



# BOLETIM OFICIAL

## SUMÁRIO

### ASSEMBLEIA NACIONAL:

#### Ordem do Dia:

Da Sessão Plenária do dia 27 de Julho de 2009 e seguintes.

#### Resolução n.º 87/VII/2008:

Deferindo os pedidos de suspensão temporária de mandato dos Deputados Mário Anselmo Couto de Matos, Ernesto Ramos Guilherme Rocha e Jean Emmanuel da Cruz.

#### Despacho de Substituição n.º 89/VII/2008:

Substituindo os Deputados Mário Anselmo Couto de Matos, Ernesto Ramos Guilherme Rocha e Jean Emmanuel da Cruz por João Lopes do Rosário, Ana Augusta Vasconcelos e Maria de Fátima Silva, respectivamente.

### CONSELHO DE MINISTROS:

#### Decreto-Lei n.º 28/2009:

Institucionaliza o número 112 da rede telefónica como número nacional de emergência.

#### Decreto-Regulamentar n.º 14/2009:

Procede à alteração da delimitação da Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) de Santa Maria, na ilha do Sal, a que se refere a alínea i), do n.º 1, do artigo 1.º, do Decreto-Regulamentar n.º 7/94, de 23 de Maio, desanexando uma área destinada à expansão urbana.

#### Resolução n.º 22/2009:

Autoriza o Município da Praia a fazer a concessão da área de terreno indispensável à implementação do projecto "Restaurante Enseada", através de contrato de concessão a favor dos promotores.

#### Resolução n.º 23/2009:

Cria a Unidade de Coordenação do Cadastro Predial, adiante designada por UC-CP, que funciona na directa dependência do membro do governo responsável pela área do cadastro.

#### Resolução n.º 24/2009:

Fixa a remuneração dos membros do Conselho de Administração da Autoridade Reguladora das Aquisições Públicas (ARAP).

### CHEFIA DO GOVERNO:

#### Despacho:

Delegação de competências na Directora-Geral da Administração Pública para participar os actos que se indicam.

#### Republicação:

Do Decreto-Lei n.º 14/2009, de 25 de Maio, sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

### MINISTÉRIO DA ECONOMIA, CRESCIMENTO E COMPETITIVIDADE:

#### Despacho:

Aprova o Regulamento Orgânico do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais.

## ASSEMBLEIA NACIONAL

Artigo Segundo

**Ordem do Dia**

A Assembleia Nacional aprovou a Ordem do Dia abaixo indicada para a Sessão Plenária do dia 27 de Julho de 2009 e seguintes:

**I - Debate sobre o Estado da Nação****II - Aprovação de Propostas de Lei:**

1. Proposta de Lei que estabelece o regime do Sector Empresarial do Estado, incluindo as Bases do Estatuto das Empresas Públicas do Estado.
2. Proposta de Lei que define o Regime Geral da Cooperação Internacional Descentralizada.
3. Proposta de Lei que altera e adita artigos da Lei nº 25/VII/2008, de 3 de Março, sobre o regime especial para a regularização da situação dos particulares que ocupam terrenos do domínio privado do Estado.
4. Proposta de Lei que concede ao Governo autorização legislativa para alterar o Código Aero-náutico de Cabo Verde.
5. Proposta de Lei que concede ao Governo autorização legislativa para revogar integralmente o Regulamento Orgânico das Alfandegas e aprovar o Novo Código Aduaneiro.

**III - Aprovação de Projectos de Resolução**

1. Projecto de Resolução que estabelece a comemoração de datas históricas.
2. Projecto de Resolução que aprova a Conta de Gerência da Assembleia Nacional de 2008.

**IV - Fixação da acta da Sessão Solene de 5 de Julho de 2009.**

Assembleia Nacional, na Praia, aos 27 de Julho de 2009. – O Presidente, *Aristides Raimundo Lima*.

**Comissão Permanente****Resolução nº 87/VII/2009**

de 10 de Agosto

Ao abrigo da alínea *a*) do artigo 55º do Regimento da Assembleia Nacional, a Comissão Permanente delibera o seguinte:

Artigo Primeiro

Deferir o pedido de suspensão temporária de mandato do Deputado Mário Anselmo Couto de Matos, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral de São Vicente, por um período compreendido entre 20 de Julho de 2009 e 20 de Janeiro de 2010.

Deferir o pedido de suspensão temporária de mandato do Deputado Ernesto Ramos Guilherme Rocha, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral do Porto Novo, por um período compreendido entre 24 de Julho e 2 de Agosto de 2009.

Artigo Terceiro

Deferir o pedido de suspensão temporária de mandato do Deputado Jean Emmanuel da Cruz, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral da África, por um período de dez dias, com efeito a partir de 22 de Julho de 2009.

Aprovada em 27 de Julho de 2009.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*.

**Gabinete do Presidente****Despacho Substituição nº 89/VII/2009**

Ao abrigo do disposto na alínea *b*) do artigo 24º do Regimento da Assembleia Nacional, conjugado com o disposto nos artigos 4º, 5º e nº 2 do artigo 6º do Estatuto dos Deputados, defiro, a requerimento do Grupo Parlamentar do PAICV, o pedido de substituição temporária de mandato dos seguintes Deputados:

1. Mário Anselmo Couto de Matos, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral de São Vicente, pelo candidato não eleito da mesma lista, Senhor João Lopes do Rosário.
2. Ernesto Ramos Guilherme Rocha, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral do Porto Novo, pela candidata não eleita da mesma lista, Senhora Ana Augusta Vasconcelos.
3. Jean Emmanuel da Cruz, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral da África, pela candidata não eleita da mesma lista, Senhora Maria de Fátima Silva.

Publique-se.

Assembleia Nacional, aos 27 de Julho de 2009. – O Presidente, *Aristides Raimundo Lima*.

—o§o—

**CONSELHO DE MINISTROS****Decreto-Lei nº 28/2009**

de 10 de Agosto

Toda a prestação organizada de socorros urgentes, qualquer que seja a natureza das acções que desenvolva, assenta numa rede de telecomunicações através da qual se podem solicitar esses mesmos socorros. É, ainda, tal

rede que permite a coordenação dos socorros sempre que a prontidão exige a adequada distribuição dos meios e, conseqüentemente, a sua racional utilização.

Entre nós, existem redes de telecomunicações, objectivadas pelos números 130, 131, e 132 da rede telefónica nacional através dos quais todo o cidadão pode, em caso de necessidade, solicitar a ajuda indispensável para si ou para terceiros aos bombeiros, à polícia e ao hospital, respectivamente.

Pensa o Governo que, mediante esforços a desenvolver por várias entidades, Polícia Nacional, o Serviço Nacional de Protecção Civil, Bombeiros, as estruturas hospitalares e todos os operadores de telefonia fixa e móvel de uso público, será possível, a nível do País tornar acessível à população em geral um meio simples e rápido de contactar com quem a possa socorrer em casos de emergência.

Assim, pelo presente diploma, se institucionaliza um serviço que representa um verdadeiro património para a sua segurança. Através desta rede de telecomunicações, desde que explorada convenientemente, é possível, também, coordenar todas as prestações de socorros, sejam elas específicas das forças de segurança, das equipas de saúde, de bombeiros ou de quaisquer outras, cuja actuação se torne necessária em face de um evento que coloque em situação de grave risco vidas e bens.

Com efeito, ligando o referido número, o utente de imediato entra em contacto com a central de emergência da área respectiva na pessoa de um agente do Serviço Nacional de Protecção Civil, o qual deve dispor da formação técnica necessária para dar seguimento às acções que deve desenvolver, por forma a poder mobilizar o auxílio que lhe é solicitado.

A existência deste número de telefone para as situações de emergência médica, policial e de incêndio não exclui a sua coexistência com outros números de telefone, já existentes ou a criar, dedicados à prestação de outros serviços de urgência, aconselhamento ou apoio.

Muito embora considerada de real valor a existência entre nós do número nacional de socorro 112, reconhece-se que haverá ainda reajustamentos a efectuar, no sentido de proteger e salvaguardar a sua exclusividade, condição necessária à sua eficiência e até à segurança dos utentes.

Na verdade, seria inconveniente que outras entidades, a não ser o Serviço Nacional de Protecção Civil, passassem a controlar o 112, missão que lhe está cometida e para a qual está vocacionada, no âmbito do apoio a prestar aos cuidados requeridos nestas situações.

Com o presente diploma procura-se garantir uma melhor acessibilidade aos pedidos de socorro, melhorando o serviço de atendimento para prestação de assistência a todos os cidadãos nacionais e estrangeiros, introduzindo o número nacional de socorro 112, disponível em todos os países onde residem uma vasta colónia de cabo-verdianos.

A decisão do Governo implica, para além da efectivação dos necessários reajustamentos na actual rede de socorro nacional, a realização de uma campanha de divulgação do novo número.

Assim,

Nos termos da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 203.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

#### **Institucionalização do número nacional de emergência**

1. É institucionalizado o número 112 da rede telefónica como número nacional de emergência.

2. O número de telefone de emergência é de utilização gratuita por parte do público, nos serviços fixo de telefone e móvel terrestre, constituindo acesso preferencial aos vários sistemas de emergência, tendo em atenção as especificidades de cada um deles, cobrindo todo o território nacional.

Artigo 2º

#### **Âmbito**

Para efeitos do presente diploma são abrangidos os sistemas de emergência disponíveis no território nacional, designadamente os coordenados pelas forças de segurança pública (Polícia Nacional), pelo Serviço Nacional de Protecção Civil, pelos Bombeiros e Serviços Hospitalares.

Artigo 3º

#### **Rede de comunicações do número de emergência**

1. A rede de comunicações do número de emergência funciona com base em centrais de emergência, às quais compete atender as chamadas e, através dos meios adequados, accionar os sistemas de emergência.

2. Nesta rede podem existir estruturas especiais colocadas à disposição das entidades prestadoras do socorro e do público em geral.

3. A exploração das centrais de emergência compete ao Serviço Nacional de Protecção Civil, nos termos a fixar por despacho do membro do Governo responsável pela administração interna, o qual deve prever o tratamento e seguimento adequados ao atendimento de chamadas de emergência.

Artigo 4º

#### **Divulgação do número de telefone 112**

Ao departamento governamental responsável pela administração interna, em coordenação com a Agência Nacional das Comunicações, compete a divulgação do número de telefone 112 e a reformulação e gestão das centrais de emergência.

