamentado de modo a garantir-se que as suas actividades não façam perigar a segurança do aeroporto ou do aeródromo;

(3) Identifiquem que os actos do acompanhante ou da pessoa autorizada se situam nos limites da autorização concedida;

(4) Prevejam o apoio das forças de segurança nos procedimentos de acompanhamento; e

(5) Assegurem que as pessoas acompanhadas para uma área estéril e que não tenham sido inspeccionadas continuem acompanhadas até abandonarem tal área.

12.B.220 Circuito fechado de televisão

(a) O sistema de controlo de acessos e de circulação de pessoas e veículos em áreas públicas e restritas de segurança, deve ser reforçado por um sistema de circuito fechado de televisão (CCTV), vigiado permanentemente a partir de um centro de controlo e que:

- (1) Utiliza equipamentos de vigilância que forneçam imagens coloridas;
- (2) Conta com um número suficiente de câmaras de vigilância, que cubra todos os pontos de acesso de pessoas e veículos, os pontos de rastreio, as áreas estêreis, e as áreas de estacionamento e de movimento das aeronaves;
- (3) Grave as imagens e as reproduza no todo e em segmentos de tempo;
- (4) Disponha de pessoal idóneo, suficiente e treinado para opera-lo.

12.B.225 Medidas aplicáveis às aeronaves

(a) O operador aeroportuário deve implementar procedimentos e utilizar os recursos descritos no seu programa de segurança aprovado para garantir que os operadores aéreos tomem as seguintes medidas de segurança:

- (1) Procedam a um controlo de segurança ou uma verificação de segurança da aeronave, por pessoal devidamente treinado e com auxílio de listas de verificação e fundada na avaliação do risco para a segurança feita pela autoridade;
- (2) Protejam as aeronaves contra interferências não autorizadas desde o momento em que o controlo ou a verificação de segurança é efectuada até à partida da mesma;
- (3) Protejam a aeronave mesmo quando ela não se encontra numa eventual zona de acesso regulamentado;
- (4) Assegurem que os passageiros que desembarcam no destino ou numa escala da aeronave não deixem objectos a bordo;
- (5) Assegurem que em todas as aeronaves os fechos das portas de acesso à cabine de pilotagem estejam operacionais e que só seja possível abri-las a partir de dentro;
- (6) Impeçam o acesso de pessoas não autorizadas na cabine de pilotagem durante o voo;
- (7) Garantam que as aeronaves submetidas a manutenção sejam vigiadas de modo a prevenir o acesso não autorizado às mesmas;
- (8) Instruam a tripulação e o pessoal de manutenção que presta serviço numa aeronave de que devem identificar qualquer pessoa que se aproxime ou que aceda a essa aeronave e confirmar a necessidade de o fazerem;
- (9) Garantir que quando a aeronave estiver fora de serviço, deverá ter as portas fechadas, as escadas retiradas e ser estacionada em local bem iluminado.

(b) As medidas de segurança aplicáveis às aeronaves serão desenvolvidas por directiva.

12.B.230 Medidas aplicáveis aos passageiros e suas bagagens de cabine

(a) O operador aeroportuário deve desenvolver procedimentos e assegurar os meios humanos e os equipamentos necessários e suficientes para que:

- (1) Passageiros, tripulantes à partida e suas respectivas bagagens de cabines sejam rastreados antes de serem admitidos e carregados em aeronaves afectas a operações de aviação civil a partir duma zona de acesso regulamentado;
- (2) Passageiros em transferência e suas respectivas bagagens de cabine sejam rastreados antes do embarque, a menos que a autoridade tenha estabelecido um procedimento de validação em colaboração com o Estado de origem dos passageiros e das bagagens, que assegure que estes foram rastreados adequadamente no ponto de origem e que os

mesmos foram protegidos contra toda a interferência não autorizada, desde o posto de rastreio no aeroporto de origem até à partida da aeronave no aeroporto de correspondência;

- (3) Passageiros e suas bagagens de cabine rastreadas, sejam protegidos contra toda interferência não autorizada desde o posto de rastreio até o embarque na aeronave. Havendo mistura ou contacto com pessoas não rastreadas os passageiros em causa e suas bagagens de cabine serão novamente rastreados antes de embarcarem numa aeronave;
 - (4) Passageiros em trânsito e suas bagagens de cabine sejam protegidos contra toda interferência não autorizada.
- (b) O operador aeroportuário deve assegurar o rastreio de passageiros e tripulantes por um dos seguintes métodos:
- (1) Revista manual;
 - (2) Passagem pelo pórtico detector de metais, sendo que pelo menos 10% de passageiros deverão ser sujeitos à revista manual aleatória contínua.
- (c) O operador aeroportuário deve assegurar o rastreio da bagagem de cabine de passageiros e de tripulantes por um dos seguintes métodos:
- (1) Revista manual de todo o conteúdo de cada bagagem, sendo cada uma examinada para detectar indícios suspeitos, tais como peso inadequado, etc; ou
 - (2) Submissão ao equipamento de raio X convencional, sendo que pelo menos 10% de passageiros verão as suas bagagens sujeitas à revista manual aleatória contínua;
- (d) As medidas de segurança aplicáveis à segurança dos passageiros e as bagagens de cabine serão desenvolvidas por directiva.

12.B.235 Medidas aplicáveis às bagagens de porão

(a) O operador aeroportuário deve desenvolver procedimentos e assegurar os meios humanos e os equipamentos necessários e suficientes para que:

- (1) A bagagem de porão seja recebida por pessoal autorizado dos operadores aéreos;
- (2) As bagagens de porão na origem sejam submetidas ao rastreio antes de serem carregadas a bordo duma aeronave que efectua um voo comercial à partida duma zona de segurança de acesso regulamentado;
- (3) As bagagens de porão que devam ser transportadas num voo comercial sejam protegidas de toda a interferência não autorizada desde o ponto que são entregues pelo passageiro à responsabilidade do operador aéreo até à partida da aeronave na qual são transportadas. Se a integridade das bagagens de porão for comprometida, estas devem ser novamente rastreadas antes de serem embarcadas na aeronave;
- (4) As bagagens de porão em transferência sejam rastreadas antes do embarque, a menos que a autoridade tenha estabelecido um procedimento de validação em colaboração com o Estado de origem das bagagens de porão, que assegure que estas foram rastreadas adequadamente no ponto de origem e que as mesmas foram protegidas contra toda a interferência não autorizada, desde o posto de rastreio no aeroporto de origem até à partida da aeronave no aeroporto de correspondência;
- (5) Os operadores aéreos apenas transportem bagagens de porão que foram identificadas como bagagens acompanhadas ou não acompanhadas, rastreadas segundo às normas estabelecidas e que foram aceites para o transporte num voo comercial. O manifesto de bagagens deverá identificar se a bagagem a transportar é acompanhada ou não acompanhada e que as mesmas estão autorizadas a serem carregadas nesse voo;
- (6) Passageiros sejam questionados no acto de *check in* sobre a segurança da sua bagagem de porão, bem como informados oral e graficamente, sobre os artigos proibidos ou mercadorias perigosas cujo transporte a bordo das aeronaves seja proibido.

(b) O operador aeroportuário deve efectuar o rastreio da bagagem de porão de passageiros e tripulantes a 100%, por um dos seguintes métodos:

- (1) Revista manual; ou
- (2) Submissão ao equipamento de raio X convencional, ou a outros meios bio-sensoriais, como por exemplo, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães farejadores de explosivos, sendo que pelo menos 10% da bagagem deverá ser ainda sujeita à revista manual aleatória contínua.

(c) As medidas de segurança aplicáveis à segurança de porão serão desenvolvidas por directiva.

12.B.240 Recusa de entrada numa área estéril

(a) O operador aeroportuário deve recusar a entrada numa área estéril:

- (1) De qualquer pessoa que não permita que lhe seja efectuada uma revista de segurança nos termos deste regulamento;
- (2) Da bagagem de cabine ou de porão de qualquer pessoa que não permita o seu rastreio nos termos deste regulamento;
- (3) De qualquer pessoa que transporte consigo armas, engenhos explosivos ou incendiários, fora dos casos previstos no PNSAC e do regulamento sobre o transporte de armas de fogo quer na cabine, quer no porão de aeronaves, bem como o transporte de detidos, presos e pessoas sujeitas à custódia administrativa aprovado, e do pessoal policial que presta serviço nos aeroportos e nos aeródromos.

12.B.245 Medidas aplicáveis à carga, ao correio, ao catering e outros

(a) O operador aeroportuário deve desenvolver procedimentos e assegurar os meios humanos e os equipamentos necessários e suficientes para que:

- (1) Controlos de segurança sejam aplicados à carga e ao correio antes de serem carregados a bordo duma aeronave que efectua voos comerciais de passageiros;
- (2) A carga e o correio que devam ser transportados a bordo duma aeronave que efectua voos comerciais de passageiros sejam protegidos contra toda interferência não autorizada desde o ponto onde os controlos de segurança são aplicados até à partida na aeronave;
- (3) O *catering*, provisões de bordo e outros fornecimentos destinados a serem transportados a bordo duma aeronave que efectua voos comerciais de passageiros sejam submetidos a controlos de segurança apropriados e em seguida protegidos, até que sejam carregados a bordo duma aeronave;
- (4) O *Co-Mail* e o *Co-Mat* sejam rastreados antes de serem embarcados.

(b) O operador aeroportuário deve rastrear a carga, o correio, o *catering* e outros, por um dos seguintes métodos:

- (1) Revista manual, ou
- (2) Com equipamentos de raio X, ou
- (3) Submetidos à câmara de simulação ou,
- (4) Submetidos a outros meios técnicos ou bio-sensoriais, como por exemplo, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães farejadores de explosivos, etc.