Artigo 5º

#### **Coordenação com os operadores de telecomunicações**

Compete à Agência Nacional das Comunicações, coordenar com os operadores de telecomunicações de uso público a adaptação das respectivas redes de forma que as chamadas feitas para o n.º 112 sejam atendidas numa central de emergência.

Artigo 6º

**Regulamentação**

No prazo de 90 dias a contar da entrada em vigor do presente diploma são regulamentados o sistema de funcionamento da rede de telecomunicações do número nacional de socorro e a participação das entidades referidas no artigo 2.º nos encargos decorrentes da sua exploração, mediante decreto regulamentar.

Artigo 7º

**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor nos sessenta dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

*José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa - Lívio Fernandes Lopes*

Promulgado em 31 de Julho de 2009

Publique-se

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 5 de Agosto de 2009

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

**Decreto-Regulamentar nº 14/2009**

de 10 de Agosto

Através do Decreto-Regulamentar n.º 7/94, de 23 de Maio, e com base no Decreto-Legislativo n.º 2/93, de 1 de Fevereiro, foi criada e delimitada a ZDTI de Santa Maria, na Ilha do Sal, com o objectivo de promover o desenvolvimento do turismo naquela ilha.

Pelo presente diploma decide o Governo proceder à desanexação de uma área correspondente a 82,879 hectares (oitenta e dois vírgula oitocentos e setenta e nove hectares) da referida ZDTI que consequentemente é dividida em duas ZDTI: ZDTI de Santa Maria Este e ZDTI de Santa Maria Oeste.

A desanexação opera-se a norte e noroeste respeitando integralmente e preservando os espaços naturais e paisagens que integram a Rede Nacional de Áreas Protegidas.

A área desanexada destina-se à expansão urbana da Vila de Santa Maria, uma necessidade imperiosa imposta pelo rápido crescimento urbano daquela localidade e da forte demanda de espaços para instalação de serviços públicos, equipamentos colectivos e edificação de residências para as populações.

Assim,

Nos termos do artigo 5º, do Decreto-Legislativo n.º 2/93, de 1 de Fevereiro;

Ouvido o Município do Sal;

No uso da faculdade conferida pela alínea b), do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

**Desanexação e alteração da ZDTI de Santa Maria**

1. É desanexada da Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) de Santa Maria, na ilha do Sal, uma área correspondente a 82,879 hectares (oitenta e dois vírgula oitocentos e setenta e nove hectares), delimitada pelos pontos de A a V conforme o mapa constante do Anexo I ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

2. A actual Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) de Santa Maria, na ilha do Sal, a que se refere a alínea i), do número 1, do artigo 1º, do Decreto-Regulamentar n.º 7/94, de 23 de Maio, é dividida em duas ZDTI's, denominadas de ZDTI Este e ZDTI Oeste, conforme consta do Anexo II a este diploma e da qual faz parte integrante.

Artigo 2º

**Destino dos terrenos integrados na área desanexada**

Os terrenos da área desanexada pelo presente diploma devem ser integrados na área de expansão urbana da Vila de Santa Maria.

Artigo 3º

**Uso e ocupação das áreas de expansão urbana**

O uso e ocupação das áreas de expansão urbana serão feitos nos termos da transferências das mesmas para o domínio privado do Município do Sal e segundo planos urbanísticos aprovados, os quais devem salvaguardar as delimitações fixadas e apresentar soluções de amortecimento adequadas.

Artigo 4º

**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

*José Maria Pereira Neves - Fátima Maria Carvalho Fialho - Sara Maria Duarte Lopes*

Promulgado em 4 de Agosto de 2009

Publique-se

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 5 de Agosto de 2009

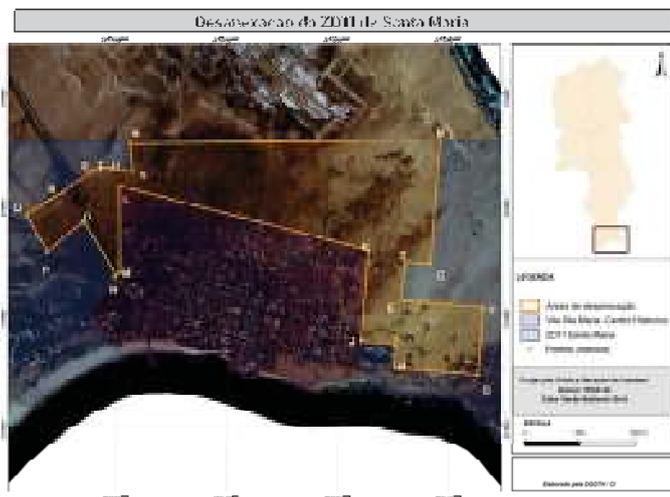
O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

## ANEXO I

(A que se refere o nº 1 do artigo 1º)

## 1. Referência:

Orto-fotomapa à escala 1:10.000 da Direcção Geral do Ordenamento do Território e Habitação, projecção Cónica Secante de Lambert, WGS84



## 2. Delimitação da área a ser desanexada da ZDTI de Santa Maria:

O ponto A localiza-se a Oeste do Campo de futebol. A partir de A, a linha dirige-se para Este, segundo uma recta imaginária até ao Ponto B, localizado a cerca de 270 metros da Ponta Igrejinha. A partir de B, o traçado dirige-se para Sul até ao Ponto C, a Norte da Urbanização Praia António Sousa. Esta Urbanização é contornada através de uma linha poligonal aberta correspondente aos pontos D, E, F, G, H, I, J e K localizado sobre o extremo Nordeste do limite do Centro Histórico da Vila de Santa Maria. A partir de K a linha recta segue a mesma linha que delimita o Centro Histórico da Vila até o ponto L, localizado a Sudoeste do Campo de Futebol. A partir deste ponto, dirige-se para Sul numa distância de 395 metros até ao ponto M, situado a Norte do Hotel Pontão.

Do ponto M, traça-se uma linha recta de cerca de 25 metros para SW e volta a dirigir-se para NW até encontrar o ponto O, localizado à frente do posto de abastecimento da SHELL.

A partir do Ponto O, em linha recta dirige-se para SW até cerca de 210 metros, onde se encontra o ponto P, junto ao Cemitério. Volta em direcção a Noroeste até encontrar o ponto Q a cerca de 190 metros de distância.

Do ponto Q, traça-se uma linha de 210 metros até ao ponto R, antes da Estrada, continuando com um pequeno desvio para Nordeste em direcção ao ponto S. Do ponto S, a uma distância aproximada de 50 metros, encontra-se o ponto T, de onde, com um pequeno desvio de 30º, para no sentido retrógrado termos a cerca de 50 metros o ponto U que vai por sua vez ligar ao ponto V na mesma direcção que se situa a cerca de 70 metros do cunhal Sudoeste do campo de futebol. Daqui seguindo ligeiramente para Norte vai ligar ao Ponto A, onde fecha o polígono da área a desanexar.

## COORDENADAS DOS PONTOS DA ZONA A DESANEXAR

## PROJECÇÃO CÓNICA SECANTE DE LAMBERT – WGS84 (unidades métricas)

Pontos	Coordenada X	Coordenada Y
A	X=278065.27	Y=214276.90
B	X=279463.39	Y=214293.52
C	X=279419.42	Y=213725.54
D	X=279308.76	Y=213743.16
E	X=279286.01	Y=213564.39
F	X=279661.16	Y=213535.19
G	X=279633.42	Y=213228.78
H	X=279255.89	Y=213261.42
I	X=279263.72	Y=213365.57
J	X=279106.22	Y=213379.01
K	X=279140.76	Y=213792.78
L	X=278017.13	Y=214083.76
M	X=278019.68	Y=213691.69
N	X=278005.06	Y=213676.15
O	X=277856.21	Y=213925.33
P	X=277693.19	Y=213787.48
Q	X=277595.34	Y=213955.22
R	X=277770.95	Y=214061.72
S	X=277894.73	Y=214154.03
T	X=277940.16	Y=214169.14
U	X=277984.69	Y=214164.60
V	X=278079.04	Y=214147.22

## ANEXO II

(a que se refere o nº 2 do Artigo 1º)

## 1. Referência:

Orto-fotomapa à escala 1:10.000 da Direcção Geral do Ordenamento do Território e Habitação, projecção Cónica Secante de Lambert, WGS84.



2. O terreno da ZDTI (Zona de Desenvolvimento Turístico Integral) de Santa Maria divide-se em duas

partes a que se designa: ZDTI de Santa Maria Este e compreende uma área aproximada de 79,09 hectares e a ZDTI de Santa Maria Oeste, compreendendo uma área aproximada de 314 hectares.

### 2.1 Delimitação da ZDTI de Santa Maria Este, corresponde aos pontos de A a K.

O ponto A, fica localizado no extremo litoral, na zona designada Costa da Fragata e traça-se uma linha imaginária em direcção a Oeste até ao Ponto B, localizado a uma distância aproximada de 270 metros a partir da costa zero metros do nível médio das águas do mar. A partir de B, o traçado dirige-se para Sul até ao Ponto C, à Norte da Urbanização Praia António Sousa e virando em direcção a Oeste a uma distância aproximada de 120 metros encontra-se o ponto D, à norte da Urbanização da Praia António Sousa e a partir deste ponto desloca-se para Sul, até a uma distância de 700 metros até ao extremo Noroeste da Praia António Sousa.

Esta Urbanização é contornada na parte externa através de uma linha poligonal aberta correspondente aos pontos E, F, G, H, I, localizado sobre o extremo mais Nordeste do cunhal do Hotel Aeroflot. A partir do ponto I, o traçado segue o limite norte do Hotel Aeroflot em direcção a Oeste, numa distância de 150 metros, até ao cruzamento na perpendicular do limite do Centro Histórico da Vila de Santa Maria, onde se localiza o ponto J.

A partir do ponto J, dirige-se para Sul, seguindo o limite ocidental do Hotel Aeroflot até ao limite extremo da linha costeira, onde se encontra localizado o ponto K.

### COORDENADAS DOS PONTOS DA ZDTI DE SANTA MARIA ESTE

#### PROJEÇÃO CÓNICA SECANTE DE LAMBERT – WGS84 (unidades métricas)

PONTOS	COORDENADAS X	COORDENADAS Y
A	279463,45	214292,66
B	279731,03	214289,66
C	279092,34	213192,35
D	279106,72	213378,37
E	279263,99	213365,69
F	279255,54	213261,69
G	279633,08	213228,71
H	279660,98	213535,22
I	279286,40	213564,82
J	279309,23	213742,81
K	279419,15	213725,90

### 2.2 Delimitação da ZDTI de Santa Maria Oeste.

O ponto A está localizado sobre o extremo mais saliente de Ponta Preta. A partir de A, a linha dirige-se para Este, até cerca de 90 metros do Campo de Futebol, onde se encontra o ponto B. A partir de B, o traçado dirige-se para Sul a cerca de 140 metros de distância até ao ponto C, sobre o Extremo mais saliente a Sudoeste do campo de Futebol.

A partir do ponto C, a recta volta em direcção a Oeste até ao ponto D, a uma distância de 150 metros. Do Ponto D, traça-se uma recta imaginária em direcção a Sudoeste

encontrando o ponto E a uma distância de 190 metros, junto à Rotunda de Saída de Santa Maria até encontrar o ponto F a uma distância de 400 metros a partir de D.

Do ponto F volta-se para Sudeste até cerca de uma distância de 200 metros onde se encontra o Ponto G localizado a sudeste do Cemitério. A partir deste ponto, a uma distância de aproximadamente 215 metros, em direcção a Nordeste, está localizado o ponto H, em frente à zona de Serviço da Shell. A partir do ponto H o limite segue o traçado da estrada principal (Espargos - Santa Maria), a menos de 20 metros desta, em direcção a Santa Maria até Norte do Hotel Pontão numa distância de 300 metros, onde se encontra situado o ponto I.

A partir do ponto I o traçado volta a dirigir-se para Sudoeste numa distância aproximada de 260 metros, onde se localiza o ponto J. O Ponto K localiza-se a Sudeste do Ponto J, até ao extremo litoral, onde fecha a poligonal aberta.

### COORDENADAS DOS PONTOS DA ZDTI DE SANTA MARIA OESTE

#### PROJEÇÃO CÓNICA SECANTE DE LAMBERT – WGS84 (unidades métricas)

PONTOS	COORDENADAS X	COORDENADAS Y
A	275775,58	214270,63
B	278065,37	214281,63
C	278078,56	214147,47
D	277937,19	214166,09
E	277771,62	214061,52
F	277595,15	213954,76
G	277693,19	213787,01
H	277856,58	213922,09
I	278002,55	213673,72
J	277852,23	213476,56
K	278030,87	213310,98

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

### Resolução nº 22/2009

de 10 de Agosto

Reconhecendo a dinâmica que o sector hoteleiro e da restauração vem conhecendo, nos últimos anos, na cidade da Praia;

Considerando a necessidade de cada vez maior capacidade de dotação da capital do País de infra-estruturas de restauração com valências para recepções oficiais e acolhimento de conferências;

Reconhecendo a qualidade e o requinte emprestados ao projecto “RESTAURANTE ENSEADA”, a ser implementado na zona da Prainha, na cidade da Praia, contribuindo para a valorização urbanística da zona;

Cientes de que a orla marítima dos 80 (oitenta) metros foi incluída na área da cidade da Praia através da portaria n.º 10117, de 18 de Setembro de 1971;

Assim,

Artigo 3º

No uso da faculdade conferida pelo n.º 2 do artigo 260º da Constituição da República, o Governo aprova a seguinte Resolução:

**Duração do contrato de concessão**

O contrato de concessão tem a duração de 20 (vinte) anos, podendo ser prorrogado por sucessivos períodos de 10 (dez) anos.

Artigo 1º

**Autorização para implementação do projecto**

É autorizado o Município da Praia a fazer a concessão da área de terreno indispensável à implementação do projecto “Restaurante Enseada”, através de contrato de concessão a favor dos promotores, de acordo com a planta de localização anexa à presente Resolução e que dela faz parte integrante, e o projecto de arquitectura a aprovar por esse Município.

Artigo 4º

**Entrada em vigor**

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Artigo 2º

**Estrutura do projecto**

A estrutura do projecto deve seguir rigorosamente o que for definido e aprovado sobre as características construtivas do projecto, privilegiando a utilização de materiais de construção leves e amovíveis.

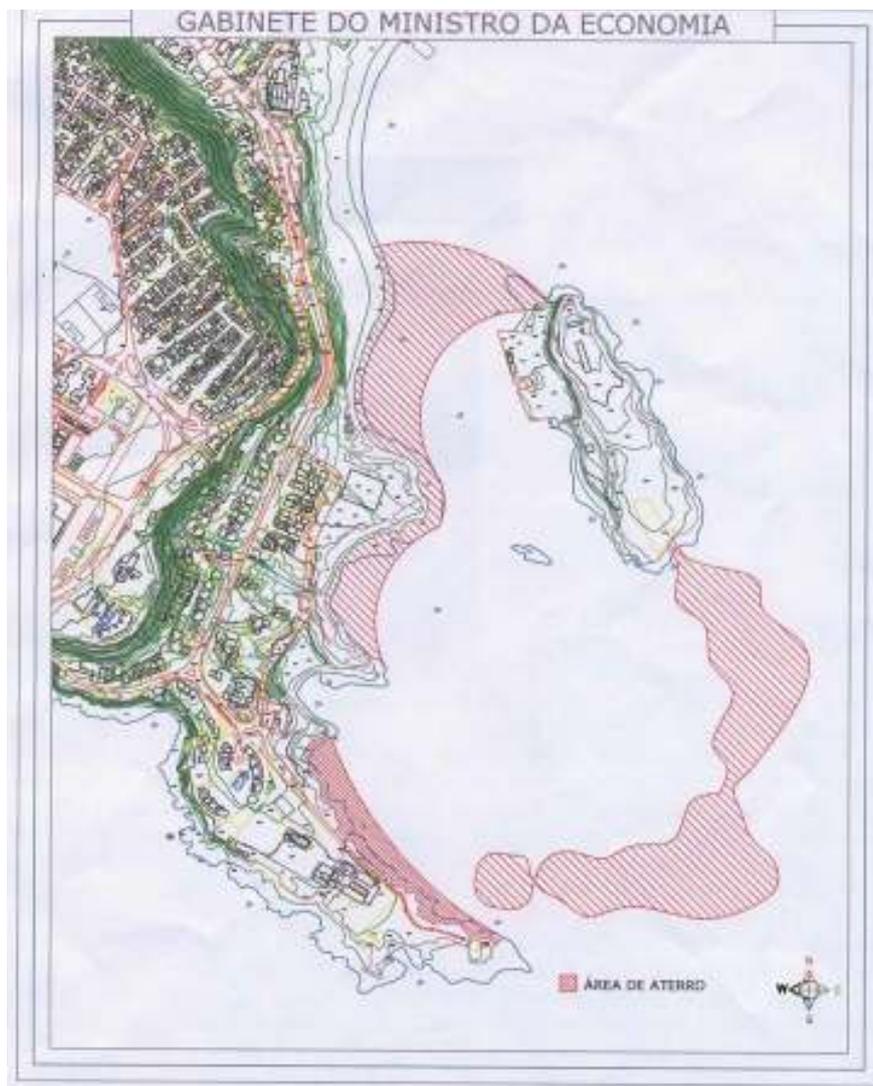
Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

*José Maria Pereira Neves*

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*





O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

### Resolução nº 23/2009

de 10 de Agosto

Para a presente Legislatura o Governo elegeu o cadastro predial, instrumento fundamental na gestão do território e da propriedade fundiária, como uma das grandes prioridades da sua governação, tendo, em consequência, mandado elaborar um estudo prévio que conduziu à aprovação do respectivo regime jurídico geral.

Agora é indispensável criar as condições que propiciem a implementação do aludido regime jurídico.

Mostram, no entanto as experiências comparadas já estudadas que a criação de um cadastro predial implica necessariamente o envolvimento de muitos recursos humanos e financeiros e um longo processo que consiste na concepção, organização, montagem, execução, actualização e avaliação do sistema nacional de cadastro predial.

Atendendo à importância e complexidade da matéria, pretende agora o Governo criar junto do departamento Governamental responsável pela área do cadastro e ordenamento do território, uma Unidade de Coordenação do Cadastro Predial (UC-CP).

A UC-CP, ao criar novas competências nesta área, constituirá, em primeiro lugar, a célula do futuro serviço central responsável pelo cadastro, que se quer dotado de larga margem de autonomia, tendo como missão fundamental criar as condições institucionais e legais que permitam iniciar o processo de execução do cadastro no território nacional.

Assim,

No uso da faculdade conferida pelo nº 2 do artigo 260º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1º

#### Criação

É criada a Unidade de Coordenação do Cadastro Predial, adiante designada por UC-CP, que funciona na directa dependência do membro do governo responsável pela área do cadastro.

Artigo 2º

#### Missão

1. A UC-CP é uma estrutura administrativa de missão a quem compete, do ponto de vista técnico, planificar,

organizar e coordenar a implementação de todas as fases de montagem e execução do projecto de criação e institucionalização de um Sistema Nacional do Cadastro, até a criação do serviço central responsável pelo cadastro.

#### Artigo 3º

##### Competências

1. Compete em especial à UC-CP, impulsionar e orientar, em estreita articulação com o departamento responsável pelo Ordenamento do Território, Cartografia e Geodesia e o Gabinete do Membro do Governo responsável pelo Cadastro, designadamente, a execução dos seguintes trabalhos:

- a) Definição do modelo de gestão e execução do cadastro predial;
  - b) Definição do quadro legal, incluindo as especificações técnicas do cadastro predial;
  - c) Produção de informação geográfica.
2. Compete ainda à UC-CP:
- a) Apoiar o departamento responsável pelo Ordenamento do Território, Cartografia e Geodesia, na organização dos processos de selecção, acreditação e licenciamento das entidades privadas Executoras do Cadastro, nos termos da Lei;
  - b) Planificar e organizar a formação dos recursos humanos com vista a implementação e gestão do cadastro;
  - c) Coordenar, preparar, e secretariar as reuniões da Comissão Interministerial Para Implementação do Cadastro;
  - d) Conceber e implementar o plano de comunicação, informação e sensibilização sobre o projecto do cadastro;
  - e) Garantir a articulação entre os diferentes departamentos governamentais, os municípios e outras instituições com implicação no processo de implementação do cadastro;
  - f) Coordenar e supervisionar, em articulação com o Núcleo Operacional da Sociedade de Informação, o processo de concepção e desenvolvimento do modelo conceptual e do Sistema de Informação Geográfica para o cadastro;
  - g) Organizar, implementar, supervisionar e avaliar a experiência piloto de implementação do cadastro predial;
  - h) Preparar as condições legais e institucionais para a criação e implementação do serviço central responsável pelo cadastro predial;
  - i) Coordenar o processo de desenvolvimento do sistema de informação territorial;
  - j) Recolha e tratamento de informação relevante em matéria do cadastro, designadamente, legislação comparada e outros;
  - k) Promover intercâmbio de experiências com outros sistemas de cadastro.