(c) As medidas de segurança aplicáveis à carga, ao correio e às encomendas expresso serão desenvolvidas por directiva.

12.B.250 Equipamentos de rastreio

(a) O PSA deve descrever, detalhadamente, o tipo, a quantidade e a localização dos equipamentos de segurança utilizados na implementação das medidas preventivas de segurança da aviação civil.

(b) As administrações aeroportuárias devem manter um controle actualizado dos equipamentos de segurança utilizados nos respectivos aeroportos e produzir e conservar documentação

descrevendo a sua identificação, designação, número de série, data de aquisição, local de uso, as datas e os responsáveis técnicos pelas últimas revisões de manutenção e de calibração, actualizando-o anualmente e arquivando-o por cinco anos.

(c) A autoridade desenvolverá uma directiva sobre equipamentos de segurança.

12.B.255 Transporte de armas, de detidos, presos, deportados e inadmissíveis.

(a) O operador aeroportuário deve incluir no seu programa de segurança medidas e procedimentos destinados a assegurar a segurança a bordo das aeronaves quando algum operador aéreo tiver que transportar passageiros obrigados a viajar em resultado de medidas judiciais ou administrativas;

(b) O operador aeroportuário deve assegurar que o comandante da aeronave seja informado quando existirem passageiros obrigados a viajar em virtude de medidas judiciais ou administrativas a fim de permitir a tomada de medidas de segurança apropriadas;

(c) O operador aeroportuário deve zelar para que o porte de armas a bordo de aeronaves aconteça apenas quando a autoridade autorizar por escrito;

(d) Os requisitos e as medidas de segurança aplicáveis ao transporte de armas de fogo quer na cabine quer no porão de aeronaves, bem como o transporte de detidos, presos e pessoas sujeitas à custódia administrativa e judicial serão desenvolvidos por regulamento.

12.C PREVENÇÃO DE ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

12.C.105 Coordenador de segurança

(a) O operador aeroportuário deve designar e manter em exercício um coordenador de segurança aeroportuário (CSA).

(b) O CSA é designado pela administração do operador aeroportuário e representa o primeiro contacto para questões de segurança entre esta e a autoridade como especificado no programa de segurança.

(c) Nenhum operador aeroportuário deve designar uma pessoa como coordenador de segurança sem que antes da sua designação, essa pessoa possua os requisitos estabelecidos no regulamento próprio, salvo se autorizado condicionalmente pela autoridade.

(d) O CSA deve estar contactável 24 horas por dia.

(e) O CSA está sujeitos a certificação por parte da autoridade.

(f) Os requisitos, as qualificações e os deveres do coordenador serão desenvolvidos por directiva.

12.C.110 Plano de contingência

(a) Todo o operador aeroportuário deve adoptar e implementar planos de contingência, devendo revê-los e exercitá-los como especificado no programa de segurança, com a participação de todas as pessoas com responsabilidade na sua execução, bem como assegurar que todas as partes neles envolvidas conhecem a sua responsabilidade e que as informações neles contidas são actuais.

(b) A autoridade deve aprovar a implementação de medidas alternativas, revisões e exercícios dos planos de contingência que visem melhorar o nível global de segurança.

12.C.115 Ameaça de bomba ou pirataria aérea

(a) Logo que recebida uma ameaça específica e credível de bomba ou de outra natureza, à segurança de um voo, o operador aeroportuário deve:

(1) Tomar imediatamente as medidas previstas; e

(2) Informar imediatamente a autoridade e outras entidades competentes.

(b) Logo que recebida uma ameaça específica e credível de bomba ou de outra natureza à segurança de um voo, o operador aeroportuário deve agir no sentido de comprovar se existe ou não algum explosivo ou material incendiário, procedendo do seguinte modo:

(1) Implementando uma inspecção de segurança no solo antes do voo seguinte ou, se a aeronave estiver em voo, inspecioná-la logo a seguir à aterragem.

- (2) Caso a aeronave esteja no solo, fazendo com que o operador aéreo promova o desembarque imediato de todos os passageiros e procedendo a uma inspecção de segurança.
- (3) Se a aeronave estiver em voo, fornecendo imediatamente ao comandante todas as informações disponíveis, a fim de habilitá-lo a adoptar acções necessárias de emergência.
- (c) Logo que recebida uma ameaça credível contra uma instalação específica de um aeroporto, o operador aeroportuário deve:
- (1) Informar imediatamente as forças de segurança e a autoridade.
 - (2) Informar as operadoras aéreas cujas instalações sejam referenciadas pela ameaça.
 - (3) Conduzir uma inspecção de segurança.
- (d) A ameaça de bomba será desenvolvida por directiva.

12.C.120 Apoio das forças de segurança

- (a) Todo aeroporto ou aeródromo sujeito a este CV CAR será provido com:
- (1) Pessoal das forças de segurança em número suficiente para apoiar a implementação do programa de segurança.
 - (2) Pessoal das forças de segurança uniformizado em número adequado a apoiar todo o sistema de rastreio de pessoas e seus pertences.
- (b) Todo o aeroporto ou aeródromo que disponha de um programa de segurança deve assegurar que:
- (1) O pessoal das forças de segurança esteja disponível e preparado para responder a um incidente e apoiar a implementação do programa de segurança, quando solicitado por um operador aéreo sujeito a um programa de segurança nos termos deste e do CV CAR 18.
 - (2) Os procedimentos para o pedido de intervenção das forças de segurança sejam do conhecimento de todos os operadores aéreos com um programa de segurança nos termos deste ou do CV CAR 18.

12.C.125 Pessoal das forças de segurança

- (a) Todo o operador aeroportuário deve assegurar que o pessoal das forças de segurança, enquanto presta serviço no aeroporto ou aeródromo, cumpra com o seguinte:
- (1) Ser identificável por meios adequados;
 - (2) Dispor de armas de fogo e estar autorizado a utilizá-las nos termos da legislação aplicável; e
 - (3) Ter completado a formação adequada nos termos do PNFTSAC.

12.C.130 Informações ao público

- (a) Sempre que indicado pela autoridade, o operador aeroportuário deve afixar em local visível e nos espaços públicos, informações relativas a ameaças contra a segurança. Estas informações devem ser afixadas conforme especificado no plano de segurança e pelo tempo determinado pela autoridade.

12.C.135 Gestão de incidentes

- (a) O operador aeroportuário deve estabelecer os procedimentos para avaliar ameaças de bomba, ameaças de sabotagem, pirataria aérea e outras formas de interferência ilícita nas operações da aviação civil.
- (b) Imediatamente após a recepção de uma ameaça relativa a qualquer dos incidentes descritos no parágrafo a) desta secção, o operador aeroportuário deve:
- (1) Avaliar a ameaça de acordo com o seu programa de segurança;
 - (2) Iniciar as acções correspondentes como especificado no plano de emergência do aeroporto; e
 - (3) Informar imediatamente a autoridade dos actos ou suspeita de actos de interferência ilícita nas operações da aviação civil, incluindo ameaças de bomba contra aeronaves e instalações aeroportuárias.

- (c) Os operadores aeroportuários devem desenvolver procedimentos de resposta de emergência aos incidentes identificados no parágrafo a) desta secção.
- (d) Para assegurar que todas as partes estão ao corrente das suas responsabilidades e que todas as informações contidas no programa de segurança são actuais, o operador aeroportuário deve, pelo menos uma vez por ano, rever os procedimentos contidos nos parágrafos a) e b) desta secção com o envolvimento de todas as pessoas responsáveis pela implementação de tais procedimentos.

12.C.140 Relatórios de incidentes de segurança

- (a) O operador aeroportuário deve elaborar e remeter às autoridades competentes o relatório de incidentes de segurança no formulário e na maneira prescritos pela autoridade quando:
- (1) For vítima de um acto de sabotagem tentado ou consumado ou se for capturada uma aeronave;
 - (2) Descobrir a bordo duma aeronave, armas brancas ou de fogo, engenhos explosivos ou incendiários;
 - (3) Houver uma ameaça contra uma aeronave, uma instalação ou parte dum aeroporto ou aeródromo sob sua responsabilidade;
 - (4) Ocorrer qualquer incidente que tenha relevância na segurança da aviação civil.
- (b) A comunicação de incidentes de segurança será desenvolvida por directiva.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, *Carlos Brazão Monteiro*.

CV-CAR PARTE 18

SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO

18. A SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO

18.A.105 Aplicabilidade

- (a) Este regulamento define regras de segurança da aviação aplicáveis:
- (1) As operações do titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido pela autoridade que se dedica a operações de transporte regular de passageiros ou operações charter públicas;
 - (2) A qualquer pessoa a bordo de uma aeronave operada por um titular de um certificado descrito no parágrafo (a) (1) deste regulamento;
 - (3) A qualquer pessoa num aeroporto no qual são realizadas as operações descritas no parágrafo (a) (1) deste regulamento;
 - (4) A qualquer pessoa que utilize ficheiros ou faça entradas em algum registo ou relatório, mantido, feito ou usado para comprovar a conformidade com este regulamento ou para exercer quaisquer privilégios nele contidos.

- (b) Este CV CAR não é aplicável a operações realizadas com helicópteros ou aeronaves que apenas transportam cargas.