#### Artigo 4º

##### Articulação

A UC-CP exerce as suas competências sob orientação directa do membro do governo responsável pelo cadastro, em estreita articulação técnica com o departamento central responsável pelo Ordenamento do Território, Geodesia e Cartografia e os demais serviços sectorialmente competentes, especialmente o Núcleo Operacional da Sociedade de Informação, a Unidade de Coordenação de Reforma do Estado, a Direcção Geral do Património do Estado, a Direcção Geral dos Registos Notariado e Identificação e a Direcção Geral das Contribuições e Impostos e a Direcção Geral de Agricultura, silvicultura e Pecuária.

#### Artigo 5º

##### Recrutamento e regime do pessoal

1. O quadro de pessoal da UC-CP integra um Coordenador e mais quatro técnicos superiores recrutados e providos mediante contrato de gestão, contrato de trabalho a termo ou através dos instrumentos de mobilidade dos funcionários da Administração Pública.

2. O tempo de serviço prestado na UC-CP por pessoal provido através dos instrumentos de mobilidade interna na função pública conta para todos os efeitos como se tivesse sido prestado no seu quadro de origem.

3. É aplicável ao pessoal da UC-CP, com as necessárias adaptações, o regime jurídico do pessoal da Administração Central do Estado, salvo o disposto nos números seguintes.

4. O Coordenador da UC-CP é provido por contrato de gestão e equiparado, a pessoal dirigente de nível IV, auferindo ainda 45% da sua remuneração ilíquida, a título de subsídio de exclusividade.

5. Os Técnicos Superiores são remunerados pela Referência 17, Escalão A, da tabela de vencimentos do quadro comum da função pública.

#### Artigo 6º

##### Recursos materiais e outros

Compete ao membro do Governo responsável pelo cadastro criar e dotar a UC-CP dos recursos materiais, humanos e administrativos indispensáveis ao cumprimento da sua missão.

#### Artigo 7º

##### Extinção

A UC-CP extingue-se automaticamente na data da posse dos órgãos do serviço central responsável pelo cadastro que vier a ser criado pelo Governo.

#### Artigo 8º

##### Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Vista e aprovada em Conselho de Ministros

*José Maria Pereira Neves*

Publique-se

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

**Resolução nº 24/2009**

de 10 de Agosto

A Autoridade Reguladora das Aquisições Públicas (ARAP) foi criada pelo Decreto-Lei n.º 15/2008, de 8 de Maio, e dotada de Estatutos pelo mesmo diploma.

Em conformidade com o estabelecido no artigo 18º dos seus Estatutos, a remuneração dos membros do Conselho de Administração é fixada por Resolução do Conselho de Ministros, tendo em conta a dignidade própria do cargo.

Nestes termos,

No uso da faculdade conferida pelo n.º 2 do artigo 260º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

## Artigo 1º

**Remuneração do Conselho de Administração da ARAP**

É fixada em 220.000\$00 (Duzentos e vinte mil escudos) a remuneração ilíquida para o Presidente do Conselho de Administração e, em 200.000\$00 (Duzentos mil escudos) a remuneração ilíquida para os demais dois membros do Conselho de Administração da Autoridade Reguladora das Aquisições Públicas (ARAP).

## Artigo 2º

**Entrada em vigor**

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Vista e aprovada em Conselho de Ministros.

*José Maria Pereira Neves.*

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

—o§o—

CHEFIA DO GOVERNO

Secretaria de Estado da Administração Pública

**Despacho**

1. Ao abrigo do disposto no artigo 26º do Decreto-Legislativo n.º 13/97 de 1 de Julho, subdelego na Directora-Geral da Administração Pública, as competências para praticar os actos que a seguir se indicam:

- a) Despachar sobre os pedidos de parecer;
- b) Despachar os processos de contagem de tempo de serviço;
- c) Homologar os processos de aposentação.

2 Os processos que suscitem dúvidas devem sempre ser submetidos ao órgão delegante

3. No uso da delegação o órgão delegado deve mencionar essa qualidade

Gabinete do Secretário de Estado da Administração Pública, na Praia, aos 21 de Julho de 2009. — O Secretário de Estado da Administração Pública, *Romeu Fonseca Modesto.*

Secretaria-Geral do Governo

**Republicarão**

Por ter saído de forma inexacta o Decreto-Lei n.º 14/2009, publicado no *Boletim Oficial* n.º 16, I Série, de 25 de Maio, republica-se:

**Decreto-Lei nº 14/2009**

de 25 de Maio

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) do Estado de Cabo Verde, actualmente em vigor, foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 56/2004, de 27 de Dezembro, tendo sido elaborado, para responder às necessidades de proteger a aviação civil de actos de interferência ilícita.

A aprovação da emenda 11 ao Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944 pelos Estados Contratantes, aplicada desde 1 de Julho de 2006, que entre outras disposições que visam clarificar o alcance das normas e práticas recomendadas existentes e facilitar a sua interpretação comum pelos Estados membros, pretende reforçar as disposições normativas que versam sobre o programa nacional de segurança da aviação; os agentes de segurança a bordo de aeronaves; a aviação geral, o trabalho aéreo, a unificação dos controlos de segurança para passageiros e bagagens; o conceito de avaliação do risco e a segurança dos voos cargueiros.

Importava pois, no mínimo, actualizar o PNSAC, de modo a absorver as novas normas e praticas recomendadas incorporadas no Anexo 17, pela Emenda 11.

Por outro lado, com a criação do Departamento de Segurança da Aviação Civil no seio da Agência de Aviação Civil (AAC), várias Directivas de Segurança (DS) foram aprovadas pelo Conselho de Administração da AAC, todas elas procurando fazer com que Cabo Verde cumpra as normas e, na medida do possível, as recomendações da Emenda 11 do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, tornando o actual PNSAC quase obsoleto, por desconforme com a regulamentação internacional, deixando de servir os fins para que fora elaborado.

Assim, impunha-se proceder a uma profunda revisão do PNSAC de modo a torná-lo compatível com a regulamentação internacional e adequa-lo às reais possibilidades actuais do país e à realidade aeronáutica nacional.

Com o presente PNSAC, Cabo Verde não só absorve a regulamentação da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em matéria de segurança da aviação civil como habilita os operadores aéreos, aeroportuários e fornecedores de serviços com responsabilidades na segurança do sector, a fazer o mesmo, uma vez que as balizas de actuação, os padrões de referência e o quadro regulamentar, estão claramente definidos nesse documento base.

Assim,

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 131º, do Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto e, no uso da faculdade conferida pela alínea a) do n.º 2 do artigo 203º da Constituição da República, o Governo decreta o seguinte:

## Artigo 1º

**Aprovação**

É aprovado o novo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante e baixa assinado pelo Ministro de Estado, Infraestruturas, Transportes e Telecomunicações.

## Artigo 2º

**Revogação**

É revogado o Decreto-Lei nº 56/2004, de 27 de Dezembro.

## Artigo 3º

**Entrada em Vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte à data de sua publicação.

Visto e Aprovado em Conselho de Ministros

*José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa - Maria Cristina Lopes Almeida Fontes Lima - Cristina Duarte - Lívio Fernandes Lopes - Marisa Helena Morais.*

Promulgado em 14 de Maio de 2009

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 18 de Maio de 2009

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

## **PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DA REPÚBLICA DE CABO VERDE**

### **CAPITULO I**

#### **Aspectos Gerais do Programa**

#### **SECÇÃO 1.1. Política de Segurança da Aviação Civil do Estado de Cabo Verde**

##### **1.1.1. Política de Segurança**

1. Constitui objectivo primordial do Estado de Cabo Verde, em matéria de salvaguarda e protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, 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.

2. Para o alcance de tal objectivo, o Estado de Cabo Verde, através da Agência de Aviação Civil, enquanto autoridade nacional em matéria de segurança da aviação civil, no exercício das suas competências e no cumprimento das orientações gerais emanadas deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), cumprirá e fará cumprir as normas e as práticas recomendadas do Anexo 17, e adoptará regulamentos e directivas de segurança,

instituinto princípios, práticas, procedimentos, especificações técnicas, critérios e materiais de orientação, de cumprimento obrigatório em todos os aeródromos do país, que visem garantir a segurança, a eficácia e a regularidade do sector e a segurança dos operadores nacionais e estrangeiros que prestam serviço em Cabo Verde e a partir de Cabo Verde, bem como no seu espaço aéreo e nos aeródromos civis nacionais.

3. As ameaças à aviação civil e o risco de actos de interferência ilícita irão no futuro previsível, continuar a existir, apresentando-se sob as mais diversificadas formas, razão porque as medidas de segurança devem, por isso, ser proporcionais à ameaça e devidamente ajustadas a cada tipo de actividade no âmbito da segurança da aviação civil.

4. Face à dimensão dos desafios a enfrentar e dos objectivos traçados em matéria de segurança da aviação civil e à importância do sector para o desenvolvimento económico e social do país, todos os operadores são obrigados a cumprir as disposições do presente PNSAC, de modo a compatibilizarmos as medidas de segurança aqui instituídas com o objectivo aqui superiormente traçado de garantir o melhor nível possível de segurança nas operações aéreas em Cabo Verde.

5. O Governo de Cabo Verde, consciente da importância da segurança da aviação civil, enquanto parte integrante da segurança global do país, adoptará todas as medidas que forem de sua competência, designadamente, alocando os recursos necessários, humanos, materiais, financeiros e outros, para a sua efectiva implementação, em todas as operações aéreas.