18.A.110 Definições

- (a) Para os fins do CV CAR Parte 18, deverão aplicar-se as seguintes definições:
- (1) **Actos de Interferência Ilícita.** Actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:
 - (i) Captura ilícita duma aeronave em voo;
 - (ii) Captura ilícita duma aeronave em terra;
 - (iii) Tomada de reféns a bordo duma aeronave ou num aeródromo;
 - (iv) Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior duma instalação aeronáutica;

- (v) Introdução a bordo numa aeronave ou num aeródromo, numa arma, dum engenho perigoso ou numa matéria perigosa, com fins criminosos;
- (vi) Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança numa aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público, num aeródromo ou dentro numa instalação da aviação civil.
- (2) **Aeronave.** Qualquer aparelho ou máquina capaz de circular pelo espaço aéreo, utilizando as reacções do ar e que seja apto a transportar pessoas ou coisas, com excepção dos aerodeslizadores (hovercrafts).
- (3) **Aeronave em Voo.** Situação numa aeronave a partir do momento em que, terminado o embarque, tenham sido fechadas todas as portas exteriores, até o momento em que uma dessas portas seja aberta para desembarque ou, em caso de aterragem forçada, até que a autoridade competente se responsabilize pela aeronave, bem como pelas pessoas e bens a bordo.
- (4) **Aeronave fora de Serviço.** Aeronave que se encontra estacionada por um período superior a 12 horas ou que não se encontra sob vigilância suficiente para detectar acessos não autorizados.
- (5) **Aeródromo.** Qualquer área delimitada de terra ou de água, incluindo as suas edificações e instalações e os seus equipamentos, destinada, total ou parcialmente, à chegada, ao movimento e à partida de aeronaves e como tal habilitada pela autoridade aeronáutica.
- (6) **Aeroporto (Aeródromo Público Internacional).** Todo o aeródromo que o Estado contratante designar, no seu território, como aeródromo de entrada e de saída, destinado ao tráfego internacional e onde se efectuam as formalidades de controlo aduaneiro, de controlo de pessoas, de saúde pública, de controlo veterinário e fitossanitário e outras formalidades análogas.
- (7) **Ameaça.** Intenção velada ou declarada de se levar a cabo uma acção hostil contra um determinado alvo.
- (8) **Ameaça de Bomba.** Informação anónima ou de outro tipo sobre a existência de um engenho explosivo ou incendiário, dispositivo ou outro objecto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeródromo ou em outras instalações de apoio à navegação aérea.
- (9) **Arma Branca.** Todo o objecto que pode servir para atacar ou defender, constituído de pontas ou lâminas com capacidade para perfurar ou cortar.
- (10) **Arma de Fogo.** Artefacto utilizado para a propulsão de projecteis sólidos por meio numa rápida expansão de gases obtidos geralmente pela queima controlada da pólvora.
- (11) **Artigo Proibido.** Um objecto susceptível de servir para praticar actos de interferência ilícita e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor.
- (12) **Auditoria de Segurança.** Exame aprofundado de todos os aspectos dum programa de segurança (PNSAC ou programas de operadores aéreos ou de operadores aeroportuários) de modo a determinar se são aplicados de forma contínua e segundo uma norma constante.
- (13) **Autoridade.** A Autoridade que o Estado de Cabo Verde dentro da sua administração designa como competente no âmbito de segurança da aviação civil, e que é responsável pela elaboração, actualização, implementação e controlo da aplicação do PNSAC, isto é, a Agência de Aviação Civil.
- (14) **Autoridade Competente.** O mesmo que Autoridade.
- (15) **Aviação Geral.** Todos os voos excepto os de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo.
- (16) **Bagagens.** Bens pertencentes a passageiros ou a membros de tripulação e transportados a bordo da aeronave em virtude de um contrato com o explorador.
- (17) **Bagagem de Mão ou de Cabine.** Bagagem destinada a ser transportada na cabine numa aeronave.
- (18) **Bagagem de Porão.** Bagagem destinada a ser transportada no porão numa aeronave.
- (19) **Bagagem em Transferência.** Bagagem que num aeródromo resulta do transbordo directo entre dois voos diferentes, seja do mesmo operador aéreo, seja de operadores aéreos diferentes.
- (20) **Bagagem em Trânsito.** Bagagem que num aeródromo chega e parte no mesmo voo. Aplica-se também nas situações em que o transportador muda de aeronave, mas mantém o número de voo de chegada.
- (21) **Bagagem Extraviada.** Bagagem, involuntariamente ou inadvertidamente, separada dos passageiros ou dos membros da tripulação, seus proprietários.
- (22) **Bagagem não Acompanhada.** Bagagem transportada como carga na mesma aeronave ou numa aeronave diferente daquela que transporta a pessoa a que pertence.
- (23) **Carga.** Artigos transportados a bordo numa aeronave e que não estão abrangidos pela definição de provisões de bordo, peças sobressalentes, correio e bagagem acompanhada e extraviada.
- (24) **Cartão de Embarque.** Documento emitido pelo operador aéreo, contendo o número do voo e o nome do passageiro, com a finalidade de permitir o embarque na aeronave.
- (25) **Catering.** Fornecimentos de restauração.
- (26) **Certificação.** Avaliação e confirmação formal por parte da autoridade competente em como uma pessoa possui as competências necessárias para o desempenho das suas funções ao nível definido pela autoridade competente.
- (27) **Controlo de Acesso.** Procedimento de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objectos autorizados, podem ter acesso ao perímetro, área ou zona restrita de segurança.
- (28) **Controlo de Segurança.** Medidas estabelecidas visando impedir a introdução de armas, explosivos ou outros engenhos, artigos ou substâncias perigosas que podem ser utilizados na comissão de actos de interferência ilícita.
- (29) **Controlo de Segurança da Aeronave.** Inspeção do interior numa aeronave a que passageiros possam ter tido acesso e inspeção do porão a fim de descobrir artigos proibidos.
- (30) **Correio.** Correspondência e outros artigos entregues pelos serviços postais para entrega a serviços postais, em conformidade com as regras da União Postal Universal (UPU).
- (31) **Escala.** Qualquer operação de pouso de uma aeronave entre a origem e o destino de um voo.
- (32) **Facilitação.** Conjunto de medidas destinadas a agilizar o processamento e libertação de pessoas e bens, a fim de evitar demoras operacionais desnecessárias, sem comprometer a segurança da aviação civil.
- (33) **Incidente de Segurança.** Uma ocorrência com implicações negativas na segurança e protecção de pessoas e bens.
- (34) **Inquérito de Segurança.** Avaliação das actividades dum aeródromo ou dum operador aéreo de modo a estabelecer as necessidades em matéria de segurança. Consiste em verificar se existem pontos vulneráveis que possam vir a ser explorados na execução dum acto de interferência ilícita, mau grado a implementação de medidas e procedimentos de segurança prescritos pelo PNSAC e de recomendar, em função da ameaça, as medidas para fazer face aos riscos identificados.
- (35) **Inspeção de Segurança.** Exame da implementação de um ou de vários aspectos dos procedimentos e medidas existentes num aeródromo, operador aéreo ou outra

entidade que deva aplicar regras de segurança, visando avaliar se estão conformes com o PNSAC, determinar o grau de eficácia na execução dos mesmos, detectar e corrigir as eventuais não conformidades.

- (36) **Inspector de Segurança da Aviação Civil.** É o especialista em segurança da aviação civil, certificado pela autoridade competente, que supervisiona, assessora e conduz as auditorias, as inspecções, os testes, as investigações AVSEC, bem como identifica vulnerabilidades e avalia riscos.
- (37) **Lado ar.** Área de movimento de um aeródromo, terrenos e edifícios adjacentes ou parte dos mesmos e cujo acesso é controlado.
- (38) **Membro de Tripulação.** Pessoa encarregada pelo transportador aéreo para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante um serviço de voo.
- (39) **Mercadorias.** O mesmo que carga.
- (40) **Mercadoria Perigosa.** Todo o artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, pode constituir um risco para a saúde, para a segurança, para os bens ou para o ambiente, incluídos na lista de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas da ICAO (Documento 9284) ou classificadas como tal.
- (41) **Não Conformidade.** Não cumprimento dos requisitos de segurança da aviação.
- (42) **Operador Aéreo.** Pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar à exploração de uma ou mais aeronaves.
- (43) **Passageiros em Transferência.** Passageiros que num aeródromo passam directamente de um voo para outro.
- (44) **Passageiro em Trânsito.** Passageiro que parte de um aeródromo no mesmo voo em que chegou. Aplica-se também nas situações em que o operador muda de aeronave, mas mantém o mesmo número de voo.
- (45) **Pessoal de Segurança.** Trabalhadores dos aeródromos, das transportadoras aéreas, dos prestadores de serviços de assistência em escala e de empresas de segurança privada, que desempenham, a tempo inteiro, funções no âmbito de segurança da aviação civil.
- (46) **Plano de Contingência.** Plano desenvolvido a nível nacional, local e sectorial, abrangendo hipóteses de diversos actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos, visando garantir a continuidade das actividades e dos serviços, bem como responder a situações de emergência através da gestão de crises.
- (47) **Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.** As normas, práticas e procedimentos implementados pelo Estado de Cabo Verde, com vista a garantir a regularidade, a segurança e a eficácia da aviação civil.
- (48) **Programa de Segurança do Operador Aéreo.** Medidas adoptadas pelos operadores aéreos para proteger a aviação civil internacional contra actos de interferência ilícita.
- (49) **Provisões de Bordo.** Artigos de consumo corrente destinados a ser utilizados ou vendidos a bordo de uma aeronave durante o voo.
- (50) **Rastreio.** Execução dos meios técnicos ou outros com vista a detecção de armas, explosivos ou qualquer outro engenho, artigo ou substância perigosa que possam ser utilizados para a prática de um acto de interferência ilícita.
- (51) **Sabotagem.** Todo o acto ou toda a omissão deliberada tendente a destruir, maldosamente ou sem motivo, um bem e que põe em perigo a aviação civil, suas instalações e serviços ou constitui um acto de interferência ilícita na aviação civil, suas instalações e serviços.
- (52) **Segurança.** Protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais.
- (53) **Teste de Segurança.** Verificação aberta ou encoberta duma medida de segurança através da simulação duma tentativa de perpetração de um acto de interferência ilícita. O teste visa verificar a eficácia ou ineficácia duma medida ou dum procedimento.
- (54) **Tripulante.** O mesmo que membro de tripulação
- (55) **Transporte Aéreo Comercial.** Operações envolvendo aeronaves no transporte de passageiros carga ou correio, mediante contratação ou remuneração.
- (56) **Verificação de Antecedentes.** Verificação da identidade de uma pessoa e da sua experiência profissional, incluindo os antecedentes criminais, desde que legalmente permitido, como parte do processo de avaliação da aptidão de uma pessoa para implementação de controlos de segurança e/ou para o acesso desacompanhado a uma zona de segurança de acesso regulamentado.
- (57) **Verificação de Segurança da Aeronave.** Uma inspecção minuciosa do interior e exterior da aeronave a fim de descobrir artigos proibidos e mercadorias perigosas.
- (58) **Voo Comercial.** Voo regular ou não regular ou actividade de voo destinada ao público em geral ou a grupos privados a título oneroso.
- (59) **Voo Doméstico.** Voo com origem e destino dentro do território nacional e que não efectua qualquer escala fora dele.
- (60) **Zona de Segurança de Acesso Regulamentado.** As áreas do lado ar de um aeródromo, identificadas como sendo áreas particularmente sensíveis onde, para além do controlo de acesso, são realizados outros controlos de segurança. Em regra, estas áreas compreendem, sobretudo, todas as zonas de partida dos passageiros da aviação comercial existentes entre os pontos de rastreio e a aeronave, a zona de tráfego, as zonas de triagem de bagagens, incluindo a placa e as zonas onde as bagagens são colocadas depois de rastreadas e de expedição da carga e as partes situadas do lado ar do terminal de carga, dos correios e dos serviços de limpeza e de *catering*.

18.A.115 Abreviaturas

(a) Quando no âmbito deste regulamento se utilizarem as seguintes abreviaturas, elas terão os seguintes significados:

- (1) AVSEC – Segurança da Aviação Civil
- (2) CV CAR – Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
- (3) OACI – Organização da Aviação Civil Internacional
- (5) PNFTSAC – Programa Nacional de Formação e Treino em Segurança da Aviação Civil
- (6) PNCQSAC – Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil
- (4) PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
- (5) PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo

18.A.120 Objectivo deste regulamento

(a) Este regulamento visa garantir o melhor nível possível de segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea, contra actos de interferência ilícita.

(b) Para alcance de tal objectivo, o operador aéreo deve:

- (1) Estabelecer regulamentos internos, procedimentos e práticas para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita, tendo sempre em conta a segurança, a regularidade e a eficácia dos voos; e
- (2) Zelar para que os regulamentos internos, os procedimentos e as práticas instituídas protejam os passageiros, as tripulações o pessoal em terra, e o público em geral, em todas as questões relativas à protecção contra actos de interferência ilícita na aviação civil e sejam capazes de responder rapidamente a qualquer ameaça acrescida contra a segurança.

18.A.125 Protecção das informações

- (a) O operador aéreo deve zelar para que os regulamentos internos, os procedimentos e as práticas instituídas relativas a segurança da aviação civil sejam protegidas e apenas sejam disponibilizadas com base no princípio da necessidade de saber, de modo a evitar a utilização ou divulgação inapropriada desses instrumentos.
- (b) Igual protecção devem merecer os documentos nacionais emitidos pela autoridade que não sejam públicos e os documentos estrangeiros relativos à segurança da aviação civil.

18.A.130 Segurança e facilitação

- (a) Embora a segurança da aviação civil seja um objectivo prioritário, o operador aéreo deve zelar pela manutenção da eficácia e da celeridade do transporte aéreo.
- (b) O operador aéreo deve tomar medidas adequadas sempre que seja possível, para que os controlos e os procedimentos de segurança não criem perturbações e atrasos nas actividades da aviação civil, desde que os controlos e procedimentos de segurança não sejam comprometidos.

18.B MEDIDAS DE SEGURANÇA PARA OS OPERADORES AÉREOS**18.B.100 PROGRAMA DE SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO****18.B.105 Adopção e implementação do programa de segurança**

- (a) O operador aéreo afecto ao transporte aéreo comercial de passageiros deve estabelecer, implementar e manter devidamente actualizado, um programa escrito de segurança que responda às exigências do PNSAC e às estabelecidas neste regulamento.
- (b) A obrigação estabelecida em (a) é extensiva aos operadores que se dedicam ao charter público, aviação geral, com o emprego de aeronaves com a massa máxima à descolagem superior a 5.700 kg e às entidades que efectuem trabalho aéreo.

18.B.110 Forma e disponibilização

- (a) O PSOA deve conter os seguintes requisitos gerais:
- (1) Garantir a segurança de pessoas e bens contra actos de interferência ilícita, pirataria aérea e introdução de explosivos, objectos incendiários ou armas a bordo de aeronaves, nos voos promovidos pela operadora aérea;
 - (2) Ser um documento escrito e assinado pelo operador aéreo ou qualquer outra pessoa a quem ele delegue competências nesta matéria;
 - (3) Ser aprovado pela autoridade.
- (b) O operador aéreo sujeito a um programa de segurança deve:
- (1) Manter uma versão original do programa de segurança nas suas instalações.
 - (2) Ter disponível, em cada aeródromo para onde opera, uma cópia integral ou partes relevantes do programa de segurança e instruções adequadas para a sua implementação.
 - (3) Disponibilizar, caso lhe seja solicitado, uma cópia do programa de segurança aprovado para efeitos de inspecção de segurança por parte da autoridade ou doutra entidade com legitimidade para tal.
 - (4) Restringir a distribuição, a divulgação e o fornecimento da informação contida no programa de segurança a pessoas, segundo o princípio da necessidade de saber.
 - (5) Reportar à autoridade a remessa de cópias físicas ou electrónicas do programa de segurança a entidades nacionais ou estrangeiras.
- (c) Quando um operador aéreo nacional se propuser iniciar operações para um aeroporto situado no estrangeiro, a autoridade, em coordenação com a autoridade competente em matéria de segurança da aviação civil do Estado no qual se situa esse aeroporto e com o operador em causa, poderá visitar esse aeroporto de modo a avaliar a adequação das medidas de segurança aí implementadas com as estabelecidas no PNSAC e no PSOA.

(d) O operador aéreo que mantém acordos de código compartilhado ou outros acordos de colaboração com outros operadores aéreos deve notificar à autoridade a natureza desses acordos, bem como a identidade desses operadores.

(e) As regras para elaboração do PSOA serão regulamentadas pela autoridade .

18.B.115 Aprovação e Emendas

(a) Salvo autorização em contrário pela autoridade, o operador aéreo que deve possuir um programa de segurança nos termos deste CV CAR deverá submeter a sua proposta inicial de programa de segurança à unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação, para aprovação, pelo menos 90 dias antes da data a partir da qual pretende realizar operações com passageiros. A proposta de PSOA deve estar em conformidade com o disposto nesta secção e o procedimento será o seguinte:

(1) Dentro de 30 dias a contar da recepção da proposta do PSOA, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação, deverá aprova-lo ou notificar por escrito o operador aéreo para alterá-lo de modo a obedecer aos requisitos aplicáveis exigidos neste CV CAR e noutros regulamentos aeronáuticos pertinentes.

(2) Dentro de 30 dias a contar da recepção da notificação para alteração, o operador aéreo submeterá à unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação o programa de segurança alterado para aprovação ou solicitará ao Presidente do Conselho de Administração da autoridade para reapreciar o conteúdo da notificação. O pedido de reapreciação deve ser encaminhado para a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação.

(3) Logo que a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação receber um pedido de reapreciação, aceita-o e anula a notificação ou encaminha-o ao Presidente do Conselho de Administração da autoridade acompanhado das informações pertinentes. O Presidente do Conselho de Administração da autoridade dispõe de 30 dias, a contar da data da recepção do pedido para mandar anular, modificar ou confirmar a notificação de emenda.

(b) Um operador aéreo, que pretenda submeter um pedido de emenda do seu programa de segurança, deve proceder do seguinte modo:

(1) O pedido de emenda deve ser comunicado à unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação com pelo menos 45 dias antes da data da sua entrada em vigor, a menos que este autorize um período mais curto.

(2) Recebida a proposta, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação dispõe de 30 dias para, mediante notificação escrita, aprovar ou rejeitar o pedido de emenda.

(3) Uma emenda do PSOA será aprovada desde que a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação considere que razões de segurança e de interesse público assim o aconselham e a proposta garante o nível de segurança exigido neste CV CAR.

(c) Quando razões de segurança ou de interesse público assim o recomendarem, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação pode emendar o PSOA, nos seguintes termos:

(1) Notifica o operador aéreo da emenda, por escrito, fixando um período nunca inferior a 30 dias durante o qual o operador aéreo deve proceder à apresentação escrita de informações, pontos de vista e argumentos sobre a emenda.

(2) Depois de apreciar todo o material relevante, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação notifica o operador aéreo de qualquer emenda ou reconsidera a sua posição. Em caso de adopção da emenda, esta torna-se efectiva não menos de 30 dias depois da sua recepção pelo operador aéreo, a menos que este solicite ao Presidente do Conselho de Administração da autoridade a sua reapreciação com pelo menos 15 dias de antecedência em relação à data em que ela deveria tornar-se efectiva. O operador aéreo enviará o pedido de reapreciação a unidade

orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação. O pedido de reapreciação tempestivamente apresentado produz efeito suspensivo.

(3) Recebido o pedido de reapreciação, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação aceita-o e manda anular a notificação ou reafirma-a.