6. O Governo exigirá por isso, de todas as instituições públicas, forças e serviços de segurança nacionais, com responsabilidades atribuídas neste PNSAC, um concurso efectivo, e sem reservas, no cumprimento das medidas preventivas e reactivas aqui previstas, contribuindo cada um na exacta medida das suas responsabilidades, para a materialização da política do Governo, claramente definida no presente diploma.

#### **SECÇÃO 1.2. Objectivo, Âmbito, Classificação, Distribuição, Adequação e actualização do Programa**

##### **1.2.1. Objectivo do Programa**

O presente programa é concebido para satisfazer às normas e práticas recomendadas do Anexo 17 à Convenção relativa a aviação civil internacional, às disposições conexas relativas à segurança da aviação constantes dos Anexos técnicos 2, 6, 9, 10, 11, 13, 14 e 18, e é elaborado cumprindo as melhores práticas estabelecidas pelo Manual de Segurança para a Protecção da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita (DOC 8973), pelo Manual de Referência para as Auditorias de Segurança da Aviação (DOC 9807) e pelo Manual de Supervisão (DOC 9734), Parte C (Estabelecimento e Gestão do Sistema de Supervisão da Segurança da Aviação dos Estados).

##### **1.2.2. Âmbito de Aplicação**

1. As medidas de segurança estabelecidas neste programa são aplicáveis aos voos internacionais, e na medida

do possível, aos voos domésticos, na base da avaliação do risco feita pela autoridade de segurança da aviação civil.

2. O PNSAC constitui um documento de referência da segurança da aviação civil nacional sem, contudo, substituir os programas de segurança, planos de contingência e de emergência que cada entidade tem, individualmente ou em coordenação, de elaborar e implementar.

3. As directrizes deste PNSAC devem ser incorporadas aos Programas de Segurança Aeroportuários (PSA), aos Programas de Segurança dos Operadores Aéreos (PSOA) e aos programas de segurança das restantes organizações envolvidas nas operações dos aeródromos, de acordo com as características específicas de cada uma, de forma a garantir-se um nível adequado de protecção da aviação civil contra os actos de interferência ilícita.

### **1.2.3. Classificação**

O PNSAC é um documento não classificado.

### **1.2.4. Distribuição**

1. O conhecimento do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil baseia-se na sua divulgação no seio de todas as organizações que, directa ou indirectamente, estão implicadas na sua materialização e cumprimento.

2. Assim, a Autoridade Competente promoverá a distribuição do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil aos membros da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança, os quais o divulgarão no seio das respectivas organizações.

3. Autoridade Competente promoverá ainda a distribuição do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil ou apenas parte dele, às companhias aéreas nacionais e estrangeiras, que efectuem voos de e para Cabo Verde, aos aeródromos nacionais, aos operadores de catering, aos operadores de correios, carga e encomendas, aos operadores de handling, bem como a quaisquer outros com responsabilidades na sua materialização e cumprimento.

4. As administrações aeroportuárias promoverão a distribuição do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil aos membros das Comissões Aeroportuárias de Facilitação e Segurança que em virtude das funções que exercem devam conhecê-lo, aplicá-lo e cumpri-lo.

5. As instituições detentoras de exemplares do PNSAC deverão assegurar a sua distribuição de acordo com um sistema de cópias controladas.

### **1.2.5. Adequação e Actualização do Programa**

1. O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil deve ser objecto de contínua actualização e adequação do seu conteúdo para atender aos níveis de ameaça contra os objectivos da aviação civil existentes em cada momento, tanto no território e espaço aéreo sob soberania nacional, como no mundo. Igualmente, o Programa Nacional de

Segurança da Aviação Civil ajustará o seu conteúdo às melhores práticas e procedimentos destinados a prevenir riscos e detectar ameaças contra a aviação civil.

2. Neste processo, serão tidas em conta as actualizações reguladoras e normativas, em matéria de segurança da aviação civil ditadas pelos organismos internacionais de que Cabo Verde é membro, bem como aquelas que a Agência de Aviação Civil aprovar.

3. A Actualização do Programa se realizará mediante procedimento de remessa de Emendas que revogarão as partes afectadas, sendo imediatamente incorporadas nos exemplares de cada um dos usuários com o conseqüente completar do correspondente registo de revisões constante de cada volume.

4. O procedimento de remessa consiste no envio da emenda acompanhada de uma nota de remessa que deverá ser assinada pelo destinatário e devolvida ao remetente.

5. Cada destinatário do programa é responsável pela actualização dos exemplares que lhe forem destinados, através da introdução atempada das emendas.

6. As emendas são numeradas sequencialmente, devendo os destinatários, ao receberem uma emenda, confrontarem o número nela apostado com o constante da lista de emendas do documento existente nas suas instituições.

7. Havendo um salto na numeração, significa que houve uma emenda que não foi incorporada nos seus documentos, devendo solicitá-la à Agência de Aviação Civil.

8. A Agência de Aviação Civil em estreita colaboração com os membros da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança é a entidade responsável pela actualização do PNSAC.

9. Quando a extensão da Emenda afectar uma parte substancial do conteúdo do Programa a Agência de Aviação Civil procederá à edição e distribuição integral da nova versão.

## **SECÇÃO 1.3. Conceito de Segurança**

A salvaguarda e protecção das pessoas e bens de actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, obrigam a definir um adequado sistema de segurança que articule meios humanos, técnicos e electrónicos, bem como a estabelecer normas e procedimentos que permitam dissuadir, detectar, atrasar, responder e neutralizar aqueles actos.

### **1.3.1. Dissuasão**

1. Entende-se como dissuasão da prática de um acto de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, o nível de segurança correspondente ao “perfil adequado” que permita levar o potencial agente da ameaça a concluir que os alvos (ex. aeródromos, companhias aéreas, prestadores de serviço de navegação aérea e de serviços de assistência em escala) estão protegidos e apresentam um alto risco de insucesso em caso de ataque.

2. Contribui para a manutenção do “perfil adequado” a adopção de medidas que evidenciem um sistema articulado e eficaz suportado, nomeadamente, em protecções físicas como vedações, redes e iluminação, e electrónicas como sensores e Circuitos Fechados de Televisão (CCTV), e na presença de pessoal de segurança.

### 1.3.2. Detecção

1. A detecção visa “descobrir” em tempo oportuno, a intenção de praticar alguns actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, podendo ser efectuada através de dispositivos capazes de detectar:

- a) Tentativas de acesso a aeronaves, instalações de navegação aérea e zonas de segurança restritas, por parte de pessoas não autorizadas;
- b) A presença de artigos proibidos em pessoas e veículos que acedam a aeronaves e às zonas restritas de segurança;
- c) A presença de artigos proibidos em passageiros, na bagagem de cabine, na bagagem de porão, na carga, no catering e no correio, ou noutros objectos transportados para o interior de aeronaves e zonas restritas de segurança.

2. A existência de pessoal de segurança em postos fixos ou em patrulhas móveis contribui para o processo de prevenção e detecção, bem como a utilização de outro pessoal que seja capaz de realizar a função segurança em complementaridade das suas atribuições primárias.

### 1.3.3. Atraso

1. Para além da detecção, o acesso não autorizado a uma aeronave, a instalações de navegação aérea e a zonas restritas de segurança de um indivíduo que pretenda cometer um acto de interferência ilícita, pode ser atrasado/demorado de modo a criar perdas de tempo e a permitir uma resposta efectiva por parte das forças de segurança.

2. A presença de barreiras físicas como vedações de segurança, dispositivos anti-escalamento, fechaduras e selos de segurança nas aeronaves, são exemplos de medidas que devem ser tomadas.

### 1.3.4. Resposta

1. A resposta primária a um acto de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil requer disponibilidade e intervenção imediatas do pessoal de segurança no local da ocorrência, dentro do espaço de tempo concedido pelos sistemas de detecção e de atraso colocados no terreno, por forma a conter ou anular por completo a acção ilegal.

2. A resposta secundária pode ser considerada através de outro pessoal ou mesmo do público em geral, mas esta não pode servir para substituir o pessoal de segurança, devidamente treinado.

3. É provável que o tempo dado pelos sistemas de detecção e de atraso colocados no terreno seja escasso, pelo que os tempos de resposta devem ser avaliados e testados para assegurar que são consistentes com as ameaças.

### 1.3.5. Neutralização

A efectiva neutralização de uma tentativa de realização de um acto de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil obriga à intervenção especializada de pessoal das forças e serviços de segurança interna, com meios necessários para agir e deter.

## SECÇÃO 1.4. Segurança e Facilitação

1. A adopção de medidas para facilitar e acelerar as formalidades prescritas pela Convenção de Chicago, visam evitar na medida do possível, o retardar das operações aéreas. Assim, mesmo que a segurança da aviação civil seja um objectivo prioritário, as autoridades devem zelar pela manutenção da eficácia do transporte aéreo.

2. A segurança da aviação exige também uma boa gestão das medidas de segurança, a fim de evitar constrangimentos desnecessários, confusão e desordem nas aerogares.

3. No actual clima de intensificação das preocupações de segurança, as considerações acima expendidas requerem abordagens imaginativas no âmbito da segurança que sejam eficazes, sem serem constrangedoras e sejam entendidas pelo público como reacção lógica às novas e emergentes ameaças.

4. São elementos dessa estratégia:

- a) Os níveis de controlo deverão ser ajustados em função da natureza e do nível da ameaça prevaiente e os controlos reforçados deverão ser aplicados aleatoriamente, tendo em conta a avaliação do risco;
- b) O “*Profiling*” deverá servir para isolar os casos de “alto risco” submetendo-os a um controlo de segurança reforçado, sem retardar o tráfico de “baixo risco”;
- c) Deverá existir pessoal de segurança em número suficiente, para preservar a todo o momento, a fluidez do tráfego, gerindo as filas de espera de modo a minimizar os efeitos dos engarrafamentos no encaminhamento dos passageiros;
- d) No sector da carga aérea, o conceito de “agente reconhecido” deverá servir para separar e acelerar as expedições da carga conhecida, a fim de centrar a atenção sobre as expedições de “carga desconhecida”.