(i) Se a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação entender, face a uma emergência relativa à segurança do transporte aéreo, a uma ameaça ou a novos riscos que requeiram uma acção imediata, que os procedimentos contidos nesta secção são contrários ao interesse público, pode introduzir uma emenda sem a notificação prévia prevista no parágrafo c) desta secção, que é efectiva e livre de suspensão, na data em que o operador aéreo a receber. Neste caso, a unidade orgânica da autoridade responsável pela segurança da aviação fará constar na notificação uma breve justificação das razões e fundamentos da adopção da emenda.

18.B.120 Falsificação

(a) Ninguém deve fazer ou permitir que se faça:

- (1) Qualquer declaração falsa de forma intencional, em algum pedido relacionado com qualquer programa de segurança, cartão de acesso, cartão de identificação e nem introduzir neles qualquer emenda, conforme estabelecido neste CV CAR;
- (2) Qualquer lançamento falso de forma intencional, em algum registo ou relatório, mantido, feito ou usado para comprovar concordância com este CV CAR ou usufruir de algum privilégio nele previsto;

18.B.125 Autoridade de inspecção

(a) Nenhum operador aéreo deve impedir qualquer inspector de segurança da aviação civil ou qualquer inspector credenciado pela autoridade, de realizar, a qualquer hora e lugar e sem aviso prévio, auditorias, inspecções, testes, inquéritos de segurança e investigações, incluindo a verificação de registos, documentos e equipamentos, para avaliar a conformidade de um operador aéreo nacional ou estrangeiro ou concessionários, agentes regulados, ou de qualquer agente ou instituição com relevância para a segurança da aviação civil, com:

- (1) O PNSAC em vigor;
- (2) Este e os CV CAR Partes 8, 9, 10 e 12, bem como quaisquer outros regulamentos, directivas e instruções ou programas de segurança aprovados e que obriguem os operadores aéreos.

(b) A pedido da autoridade, o operador aéreo deve apresentar evidências da conformidade do seu programa de segurança com este CV CAR e com outros regulamentos aplicáveis, incluindo cópia de todos os registos e documentos que lhe forem solicitados.

18.B.130 Controlo da qualidade

(a) O operador aéreo deve:

- (1) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança sejam submetidas aos procedimentos de selecção e à verificação dos seus antecedentes profissionais, criminais e policiais.
- (2) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança possuam todas as competências necessárias para a execução das suas funções e sejam adequadamente formadas, de acordo com o estabelecido no PNFTSAC e que os respectivos processos individuais sejam mantidos devidamente actualizados.
- (3) Estabelecer normas de performance pertinentes para o seu pessoal que implementa controlos de segurança e proceder a avaliações iniciais e periódicas de modo a zelar para que as normas sejam efectivamente cumpridas.
- (4) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança sejam devidamente certificadas pela autoridade a fim de garantir a aplicação fiável e sistemática das normas e dos procedimentos de segurança instituídos.

(5) Elaborar e implementar um Programa Interno de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil a fim de avaliar o grau de aplicação do seu programa de segurança e de validar a sua eficácia.

(6) Realizar auditorias, inspecções, testes e inquéritos de segurança numa base regular a fim de verificar a conformidade das suas operações com a regulamentação em vigor e de permitir a rápida e eficaz correcção de toda não conformidade detectada.

(7) Zelar para que o pessoal que realiza auditorias, inspecções, testes e inquéritos de segurança seja adequadamente formado, de acordo com o PNFTSAC e com PNCQSAC e possua a autoridade necessária para obter as informações de que necessita para o cumprimento das tarefas e zelar pela aplicação das medidas correctivas.

(8) Quando for submetido a acções de controlo de qualidade no país ou no estrangeiro, por entidades estrangeiras ou organizações regionais ou internacionais, informar a autoridade, por escrito dessa ocorrência, fornecendo, logo que possível, cópia do relatório contendo os resultados da acção e do plano de acções correctivas se for o caso.

(9) Quando for vítima de um acto de interferência ilícita, proceder a uma reavaliação dos controlos e dos procedimentos de segurança previstos no seu programa de segurança e tomar em tempo oportuno as medidas necessárias para eliminar as vulnerabilidades de modo a evitar a repetição da ocorrência, disso informando a autoridade.

18.B.135 Pessoal de segurança

(a) Nenhum operador aéreo deve seleccionar e empregar uma pessoa para realizar controlos de segurança, a não ser que:

- (1) Possua como habilitações literárias mínimas o 12º ano de escolaridade;
- (2) Possua boa capacidade auditiva e visual, incluindo a distinção de cores, certificada por um médico, para cumprir com as seguintes tarefas:
 - (i) Realizar de forma eficiente e completa a inspecção de bagagens, contentores, *trolleys* ou outros objectos sujeitos a inspecção;
 - (ii) Realizar com suficiente destreza e habilidade, de modo profissional e mediante prévio consentimento do visado, a inspecção com detectores manuais, de passageiros, *staff* ou qualquer outra pessoa que pretenda aceder à uma zona de acesso regulamentado;
 - (iii) Realizar com o consentimento da pessoa visada, a revista manual de passageiros, *staff* ou qualquer outra pessoa que pretenda aceder à uma zona de acesso regulamentado.
- (3) Possua habilidade de ler, falar e escrever em português, para:
 - (i) Implementar instruções escritas e orais para o desempenho apropriado das tarefas de inspecção nos pontos de controlo;
 - (ii) Ler os documentos de identificação, as credenciais de acesso aeroportuário, as passagens aéreas, os cartões de embarque, as etiquetas de bagagem, bem como qualquer outro documento relacionado com o cumprimento das suas tarefas;
 - (iii) Informar, compreender e responder a questões colocadas por passageiros *staff* ou qualquer outra pessoa submetida a inspecção, bem como por inspectores de segurança da aviação civil;
 - (iv) Escrever relatórios de incidentes e anotações no livro de ocorrências;
 - (v) Tenha completado a formação inicial em segurança da aviação civil, tal como estipula o PNFTSAC e o PSOA aprovado pela autoridade.

18.B.140 Formação do pessoal

- (a) O operador aéreo deve utilizar pessoal de segurança que possui a formação prevista no PNFTSAC para a respectiva categoria e esteja certificado e registado pela autoridade.
- (b) O operador aéreo não deve utilizar pessoas como membro da tripulação a não ser que dentro dos 12 meses precedentes essas pessoas tenham completado com aproveitamento o treino de segurança como especificado no PNFTSAC.
- (c) O operador aéreo deve elaborar e submeter à aprovação da autoridade um programa de formação e treino que inclua os requisitos e procedimentos de formação do seu pessoal, de acordo com o estipulado no PNFTSAC.
- (d) Nenhum operador aéreo deve formar ou treinar o seu pessoal em matéria AVSEC, recorrendo a instrutores não aprovados ou não certificados pela autoridade.

18.B.200 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURANÇA**18.B.205 Objectivo**

- (a) O operador aéreo deve tomar medidas para impedir que armas, explosivos ou quaisquer outros engenhos, artigos proibidos ou substâncias perigosas que possam ser utilizados na comissão de um acto de interferência ilícita e cujo porte ou transporte não seja autorizado, sejam introduzidos por qualquer meio, a bordo duma aeronave que efectua um voo de aviação civil.

18.B.210 Medidas aplicáveis às aeronaves.

- (a) O operador aéreo deve implementar procedimentos e utilizar os recursos descritos no seu programa de segurança aprovado para desenvolver as seguintes medidas de segurança:
- (1) Proceder a um controlo de segurança ou uma verificação de segurança da aeronave, no ponto de origem, por pessoal devidamente treinado e com auxílio de listas de verificação e fundada na avaliação do risco para a segurança feita pela autoridade;
 - (2) Proteger a aeronave contra interferências não autorizadas desde o momento em que o controlo ou a verificação de segurança é efectuada até à partida da mesma;
 - (3) Proteger a aeronave mesmo quando ela não se encontra numa eventual zona de acesso regulamentado;
 - (4) Assegurar que os passageiros que desembarcam no destino ou numa escala da aeronave não deixem objectos a bordo;
 - (5) Assegurar que em todas as aeronaves os fechos das portas de acesso à cabine de pilotagem estejam operacionais e que só seja possível abri-las a partir de dentro;
 - (6) Impedir o acesso de pessoas não autorizadas na cabine de pilotagem durante o voo;
 - (7) Garantir que as aeronaves submetidas a manutenção sejam vigiadas de modo a prevenir o acesso não autorizado às mesmas;
 - (8) Instruir a tripulação e o pessoal de manutenção que presta serviço numa aeronave de que devem identificar qualquer pessoa que se aproxime ou que aceda a essa aeronave e confirmar a necessidade de o fazerem;
 - (9) Garantir que quando a aeronave estiver fora de serviço, deverá ter as portas fechadas, as escadas retiradas e ser estacionada em local bem iluminado.

- (b) As medidas de segurança aplicáveis às aeronaves serão regulamentadas pela autoridade.

18.B.215 Medidas aplicáveis aos passageiros e suas bagagens de cabine

- (a) O operador aéreo deve tomar medidas para assegurar que:
- (1) Passageiros, tripulantes à partida e suas respectivas bagagens de cabine sejam rastreados antes de serem admitidos e carregados em aeronaves afectas a operações de aviação civil a partir duma zona de acesso regulamentado;

- (2) Passageiros em transferência e suas respectivas bagagens de cabine sejam rastreados antes do embarque, a menos que a autoridade tenha estabelecido um procedimento de validação em colaboração com o Estado de origem dos passageiros e das bagagens, que assegure que estes foram rastreados adequadamente no ponto de origem e que os mesmos foram protegidos contra toda a interferência não autorizada, desde o posto de rastreio no aeroporto de origem até à partida da aeronave no aeroporto de correspondência;

- (3) Passageiros e suas bagagens de cabine rastreadas, sejam protegidas contra toda interferência não autorizada desde o posto de rastreio até o embarque na aeronave. Havendo mistura ou contacto com pessoas não rastreadas os passageiros em causa e suas bagagens de cabine serão novamente rastreados antes de embarcarem numa aeronave;

- (4) Passageiros em trânsito e suas bagagens de cabine sejam protegidos contra toda interferência não autorizada.