## SECÇÃO 1.5. Definições e Abreviaturas

### 1.5.1. Definições

Quando no âmbito da segurança da aviação civil nacional, se utilizarem as seguintes expressões e termos, eles terão os seguintes significados:

**Actos de Interferência Ilícita** – Actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:

1. Captura ilícita duma aeronave em voo;

2. Captura ilícita numa aeronave em terra;
3. Tomada de reféns a bordo numa aeronave ou num aeródromo;
4. Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior numa instalação aeronáutica;
5. Introdução a bordo numa aeronave ou num aeródromo, numa arma, dum engenho perigoso ou numa matéria perigosa, com fins criminosos;
6. 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.

**Administração Aeroportuária** – Uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos.

**Aeronave** – qualquer aparelho ou máquina capaz de circular pelo espaço aéreo, utilizando as reacções do ar e que seja apto a transportar pessoas e coisas, com excepção dos aerodeslizadores (hovercrafts).

**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.

**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.

**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.

**Aerogare de Carga** – Edifício onde se efectua o transbordo da carga entre as aeronaves e os veículos terrestres e no qual se encontram as instalações e os serviços de manutenção ou no qual a carga é depositada aguardando o seu embarque na aeronave ou transporte no veículo.

**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 controle de pessoas, de saúde pública, de controle veterinário e fitossanitário e outras formalidades análogas.

**Aerossóis** – Recipientes não recarregáveis feitos de metal, de vidro ou de plástico, contendo no seu interior um gás comprimido, liquefeito ou dissolvido sob pressão,

com ou sem líquido, uma pasta ou um pó, e munido dum dispositivo que permite expulsar o conteúdo em partículas sólidas ou líquidas em suspensão num gás, ou sob a forma de espuma, de pasta ou de pó, ou ainda no estado líquido ou gasoso.

**Aerossóis de Defesa** – Todos os contentores portáteis de gases comprimidos cujo destino seja unicamente o de produzir descargas de gases momentaneamente neutralizantes da capacidade agressora.

**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.

**Alerta de Bomba** – Estado de alerta, declarado pelas autoridades competentes para pôr em execução um plano de intervenção destinado a evitar possíveis consequências resultantes de uma ameaça comunicada anonimamente ou de outro modo, ou resultante da descoberta de um engenho suspeito ou outro artigo também suspeito a bordo de uma aeronave, num aeródromo ou em outras instalações de apoio à navegação aérea.

**Ameaça de Bomba** – Informação anónima ou de outro tipo sobre a existência de um explosivo, dispositivo ou outro objecto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeródromo ou em outras instalações de apoio à navegação aérea.

**Anexos** – Documentos contendo matéria que explicita ou detalha disposições referidas no documento principal.

**Apêndices** – Documentos contendo matéria agrupada separadamente por uma questão de conveniência mas que, em essência, constituem parte extensiva das próprias disposições estabelecidas no documento principal. No caso vertente: parte extensiva dos “Standards” e “Práticas Recomendadas” aprovadas pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil.

**Aprovisionamentos** – Artigos prontos para consumo ou venda a bordo de uma aeronave durante o voo.

**Área de Armazenagem de Bagagem** – Espaço no qual se mantém a bagagem registada aceite (local ou em transferência) até ao seu transporte para a aeronave. É igualmente o espaço onde se conserva a bagagem extra-aviada até que seja reexpedida, após reclamação.

**Área de Carga** – Todo o espaço e facilidades destinados ao manuseamento da carga. Inclui plataformas, edifícios de carga e armazéns, parques de estacionamento de viaturas e arruamentos anexos.

**Áreas de Espera do Lado Ar** – Espaço compreendido pelas salas de espera das partidas até às portas de embarque.

**Área Esterilizada** – Espaço entre a posição de verificação de segurança dos passageiros e a aeronave cujo acesso é rigorosamente controlado.

**Área de Manutenção de Aeronave** – Todo o espaço e facilidades destinados à reparação e manutenção de aeronaves. Inclui hangares, edifícios e armazéns, parques de estacionamento de viaturas e seus arruamentos.

**Área Operacional ou de Movimentos** – A parte do aeródromo utilizada para aterragem, estacionamento, rolagem e descolagem de aeronaves, incluindo as respectivas zonas de protecção, em conformidade com o disposto no Anexo 14 da Organização da Aviação Civil Internacional.

**Área de Passageiros** – Todo o espaço e facilidades destinados ao processamento de passageiros. Inclui os terminais de passageiros, parques de viaturas e respectivos arruamentos.

**Área Reservada** – As áreas de um aeródromo, edifício ou facilidade cujo acesso é condicionado.

**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 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.

**Área de Triagem de Bagagem de Porão** – Espaço destinado à separação da bagagem registada por destino, voo e contentor, antes de ser enviada para carregamento de aeronaves.

**Área Pública** – Área de um aeródromo à qual o público tem acesso ou para a qual não há restrição de acesso.

**Áreas não Restritas** – áreas de um aeródromo às quais o público tem acesso ou para as quais não há restrição de acesso (áreas públicas).

**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.

**Armas de Pequeno Porte** – Termo genérico que designa todas as armas de fogo portáteis e às armas brancas.

**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.

**Auditoria de Segurança** – Exame aprofundado de todos os aspectos dum programa de segurança (PNSAC ou programas de operadores aéreos ou aeroportuários) de modo a determinar se são aplicados de forma contínua e segundo uma norma constante.

**Autoridade Aeronáutica** – 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 Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

**Autoridade Competente** – O mesmo que Autoridade Aeronáutica.

**Autoridade de Segurança da Aviação Civil** – O mesmo que autoridade aeronáutica.

**Autorização** – Cartão ou qualquer documento emitido a favor das pessoas que trabalham nos aeródromos e que por uma razão ou outra, têm a necessidade de autorização para circular nos aeródromos ou qualquer das suas partes, de acesso restrito regulamentado. As autorizações têm por objectivo facilitar o acesso e identificar as pessoas e também dizem respeito aos veículos, para os mesmos fins. As autorizações são por vezes chamadas cartões de identidade ou livre-trânsito aeroportuário.

**Aviação Geral** – Todos os voos excepto os de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo.

**Aviação de Negócios** – Exploração ou utilização não comercial duma aeronave por uma sociedade, para o transporte de passageiros ou de mercadorias no quadro das actividades da sociedade, com um piloto profissional utilizado na condução da aeronave. (Nota: a Aviação de Negócios faz parte da Aviação Geral.)

**Bagagens** – Bens pertencentes a passageiros ou a membros de tripulação e transportados a bordo da aeronave em virtude de um contrato com o explorador.

**Bagagem de Mão ou de Cabine** – Bagagem destinada a ser transportada na cabine duma aeronave.

**Bagagem de Porão** – Bagagem destinada a ser transportada no porão duma aeronave.

**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.

**Bagagem em Trânsito** – Bagagem que num aeródromo chega e parte no mesmo voo. Aplica-se também nas situações em que o transportador muda de avião, mas mantém o número de voo de chegada.

**Bagagem Extraviada** – Bagagem, involuntariamente ou inadvertidamente, separada dos passageiros ou dos membros da tripulação, seus proprietários.

**Bagagem não Acompanhada** – Bagagem transportada como carga na mesma aeronave ou numa aeronave diferente daquela que transporta a pessoa a que pertence.

**Bagagem não Identificada** – Bagagem encontrada num aeródromo, com ou sem etiqueta de registo, que não foi levantada, nem seja atribuível a um passageiro.

**Bagagem não Reclamada** – Bagagem chegada a um aeródromo, com ou sem etiqueta e não foi levantada ou reclamada por nenhum passageiro.

**Balcão de Registo** – Balcão onde se efectua o registo dos passageiros.

**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.

#### **Carga Conhecida**

1. Carga proveniente dum expedidor conhecido ou dum agente autorizado e que tenha sido submetida a controlos de segurança apropriados;
2. Carga desconhecida que em seguida foi submetida a controlos de segurança apropriados.

**Carga Agrupada** – Envio de vários volumes provenientes de pelo menos duas pessoas, cada uma das quais efectuou um contrato com uma pessoa que não é um operador aéreo regular, visando o transporte destes volumes por via aérea.

**Cartão de Acesso** – Cartão de identificação pessoal ou outro documento emitido pela autoridade de segurança ou pela administração aeroportuária envolvida e que confere ao seu titular o direito de acesso a áreas reservadas ou restritas.

**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.

**Catering** – fornecimentos de restauração.

**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.

**Certificado de Segurança de Consignação** – documento assinado por uma entidade denominada “Expedidor Conhecido” ou “Agente Reconhecido” de carga aérea, certificando que a consignação a que o documento se refere foi sujeita aos controlos de segurança estabelecidos no PNSAC e nos programas de segurança dos operadores aéreos e aeroportuários.

**Circular Informativa de Segurança** – Toda a informação divulgada pela AAC sobre qualquer ameaça ou incidente, bem como toda a informação sobre o número e o tipo de artigos proibidos descobertos ou confiscados que forneçam referências técnicas ou elementos para o uso de operadores aéreos ou aeroportuários, e serviços de segurança.

**Check-in** – Processo de apresentação e aceitação dum passageiro para embarque num determinado voo.

**Concessionário de Aeródromo** – Qualquer pessoa que não seja um explorador de aeronave ou um operador aéreo estrangeiro que tenha um acordo ou contrato com o explorador de aeródromo para realizar actividades comerciais nas instalações do aeródromo.

**Consignação** – Carga, frete expresso, material de “courier” e correio.

**Consignador** – Cliente, agente de carga aérea, companhia de “courier” ou outra organização que entrega carga, frete expresso, material de “courier” ou correio a uma transportadora aérea para transporte.

**Contentor de Bagagem** – Recipiente no qual são colocadas as bagagens para transporte a bordo duma aeronave.

**Controlo Aleatório** – Controlos efectuados durante o período de actividades, de forma aleatória.

**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.

**Controlo de Estupefacientes** – Conjunto de medidas tomadas na luta contra o transporte ilícito de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas por via aérea.

**Controle de Segurança** – Medidas estabelecidas visando impedir a introdução de armas, explosivos ou outros engenhos, artigos ou substâncias proibidas que podem ser utilizados na comissão de actos de interferência ilícita.

**Controle de Segurança da Aeronave** – Inspeção do interior duma aeronave a que passageiros possam ter tido acesso e inspeção do porão a fim de descobrir artigos proibidos.