- (5) Passageiros sejam questionados no acto de check in sobre a segurança da sua bagagem de cabine, bem como informados oral e graficamente, sobre os artigos proibidos ou mercadorias perigosas cujo transporte a bordo das aeronaves seja proibido.

- (b) O operador aéreo deve assegurar o rastreio de passageiros e tripulantes por um dos seguintes métodos:

- (1) Revista manual;

- (2) Passagem pelo pórtico detector de metais, sendo que pelo menos 10% de passageiros deverão ser sujeitos à revista manual aleatória contínua.

- (c) O operador aéreo deve assegurar o rastreio da bagagem de cabine de passageiros e de tripulantes por um dos seguintes métodos:

- (1) Revista manual de todo o conteúdo de cada bagagem, sendo cada uma examinada para detectar indícios suspeitos, tais como peso inadequado, etc; ou

- (2) Submissão ao equipamento de raio X convencional, sendo que pelo menos 10% de passageiros verão as suas bagagens sujeitas à revista manual aleatória contínua;

- (d) As medidas de segurança aplicáveis à segurança dos passageiros e as bagagens de cabine serão regulamentadas pela autoridade.

18.B.220 Medidas aplicáveis às bagagens de porão

- (a) O operador aéreo deve tomar medidas para assegurar que:

- (1) As bagagens de porão na origem sejam submetidas ao rastreio antes de serem carregadas a bordo duma aeronave que efectua um voo comercial à partida duma zona de segurança de acesso regulamentado;

- (2) As bagagens de porão que devam ser transportadas num voo comercial sejam protegidas de toda a interferência não autorizada desde o ponto que são entregues pelo passageiro à responsabilidade do operador aéreo até à partida da aeronave na qual são transportadas. Se a integridade das bagagens de porão for comprometida, estas devem ser novamente rastreadas antes de serem embarcadas na aeronave;

- (3) As bagagens de porão de passageiros que não se encontram a bordo não sejam transportadas, salvo se forem bagagens não acompanhadas e as mesmas forem submetidas a controlos de segurança suplementares;

- (4) As bagagens de porão em transferência sejam rastreadas antes do embarque, a menos que a autoridade tenha estabelecido um procedimento de validação em colaboração com o Estado de origem das bagagens de porão, que assegure que estas foram rastreadas adequadamente no ponto de origem e que as mesmas foram protegidas contra toda a interferência não autorizada, desde o posto de rastreio no aeroporto de origem até à partida da aeronave no aeroporto de correspondência;

- (5) Apenas transportem bagagens de porão que foram identificadas como bagagens acompanhadas ou não

acompanhadas, rastreadas segundo às normas estabelecidas e que foram aceites para o transporte num voo comercial. O manifesto de bagagens deverá identificar se a bagagem a transportar é acompanhada ou não acompanhada e que as mesmas estão autorizadas a serem carregadas nesse voo;

- (6) Passageiros sejam questionados no acto de check in sobre a segurança da sua bagagem de porão, bem como informados oral e graficamente, sobre os artigos proibidos ou mercadorias perigosas cujo transporte a bordo das aeronaves seja proibido.

(a) O operador aéreo deve assegurar o rastreio da bagagem de porão de passageiros e tripulantes a 100%, por um dos seguintes métodos:

- (1) Revista manual; ou
- (2) Submissão ao equipamento de raio X convencional, ou a outros meios biossensoriais, como por exemplo, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães farejadores de explosivos, sendo que pelo menos 10% da bagagem deverá ser ainda sujeita à revista manual aleatória contínua.

(c) As medidas de segurança aplicáveis à segurança de porão serão regulamentadas pela autoridade.

18.B.225 Recusa de transporte

(a) O operador aéreo deve negar o transporte:

- (1) De qualquer pessoa que não permita que lhe seja efectuada uma revista de segurança nos termos deste regulamento;
- (2) Da bagagem de cabine ou de porão de qualquer pessoa que não permita o seu rastreio nos termos deste regulamento;
- (3) De qualquer pessoa que pareça intoxicada ou revele indícios físicos ou comportamentais, de influência de álcool, substâncias estupefacientes ou psicotrópicas, susceptível de colocar em perigo a segurança da aeronave e seus ocupantes ou a sua própria vida, por efeito da mudança de pressão durante o voo.

18.B.230 Medidas aplicáveis à carga, ao correio, ao catering e outros

(a) O operador aéreo deve tomar medidas para assegurar que:

- (1) Controlos de segurança sejam aplicados à carga e ao correio antes de serem carregadas a bordo duma aeronave que efectua voos comerciais de passageiros;
- (2) A carga e o correio que devam ser transportados a bordo duma aeronave que efectua voos comerciais de passageiros sejam protegidos contra toda interferência não autorizada desde o ponto onde os controlos de segurança são aplicados até à partida na aeronave;
- (3) O catering, provisões de bordo e outros fornecimentos destinados a serem transportados a bordo duma aeronave que efectua voos comerciais de passageiros sejam submetidos a controlos de segurança apropriados e em seguida protegidos, até que sejam carregados a bordo duma aeronave;
- (4) O Co-Mail e o Co-Mat sejam rastreados antes de serem embarcados.

(b) O operador aéreo deve assegurar o rastreio da carga, do correio, do catering e outros, por um dos seguintes métodos:

- (1) Revista manual, ou
- (2) Com equipamentos de raio x, ou
- (3) Submetidos a câmara de simulação ou,
- (4) Submetidos a outros meios técnicos ou bio-sensoriais, como por exemplo, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães farejadores de explosivos, etc.

(c) As medidas de segurança aplicáveis à carga, ao correio e às encomendas expresso serão regulamentadas pela autoridade.

18.B.235 Transporte de armas, de detidos, presos, deportados e inadmissíveis

- (a) O operador aéreo deve incluir no seu programa de segurança medidas e procedimentos destinados a assegurar a segurança a bordo das suas aeronaves quando tiverem que transportar passageiros obrigados a viajar em resultado de medidas judiciais ou administrativas;
- (b) O operador deve zelar para que o comandante da aeronave seja informado quando existirem passageiros obrigados a viajar em virtude de medidas judiciais ou administrativas a fim de permitir a tomada de medidas de segurança apropriadas;
- (c) O operador aéreo deve zelar para que o porte de armas a bordo de aeronaves aconteça apenas quando a autoridade autorizar por escrito;
- (d) O operador aéreo deve zelar para que o comandante da aeronave seja informado do número de pessoas armadas e dos respectivos lugares a bordo.
- (e) Os requisitos e as medidas de segurança aplicáveis ao transporte de armas de fogo quer na cabine quer no porão de aeronaves, bem como o transporte de detidos, presos e pessoas sujeitas à custódia administrativa e judicial serão desenvolvidos por regulamento.

18.C PREVENÇÃO DE ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

18.C.105 Coordenador de segurança

- (a) O operador aéreo deve designar e manter em exercício um coordenador de segurança do operador aéreo (CSOA).
- (b) O CSOA é designado pela administração do operador aéreo e representa o primeiro contacto para questões de segurança entre esta e a autoridade como especificado no programa de segurança.
- (c) Nenhum operador aéreo deve designar uma pessoa como coordenador de segurança sem que antes da sua designação, essa pessoa possua os requisitos estabelecidos no regulamento próprio, salvo se autorizado condicionalmente pela autoridade.
- (d) O CSOA deve estar contactável 24 horas por dia.
- (e) O CSOA está sujeito a certificação por parte da autoridade.
- (f) Os requisitos, as qualificações e os deveres do coordenador serão regulamentadas pela autoridade.

18.C.110 Ameaças à segurança das aeronaves

- (a) O operador aéreo ao receber uma ameaça de bomba ou de outra natureza, contra a segurança de voo, deve tomar imediatamente todas as medidas necessárias para assegurar a segurança da aeronave, passageiros e tripulação a bordo da aeronave, incluindo:
 - (1) Notificar o coordenador de segurança, o comandante da aeronave, a restante tripulação, o operador do aeródromo, sobre a ameaça, os resultados da avaliação efectuada e qualquer contra-medida aplicável;
 - (2) Investigar se existe ou não algum engenho explosivo ou incendiário a bordo, realizando as seguintes diligências:
 - (i) Se a aeronave se encontra em terra, fornecerá ao comandante toda a informação disponível para que possa iniciar as operações de emergência constante dos planos de contingência aprovados;
 - (ii) Se a aeronave se encontra em voo, informará o comandante da mesma sobre toda a informação disponível e determinará uma imediata inspecção de segurança, salvo se isso puser em perigo a segurança da aeronave, dos passageiros e tripulantes;
 - (3) Utilizar uma lista de verificação e de procedimentos para responder a ameaças de bomba quer em aeronaves em voo, quer em aeronaves em terra, devendo esta constar do programa de segurança e doutros manuais relevantes;
- (b) Ao receber uma informação sobre a perpetração ou suspeita de perpetração de um acto de interferência ilícita, notificará a autoridade e o administrador do aeroporto onde se encontra a aeronave afectada;

- (c) Se a aeronave afectada se encontra num território estrangeiro, notificará as autoridades do respectivo Estado;
- (d) Se a aeronave se encontrar em voo, notificará as respectivas autoridades de Controlo de Tráfego Aéreo do Estado em cujo território se prevê que aterre;
- (e) Elaborará um relatório detalhado após o incidente e o remeterá a autoridade.
- (f) O operador aéreo deve:

- (1) Conhecer os procedimentos de emergência e de contingência dos aeroportos para os quais voa, para conhecer a sua eventual participação nos distintos planos existentes e habilitar-se a enviar um representante seu ao Centro de Operações de Emergência ou Centro de Gestão de Crises do aeroporto em caso de acto de interferência ilícita envolvendo uma das suas aeronaves.
- (2) Identificar no programa de segurança e noutros manuais relevantes, o local de menor risco para cada aeronave em caso de explosão em voo (*Least Risk Bomb Location*) para aonde serão colocados os engenhos suspeitos de serem explosivos, encontrados a bordo durante a inspecção de segurança efectuada;
- (3) Elaborar e submeter à aprovação da autoridade, os planos de contingência para enfrentar os actos de interferência ilícita que eventualmente afectem as suas aeronaves e instalações.

(g) A metodologia de avaliação de ameaças de bomba e outras, bem como as contra medidas aplicáveis serão regulamentadas pela autoridade.

18.C.115 Relatórios de incidentes de segurança

(a) O operador aéreo deve elaborar e remeter às autoridades competentes o relatório de incidentes de segurança, no formulário e na maneira prescritos pela autoridade quando:

- (1) For vítima de captura ilícita tentado ou consumado ou de um acto de sabotagem tentado ou consumado;
- (2) Descobrir a bordo duma aeronave, armas brancas ou de fogo, engenhos explosivos ou incendiários;
- (3) Houver uma ameaça contra uma aeronave, uma instalação ou parte dum aeródromo sob sua responsabilidade.

(b) A comunicação de incidentes de segurança será regulamentada pela autoridade.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, *Carlos Brazão Monteiro*.

DELIBERAÇÃO

Por deliberação do dia 15 de Janeiro de 2010, foi aprovado pelo Conselho de Administração da AAC, uma directiva que estabelece os requisitos para o exercício das funções de coordenador de segurança aeroportuário e do operador aéreo.

Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia, aos 22 de Fevereiro de 2010. – O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

DS – 10-001

DIRECTIVA SOBRE COORDENADORES DE SEGURANÇA

1. OBJECTIVO

O objectivo da presente directiva é estabelecer os requisitos para o exercício das funções de coordenador de segurança aeroportuário e do operador aéreo, bem como as tarefas que devem executar.

2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto na presente directiva entende-se por:

- a) «Actos de Interferência Ilícita», actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:
 - i. Captura ilícita duma aeronave em voo;
 - ii. Captura ilícita duma aeronave em terra;

- iii. Tomada de reféns a bordo duma aeronave ou num aeródromo;
 - iv. Entrada à força numa aeronave, num aeroporto ou no interior duma instalação aeronáutica;
 - v. Introdução a bordo duma aeronave ou num aeroporto, duma arma, dum engenho perigoso ou duma matéria perigosa, com fins criminosos;
 - vi. Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança duma aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público, num aeroporto ou dentro duma instalação da aviação civil;
- b) «Administração Aeroportuária», uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos;
 - c) «Ameaça de Bomba», informação anónima ou de outro tipo sobre a existência de um engenho explosivo ou incendiário, dispositivo ou outro objecto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou em outras instalações de apoio à navegação aérea;
 - d) «Arma de Fogo», artefacto utilizado para a propulsão de projecteis sólidos por meio duma rápida expansão de gases obtidos geralmente pela queima controlada da pólvora;
 - e) «Artigo Proibido», um objecto susceptível de servir para praticar actos de interferência ilícita e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor;
 - f) «Auditoria de Segurança», exame aprofundado de todos os aspectos dum programa de segurança (PNSAC ou programas de operadores aéreos ou de operadores aeroportuários) de modo a determinar se são aplicados de forma contínua e segundo uma norma constante;
 - g) «Certificação», avaliação e confirmação formal por parte da autoridade competente em como uma pessoa possui as competências necessárias para o desempenho das suas funções ao nível definido pela autoridade competente;
 - h) «Inquérito de Segurança», avaliação das actividades dum aeroporto ou dum operador aéreo de modo a estabelecer as necessidades em matéria de segurança. Consiste em verificar se existem pontos vulneráveis que possam vir a ser explorados na execução dum acto de interferência ilícita, mau grado a implementação de medidas e procedimentos de segurança prescritos pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e de recomendar, em função da ameaça, as medidas para fazer face aos riscos identificados;
 - i) «Inspeção de Segurança», exame da implementação de um ou de vários aspectos dos procedimentos e medidas existentes num aeródromo, operador aéreo ou outra entidade que deva aplicar regras de segurança, visando avaliar se estão conformes com o PNSAC, determinar o grau de eficácia na execução dos mesmos, detectar e corrigir as eventuais não conformidades;
 - j) «Operador Aéreo», pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar-se à exploração de uma ou mais aeronaves;
 - k) «Rastreio», execução dos meios técnicos ou outros com vista a detecção de armas, explosivos ou qualquer outro engenho, artigo ou substância perigosa que possam ser utilizados para a prática de um acto de interferências ilícita;
 - l) «Risco», probabilidade dum ataque ser levado a cabo com sucesso;
 - m) «Segurança», protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais;
 - n) «Teste de Segurança», verificação aberta ou encoberta duma medida de segurança através da simulação duma tentativa de perpetração de um acto de interferência ilícita, que tem por objectivo verificar a eficácia ou ineficácia duma medida ou dum procedimento.

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

3.1 Esta directiva destina-se às administrações aeroportuárias, aos operadores aéreos nacionais e aos seus respectivos coordenadores de segurança.

3.2 Os operadores aéreos e as administrações aeroportuárias, devem zelar pelo cumprimento integral da presente directiva e incorporar nos respectivos programas de segurança, as disposições imperativas nele contidas.

4. COORDENADOR DE SEGURANÇA

4.1 Requisitos para as funções de coordenador de segurança

O coordenador de segurança deve possuir o grau necessário de qualificações, conhecimentos e experiência, o que inclui:

- a) Habilitações literárias não inferiores ao 12º ano de escolaridade;
- b) Boa reputação no meio aeronáutico;
- c) Possuir registo criminal e policial limpos;
- d) Experiência das operações de segurança da aviação civil;
- e) Curso Básico de Segurança Aeroportuária ou de Segurança do Operador Aéreo, conforme for o caso;
- f) Curso de Gestão da Segurança da Aviação Civil da OACI ou equivalente;
- g) Curso de Segurança da Carga Aérea;
- h) Curso de Gestão de Crises de Segurança da OACI ou equivalente;
- i) Curso de Inspectores Nacionais da OACI ou equivalente;
- j) Certificação emitida pela AAC;
- k) Conhecimento adequado do PNSAC, do Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil, do Programa Nacional de Formação e Treino em Segurança da Aviação Civil (PNFTSAC) e do Programa de Segurança Aeroportuário (PSA) ou do Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA), conforme for o caso;
- d) Preferencialmente, experiência militar ou policial;
- m) Conhecimento adequado das Convenções em matéria de segurança de aviação civil contra actos de interferência ilícita da OACI, do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, dos Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde, CV-CAR Parte 12 e Parte 18, bem como de outros regulamentos aeronáuticos relativos à segurança;
- n) Conhecimentos nos seguintes domínios:
 - i) Sistemas de segurança e controlo do acesso;
 - ii) Segurança em terra e em voo;
 - iii) Armas e artigos proibidos;
 - iv) Panorâmica do terrorismo.

4.2 Coordenador de segurança aeroportuário

4.2.1 Cada aeródromo nacional aberto ao tráfego comercial de passageiros deve ter um coordenador de segurança, que é a autoridade responsável pela implementação dos controlos de segurança e da boa execução do PNSAC e do PSA.

4.2.2 O coordenador de segurança é designado pelo titular do órgão máximo de direcção da administração aeroportuária e depende directamente do director do aeródromo.

4.2.3 O coordenador de segurança deve estar permanentemente contactável e é o elo de ligação entre o aeródromo e a Agência de Aviação Civil (AAC) para questões de segurança.

4.3 Funções do coordenador de segurança aeroportuário.

Compete ao coordenador de segurança aeroportuário desempenhar as seguintes funções:

- a) Proceder periodicamente, a acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, designadamente, a inquéritos, inspecções, auditorias, testes e investigações de segurança, nos termos dos procedimentos estabelecidos no Programa Interno de Controlo da Qualidade da Segurança (PICQS);