**Convenção de Chicago** – A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e os seus Anexos, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

**Correio** – Correspondência e outros artigos entregues pelos serviços postais para entrega a serviços postais, em conformidade com as regras da União Postal Universal (UPU).

**Co-Mail** – Sigla de correio da transportadora aérea, enviado no âmbito da sua rede de escala.

**Co-Mat** – Sigla de materiais da companhia enviados no âmbito da sua rede de escala.

**Courier** – Documentos ou pequenas encomendas para serem carregadas nas mesmas condições de fretes expressos ou para serem carregadas como bagagem de cabine.

**Direcção de Segurança da Aviação Civil da Agência de Aviação Civil** – Unidade orgânica da Agência de Aviação Civil que responde pelas áreas da facilitação e da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

**Directiva de Segurança** – Medidas adicionais de segurança, de carácter imperativo, emitidas pela Agência de Aviação Civil para responder a ameaças ou a uma ameaça específica.

**Depósito de Bagagens** – lugar onde as bagagens separadas são depositadas antes de serem embarcadas, e onde as bagagens mal encaminhadas são guardadas até a sua reexpedição, a sua reclamação ou o seu desembaraço.

**Despacho de Passageiro** – Ver Check in.

**Documento de Identidade** – Ver “Autorização”

**Equipamento de Segurança** – Dispositivo especializado destinado a ser utilizado, individualmente ou como parte de um sistema, para detectar objectos e artigos que possam ser utilizados para a prática de actos de interferência ilícita.

**Escala** – Qualquer operação de pouso de uma aeronave entre a origem e o destino de um voo.

**Escolta** – Acompanhamento ou monitoramento das actividades de um indivíduo que não tem direito de acesso desacompanhado a uma área de segurança restrita.

**Escritório de Registo fora do Aeródromo** – Escritório situado num centro urbano e dotado de instalações e de serviços para o atendimento dos passageiros e da carga.

**Estacionamento Isolado** – Estacionamento situado em locais isolados e que não interfiram com o normal funcionamento (posição remota) mas permitindo rápido e fácil acesso.

**Estado da Matrícula** – Estado onde a aeronave está matriculada.

#### **Expedidor Conhecido:**

1. **De Carga** – Expedidor do bem a transportar numa aeronave por sua própria conta, que estabeleceu relações comerciais com uma autoridade ou administração reconhecida.

2. **De Correio Postal** – Expedidor de correio a transportar numa aeronave por sua própria conta, que estabeleceu relações comerciais com uma autoridade ou administração postal reconhecida.

**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.

**Fornecimentos Conhecidos** – Fornecimentos de restauração e de serviços a bordo destinados a um explorador de aeronaves os quais foram sujeitos a medidas de segurança adequadas e necessárias a assegurar a integridade, desde a preparação, transporte, entrega, até o carregamento na respectiva aeronave.

**Fornecimentos Desconhecidos** – Todos os outros fornecimentos de restauração e de serviços a bordo.

Tais fornecimentos, não podem ser carregados a bordo duma aeronave antes de serem submetidos a medidas de segurança adequadas de molde a verificar-se que não contém armas, engenhos explosivos ou outras substâncias, que possam ser utilizadas na perpetração de actos de interferência ilícita, pondo em causa a segurança da aviação civil.

**Fornecimentos de Restauração** – alimentos, bebidas, bem como outros artigos conexos utilizados a bordo duma aeronave.

**Fornecimento de Serviços a Bordo** – Todos os artigos que não sejam fornecimentos de restauração, destinados ao serviço de passageiros a bordo, tais como, jornais, revistas, auscultadores, cassetes áudio e vídeo, cobertores, artigos de higiene e limpeza, etc.

**Frete** – Ver definição de carga.

**Grupagem de Carga Integrada** – Várias encomendas pertencentes a pelo menos duas pessoas que, para a expedição das mesmas por via aérea, estabeleceram individualmente um contrato com uma outra pessoa, que não é transportador aéreo regular.

**Incidente de Segurança** – Uma ocorrência com implicações negativas na segurança e protecção de pessoas e bens.

**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.

**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.

**Inspector/Auditor de Segurança da Aviação Civil** – É o especialista em segurança da aviação civil, certificado pela Agência de Aviação Civil, que supervisiona, assessora e conduz as auditorias, as inspecções, os testes, as investigações AVSEC, bem como identifica vulnerabilidades e avalia riscos.

**Instalação Aeronáutica** – Infra-estruturas e serviços que em terra contribuem para o adequado desenvolvimento da actividade aeronáutica.

**Instalação de Navegação Aérea** – qualquer unidade física utilizada na prestação de serviços necessários para facilitar a navegação aérea, nomeadamente, gestão de tráfego aéreo, meteorologia e telecomunicações.

**Lado ar** – Área de movimento de um aeródromo, terrenos e edifícios adjacentes ou parte dos mesmos e cujo acesso é controlado.

**Lado Terra** – Área de um aeródromo e edifícios nele compreendidos onde o acesso não é reservado, e em que, normalmente, é permitido o acesso do público.

**Líquidos** – Entende-se por líquidos:

1. Água e outras bebidas, sopas e xaropes;
2. Gel, incluindo gel para cabelos;
3. Pastas, incluindo dentífricas;
4. Outros artigos de consistência semelhante;
5. Loções, incluindo perfumes e cremes para barba;
6. Aerossóis e outros recipientes sob pressão.

**Manga** – Corredor que liga as posições de estacionamento das aeronaves ao edifício da área de espera do lado ar.

**Material de Segurança** – Dispositivos técnicos destinados a ser utilizados separadamente ou como elementos de um sistema, para prevenir ou descobrir os actos de interferência ilícita na aviação civil, suas instalações e serviços.

**Membro de Tripulação** – Pessoa encarregada pelo transportador aéreo e autorizada pelas autoridades aeronáuticas para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante um serviço de voo.

**Mercadorias** – Ver carga

**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.

**Não Conformidade** – Não cumprimento dos requisitos de segurança da aviação.

**Norma (Standard)** – Qualquer especificação de características físicas, configuração material, “performance” ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança ou regularidade da navegação aérea internacional e que os Estados Contratantes cumprirão de acordo com a Convenção. Em caso impossibilidade do seu cumprimento, é obrigatória a notificação ao Conselho da **OACI**, conforme estipulado pelo Artigo 38º da Convenção de Chicago.

**Operador Aéreo** – Pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar-se à exploração de uma ou mais aeronaves.

**Painel de Serviço** – Ponto de acesso exterior à aeronave utilizado para prestar serviços à aeronave, incluindo água, instalação sanitária, tomadas eléctricas no solo e outros compartimentos de serviço que possuem painéis de fixação externa.

**Passageiro Deportado** – Pessoa que a mando das autoridades competentes, é obrigada a sair do país onde se encontrava.

**Passageiro Desordeiro** – Passageiro que viole as regras de conduta num aeródromo ou a bordo de uma aeronave ou que não acate as instruções do pessoal aeroportuário ou de membros da tripulação, perturbando a ordem e a disciplina num aeródromo ou a bordo de uma aeronave.

**Passageiros com Correspondência** – Passageiros que num aeródromo passam directamente de um voo para outro.

**Passageiros com Mobilidade Reduzida** – Qualquer pessoa cuja mobilidade é reduzida ao utilizar transportes devido a deficiência sensorial ou locomotora, permanente ou temporária, a incapacidade intelectual, a idade ou outra causa de incapacidade, e cuja situação requer cuidados especiais e adaptação específica dos serviços disponíveis a todos os passageiros.

**Passageiros em Transferência** – Ver Passageiros com correspondência.

**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.

**Passageiro Inadmissível** – Pessoa a quem é recusada a entrada num Estado pelas respectivas autoridades.

**Performances Humanas** – capacidades e limitações do ser humano que têm influência na segurança e na eficiência das operações aeronáuticas.

**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 de segurança da aviação civil.

**Placa** – Área de estacionamento de aeronaves num aeródromo destinada às operações de embarque e desembarque de passageiros, carga e correio, bem como abastecimento de combustível e manutenção.

**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.

**Ponto Vulnerável** – Qualquer instalação aeroportuária ou de navegação aérea situada no aeródromo ou a ele ligada, cuja deterioração ou destruição prejudica gravemente o bom funcionamento do aeródromo.

**Posição de Estacionamento** – Lugar situado numa área de tráfego, destinado a ser utilizado para estacionamento de aeronaves.

**Prática Recomendada** – qualquer especificação ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como desejável no interesse da segurança, regularidade ou eficiência da aviação civil.

**Princípios de factores Humanos** – Princípios que se aplicam à concepção, à certificação, à formação, às operações e à manutenção e que visam assegurar a segurança do relacionamento entre o homem e os outros componentes dos sistemas, tomando-se em devida conta as performances humanas.

**Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil** – As normas, práticas e procedimentos implementado pelo Estado de Cabo Verde, com vista a garantir a regularidade, a segurança e a eficácia da aviação civil.

**Programa de Segurança dos Operadores** – Medidas adoptadas pelos operadores aéreos e aeroportuários para proteger a aviação civil internacional contra actos de interferência ilícita.

**Projectão de Imagens de Ameaça (PIA)** – é um suporte lógico que pode ser instalado em certos aparelhos de raio X. O programa projecta imagens virtuais de objectos que constituem ameaça (por exemplo, pistola, faca, engenho explosivo improvisado) na imagem de raios X duma bagagem real a ser examinada e fornece um “feedback” imediato ao operador sobre a capacidade deste, de detectar essas imagens.

**Provisões de Bordo** – Artigos de consumo corrente destinados a ser utilizados ou vendidos a bordo de uma aeronave durante o voo.

**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.

**Reconciliação entre Passageiro e Bagagem** – Procedimento de segurança que visa garantir que todas as bagagens de porão transportadas numa aeronave pertencem a passageiros ou a tripulantes que se encontram a bordo e que as bagagens não acompanhadas sejam submetidas a controlos de segurança reforçados.

**Registo** – O mesmo que check in.

**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 internacional, suas instalações e serviços ou constitui um acto de interferência ilícita na aviação civil, suas instalações e serviços.

**Sala de Espera do Sector Aeronáutico** – Lugar situado entre a sala de embarque e as saídas (sector aeronáutico) da aerogare de passageiros.

**Sala de Triagem de Bagagens** – Sala onde as bagagens a embarcar são separadas para carregamento a bordo das aeronaves.