- b) Elaborar relatórios das actividades de controlo da qualidade que empreender;
- c) Levar ao conhecimento da administração aeroportuária, do director do aeródromo, das autoridades policiais, da administração postal, dos operadores aéreos, e doutros organismos que exercem actividades no aeroporto, as falhas e deficiências das medidas de segurança e fazer recomendações visando corrigir as não conformidades;
- d) Reportar as infracções às normas visando a tomada de medidas apropriadas;
- e) Efectuar estudos iniciais aprofundados sobre a situação de segurança do aeródromo;
- f) Ser membro da equipa de planificação e concepção do aeródromo;
- g) Recomendar as características de segurança à incorporar nos planos de modificação de instalações existentes ou nos planos de novas instalações;
- h) Emendar o programa de segurança aeroportuário, para corrigir as carências e não conformidades e responder às necessidades de segurança;
- i) Zelar para que o programa de segurança aeroportuário seja actualizado e devidamente aprovado pela AAC;
- j) Garantir o cumprimento de todas as normas relacionadas com a matéria de segurança, aplicáveis aos aeródromos;
- k) Supervisionar a aplicação de medidas e procedimentos de segurança estabelecidos e promover a sua implementação eficaz;
- l) Participar na preparação de exercícios de gestão de crises de segurança de aviação civil;
- m) Rever os planos de contingência e as medidas de segurança aplicadas na organização, na sequência da realização de um exercício de gestão de crise ou da comissão de acto de interferência ilícita;
- n) Acompanhar as acções de controlo e supervisão realizadas pela AAC, por entidades estrangeiras e organismos internacionais competentes e elaborar os respectivos planos de acções correctivas;
- o) Zelar pela conservação, em bom estado de funcionamento, dos equipamentos de segurança existentes e pela elaboração e cumprimento dos planos de manutenção preventivos e correctivos dos mesmos;
- p) Manter-se em estreita ligação com a unidade de polícia estabelecida no aeródromo, bem como com outras unidades pertinentes;
- q) Zelar pela coordenação em matéria de segurança, das actividades do pessoal de segurança do aeródromo com os serviços de bombeiros e de protecção civil nacional;
- r) Estimular a sensibilização para as questões de segurança e a vigilância de todas as pessoas que trabalham no aeródromo;
- s) Aconselhar e formar segundo os casos, os responsáveis pela implementação das medidas de segurança;
- t) Promover a implementação de meios de resposta eficazes em caso de ameaças e de incidentes;
- u) Realizar a avaliação do risco perante a Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança e tomar as contra medidas necessárias para mitigar ou eliminar os riscos existentes;
- v) Conhecer e compreender as leis e regulamentos nacionais relativos a actos de interferência ilícita na aviação civil e suas instalações e serviços, particularmente aqueles a que é chamado a implementar, bem como as tecnologias e técnicas de segurança;

- w) Manter dossiers devidamente organizados de todos os actos de interferência ilícita ocorridos no aeródromo, incluindo ameaças de bomba e todas as armas e engenhos perigosos detectados nos pontos de rastreio;
- x) Reunir e remeter à AAC todas as informações pertinentes relativas à uma aeronave alvo de apoderamento ilícito;
- y) Coordenar os aspectos de segurança na elaboração do programa de segurança aeroportuário; e
- z) Praticar todos os demais actos que lhe forem atribuídos por lei.

2.2 Coordenador de segurança do operador aéreo

4.4.1 Cada operador aéreo nacional deve ter um coordenador de segurança, responsável pela boa execução do PNSAC e do PSOA, designado pelo titular do órgão máximo de direcção do operador aéreo.

4.4.2 O coordenador de segurança deve depender directamente do titular do órgão máximo de direcção do operador aéreo, ter acesso directo aos níveis de decisão da empresa e possuir a autoridade necessária para implementar e fazer com que todos respeitem o PSOA.

4.4.3 O coordenador de segurança deve estar permanentemente contactável e é o elo de ligação entre a sua empresa e a AAC para questões de segurança.

2.3 Funções do coordenador de segurança do operador aéreo

Compete ao coordenador de segurança do operador aéreo desempenhar as seguintes funções:

- a) Proceder periodicamente, a acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, designadamente, a inquéritos, inspecções, auditorias, testes e investigações de segurança, nos termos dos procedimentos estabelecidos no PICQS;
- b) Elaborar relatórios das actividades de controlo da qualidade que empreender;
- c) Levar ao conhecimento do órgão de direcção do operador aéreo, as falhas e deficiências das medidas de segurança e fazer recomendações visando corrigir as não conformidades;
- d) Reportar as infracções às normas visando a tomada de medidas apropriadas;
- e) Proceder a um exame inicial profundo das instalações, equipamentos e actividades do operador aéreo;
- f) Emendar o programa de segurança do operador aéreo de modo a corrigir as falhas e as não conformidades, em função das exigências da regulamentação nacional e as dos Estados para onde as aeronaves da companhia aérea operam;
- g) Zelar para que o programa de segurança do operador aéreo seja actualizado e devidamente aprovado pela AAC;
- h) Garantir o cumprimento de todas as normas relacionadas com a matéria de segurança, aplicáveis ao operador aéreo;
- i) Supervisionar a aplicação de medidas e procedimentos de segurança estabelecidos e promover a sua implementação eficaz;
- j) Participar na preparação de exercícios de gestão de crises de segurança de aviação civil;
- k) Rever os planos de contingência e as medidas de segurança aplicadas na organização, na sequência da realização de um exercício de gestão de crise ou da comissão de acto de interferência ilícita;
- l) Acompanhar as acções de controlo e supervisão realizadas pela AAC, por entidades estrangeiras e organismos internacionais competentes e elaborar os respectivos planos de acções correctivas;
- m) Zelar pela conservação, em bom estado de funcionamento, dos equipamentos de segurança existentes e pela elaboração e cumprimento dos planos de manutenção preventivos e correctivos dos mesmos;
- n) Manter-se em estreita ligação com a unidade de polícia estabelecida no aeródromo, bem como com outras unidades pertinentes;

- o) Zelar pela coordenação em matéria de segurança, das actividades do pessoal de segurança do operador aéreo com os serviços de bombeiros e de protecção civil nacional;
- p) Estimular a sensibilização para as questões de segurança e a vigilância de todas as pessoas que trabalham no operador aéreo;
- q) Assegurar a formação de todo o pessoal do operador aéreo em matéria de segurança da aviação;
- r) Instituir medidas especiais de segurança durante os períodos de risco acrescido ou em voos críticos;
- s) Realizar a avaliação do risco e tomar as contra medidas necessárias para mitigar ou eliminar os riscos existentes;
- t) Manter dossiers devidamente organizados de todos os actos de interferência ilícita ocorridos com o operador, incluindo ameaças de bomba e todas as armas e engenhos perigosos detectados nos pontos de rastreio e nas suas instalações;
- u) Reportar a AAC todos os actos reais ou suspeitos de interferência ilícita na aviação civil; e
- v) Praticar todos os demais actos que lhe forem atribuídos por lei.

2.2 Certificação dos coordenadores de segurança

4.6.1 Os coordenadores de segurança aeroportuário e do operador aéreo devem ser formalmente certificados pela AAC.

2.2.2 O processo de certificação é o previsto no PNFTSAC em vigor.

5. ACEITAÇÃO CONDICIONAL DE COORDENADORES DE SEGURANÇA

1.1 Sempre que não seja possível a designação de coordenadores de segurança que cumpram os requisitos instituídos no artigo 4º, pode o operador em causa, solicitar a autoridade aeronáutica a aceitação dum candidato que não tenha os requisitos regulamentares aqui instituídos, desde que faça acompanhar o pedido de um plano de acções correctivas, no qual explana a forma como e quando o candidato adquirirá os requisitos em falta.

1.2 O referido plano de acções correctivas deve ser implementado no prazo máximo de 12 (doze) meses. Sem prejuízo do disposto na alínea anterior, a AAC pode recusar o plano proposto, se o achar irrealista ou se o considerar, em face dos requisitos apresentados do candidato e das oportunidades de formação existentes no país ou no estrangeiro, demasiado prolongado no tempo.

1.3 Havendo recusa do plano de acções correctivas proposto pelo operador, a AAC indicará ao operador o modo como conseguirá em menos tempo, a qualificação do candidato, devendo o operador em caso de aceitação da emenda introduzida pela AAC, tomar todas as medidas ao seu alcance, visando a sua materialização.

1.4 Caso o operador recuse a emenda proposta pela AAC, o candidato proposto não será aceite.

6. NORMA TRANSITÓRIA

6.1 Dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias contados a partir da entrada em vigor da presente directiva, todos os coordenadores de segurança dos aeroportos actualmente em funções, e que cumpram os requisitos estabelecidos nesta directiva, devem submeter-se ao processo de certificação, sob pena de deixarem de possuir os requisitos para o exercício do cargo.

2.2 Os actuais coordenadores de segurança em funções, que não possuam os requisitos para o exercício do cargo estabelecidos na presente directiva, têm a partir da entrada em vigor desta directiva, o prazo de 12 (doze) meses para cumprirem os requisitos em falta e submeterem-se ao processo de certificação junto da autoridade nacional de segurança da aviação civil.

7. ENTRADA EM VIGOR

A presente directiva entra em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação.

O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

FAÇA OS SEUS TRABALHOS GRAFICOS NA INCV



NOVOS EQUIPAMENTOS NOVOS SERVIÇOS DESIGNER GRÁFICO AO SEU DISPOR



BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001



Av. Amílcar Cabral/Calçada Diogo Gomes, cidade da Praia, República Cabo Verde.
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: incv@gov1.gov.cv
Site: www.incv.gov.cv

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao Boletim Oficial desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Sendo possível, a Administração da Imprensa Nacional agradece o envio dos originais sob a forma de suporte electrónico (Disquete, CD, Zip, ou email).

Os prazos de reclamação de faltas do Boletim Oficial para o Concelho da Praia, demais concelhos e estrangeiro são, respectivamente, 10, 30 e 60 dias contados da sua publicação.

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser enviada à Administração da Imprensa Nacional.

A inserção nos Boletins Oficiais depende da ordem de publicação neles aposta, competentemente assinada e autenticada com o selo branco, ou, na falta deste, com o carimbo a óleo dos serviços donde provenham.

Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.

ASSINATURAS

Para o país:

	Ano	Semestre
I Série	8.386\$00	6.205\$00
II Série.....	5.770\$00	3.627\$00
III Série	4.731\$00	3.154\$00

Para países estrangeiros:

	Ano	Semestre
I Série	11.237\$00	8.721\$00
II Série.....	7.913\$00	6.265\$00
III Série	6.309\$00	4.731\$00

Os períodos de assinaturas contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.

AVULSO por cada página 15\$00

PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS

1 Página	8.386\$00
1/2 Página	4.193\$00
1/4 Página	1.677\$00

Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.

PREÇO DESTE NÚMERO — 300\$00