**Sector Aeronáutico** – Área de movimento de um aeródromo e a totalidade ou uma parte dos terrenos e edifícios adjacentes cujo acesso é controlado.

**Sector Público** – Sector de um aeródromo ou de uma aerogare a que o público tem livre acesso.

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

**Serviço de Mensageiro** – Operação pela qual expedições remetidas por um ou vários expedidores são transportadas como bagagens de um mensageiro viajando como passageiro, a bordo de um voo regular, a coberto da documentação normal de bagagens registadas.

**Serviço de Navegação Aérea** – Todos os serviços de tráfego aéreo e serviços auxiliares que fornecem comunicações, infra-estruturas de navegação aérea e vigilância e outros serviços, incluindo serviços meteorológicos para utentes do espaço aéreo, serviços de busca e salvamento e serviços de informação aeronáutica.

**Sistema de detecção de Explosivos (SDE)** – Sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar, e de o indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente do material de que esta seja feita.

**Sistema de Detecção de Engenhos Explosivos (SDEE)** – Sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar, e de o indicar por meio de um alarme, qualquer explosivo através da detecção de um ou vários dos seus componentes contidos na bagagem, independentemente do material de que seja feito.

**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.

**Tripulante** – Pessoa encarregada pela transportadora aérea e certificada pela Autoridade Aeronáutica, para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante o voo.

**Trabalho Aéreo** – Operações de aeronaves para trabalhos especializados tais como, agricultura, fotografias, observação, patrulhamento, busca e salvamento publicidade aérea e vigilância, etc.

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

**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.

**Verificação de Segurança da Aeronave** – Uma inspecção minuciosa do interior e exterior da aeronave a fim de descobrir artigos proibidos.

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

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

**Voo Internacional** – Voo com origem, destino ou escala fora do território nacional, incluindo eventuais segmentos domésticos desse voo.

**Zona de carga** – Zona que compreende as instalações destinadas a manutenção da carga e que engloba as áreas de tráfego, os edifícios e armazéns de carga, os parques de estacionamento e as suas vias de acesso.

**Zona Estéril** – Zona situada entre um posto de rastreio e as aeronaves e cujo acesso é estritamente controlado.

**Zona de Manutenção de Material Volante** – Zona que compreende as instalações destinadas a manutenção das aeronaves e que engloba as áreas de tráfego, os hangares, os edifícios e oficinas, bem como os parques de estacionamento e as suas vias de acesso.

**Zona de Passageiros** – Zona que compreende as instalações e serviços destinados ao atendimento dos passageiros e que engloba as áreas de tráfego, aerogare de passageiros, os parques de estacionamento e os acessos.

**Zona de Segurança de Acesso Regulamentado** – O mesmo que Área Restrita de Segurança.

**Zona não Regulamentada** – Toda a zona de um aeródromo de livre acesso ao público ou cujo acesso não é regulamentado.

### 1.5.2. Abreviaturas

Quando no âmbito deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil se utilizarem as seguintes abreviaturas, elas terão os seguintes significados:

- AAC – Agência de Aviação Civil
- ANSAC – Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil
- ARS – Área Restrita de Segurança
- ASA – Aeroportos e Segurança Aérea
- ATC – Controlo do Tráfego Aéreo
- AVSEC – Segurança da Aviação Civil
- COE – Centro de Operações de Emergência
- CV CAR – Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
- DS – Directiva de Segurança
- FAL/SEC – Facilitação e Segurança
- OACI – Organização da Aviação Civil Internacional
- PEI – Posto de Estacionamento Isolado
- PIA – Projectção de Imagens de Ameaça
- PN – Polícia Nacional

PJ – Polícia Judiciária

PNCQSAC – Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil

PNFSAC – Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil

PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

PSA – Programa de Segurança Aeroportuário

PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo

## SECÇÃO 1.6. Fontes de Regulamentação

### 1.6.1. Organização da Aviação Civil Internacional

1. A organização da Aviação civil Internacional (OACI) é uma Agência das Nações Unidas constituída sob os auspícios da Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944, para promover a segurança e o desenvolvimento regulado da aviação civil.

2. A OACI compreende a Assembleia Geral, que normalmente reúne de três em três anos, e o Conselho que dirige as actividades da organização.

3. O Conselho da OACI desenvolveu e adoptou 18 Anexos à Convenção de Chicago, respeitantes às diversas áreas de interesse, sendo assistido por diversos Comitês Permanentes, nomeadamente pelo comité para os Actos de Interferência Ilícita.

4. As Normas e as Práticas Recomendadas desenvolvidas pela OACI, no que respeita à segurança da aviação, são as estabelecidas no Anexo 17 à Convenção de Chicago.

5. As orientações para a interpretação e implementação das Normas e as Práticas Recomendadas do Anexo 17 à Convenção de Chicago estão estatuídas no Documento OACI 8973.

6. Estão directamente relacionados com as matérias de segurança da aviação civil, desenvolvidas no Anexo 17, sendo aplicáveis no âmbito do presente PNSAC, os seguintes Anexos à Convenção de Chicago e Documentos da OACI:

- a) Regras do Ar – Anexo 2;
- b) Operações de Aeronaves – Anexo 6;
- c) Facilitação – Anexo 9;
- d) Telecomunicações – Anexo 10;
- e) Serviços de Tráfego Aéreo – Anexo 11;
- f) Investigação de Acidentes e de Incidentes de Aeronaves – Anexo 13;
- g) Aeródromos – Anexo 14;
- h) Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea – Anexo 18;

- i) Manual de Segurança para a Protecção da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita – Documento 8973;
- j) Regras do Ar e Serviço de Tráfego Aéreo – Documento 4444;
- k) Operações de Aeronaves – Documento 8168;
- l) Os Factores Humanos nas Operações de Segurança da Aviação Civil – Documento 9808;
- m) Manual de Supervisão – Documento 9734;
- n) Manual de Referência para as Auditorias de Segurança – Documento 9807.

### 1.6.2. *Convenções e Protocolos Internacionais*

Cabo Verde é signatário de Convenções e Protocolos com implicação directa no âmbito da aviação civil. Os termos e disposições destes diplomas adquiriram força legal em Cabo Verde através de:

1. **Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago)** – Resolução nº 18/2003, da Assembleia Nacional, publicada no Boletim Oficial nº 26, I Série em 18/08/2003.

2. **Convenção Referente às Infracções e a Certos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves (Convenção de Tóquio)** – Lei nº 54/III/89, publicada no Suplemento ao Boletim Oficial nº 27, em 13/07/1987.

3. **Convenção Para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves (Convenção de Haia)** – Lei nº 55/III/89, publicada no Suplemento ao Boletim Oficial nº 27, em 13/07/1987.

4. **Convenção Para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil (Convenção de Montreal)** – Lei nº 56/III/89, publicada no Suplemento ao Boletim Oficial nº 27, em 13/07/1987.

5. **Convenção Para a Marcação de Explosivos Plásticos Para Fins de Detecção** – Resolução nº 47/VI/2002, publicada no boletim Oficial nº 21, I Série, de 15/07/2002.

6. **Protocolo Para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência em Aeroportos que Prestam Serviços à Aviação Civil Internacional** – Resolução nº 43/VI/2002, publicada no Boletim Oficial nº 15, I Série, de 27/05/2002.

### 1.6.3. *Acordos Aéreos*

O Estado de Cabo Verde estabeleceu Acordos Aéreos bilaterais, com mais de trinta países, com inclusão de cláusulas de segurança da aviação.

### 1.6.4. *Legislação Nacional*

A nível nacional foram aprovados os seguintes diplomas legais com directa implicação no âmbito da aviação civil:

- 1. **Lei nº 16/VII/2007, de 10 de Setembro** – Lei de Segurança Interna e Prevenção da Criminalidade.
- 2. **Lei nº 100/V/99, de 19 de Abril** – Estabelece as Bases Gerais da Protecção Civil.

- 3. **Decreto – Legislativo nº 1/2008, de 18 de Agosto** – Aprova a Lei Orgânica da Polícia Judiciária.
- 4. **Decreto – Legislativo nº 2/2008, de 18 de Agosto** – Aprova O Estatuto do Pessoal da Polícia Judiciária.
- 5. **Decreto – Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto** – Aprova o Código Aeronáutico de Cabo Verde – Suplemento ao BO nº 26.
- 6. **Decreto-Lei nº. 39/2007, de 12 de Novembro** – Aprova a orgânica da **Polícia Nacional**.
- 7. **Decreto-Lei nº. 52/2006, de 20 de Novembro** – Previne e reprime certas situações cometidas a bordo de aeronave civil, em voo comercial, por passageiros desordeiros – BO nº 33.
- 8. **Decreto-Lei nº. 57/2005, de 29 de Agosto** – Estabelece o regime jurídico das contra-ordenações aeronáuticas civis – BO nº 35.
- 9. **Decreto-Lei nº. 28/2004, de 12 de Julho** – Cria a Agência de Aviação Civil, (AAC) e aprova os respectivos Estatutos – BO nº 20.
- 10. **Decreto-Lei nº. 46/2003, de 10 de Novembro** – Cria, a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil – designada por Comissão Nacional FAL/SEC – BO nº 38.
- 11. **Decreto-Lei nº. 30/2003, de 01 de Setembro** – Aprova a Lei Orgânica das Alfandegas.
- 12. **Decreto-Lei nº 74/94, de 27 de Dezembro** – Define e regula as condições do exercício da actividade de segurança privada.
- 13. **Decreto Regulamentar nº 52/2007, de 5 de Fevereiro** – Define a quantidade de bebidas alcoólicas que integram o serviço de restauração a bordo de aeronaves civis em voo comercial – BO nº 6.
- 14. **Decreto Regulamentar nº 18/99, de 20 de Dezembro** – Estabelece a organização do Serviço Nacional de Protecção Civil.
- 15. **Decreto Regulamentar nº 06/97, de 10 de Março** – Estabelece as normas para a organização e funcionamento do terminal de carga e correio do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral pela ASA – BO nº 9.
- 16. **Portaria nº. 34/2005, de 6 de Junho** – Aprova o modelo de cartão de identificação do pessoal e mandatários da Agência de Aviação Civil – BO nº 23.

### 1.6.5. *Regulamentos Aeronáuticos*

- 1. A Agência de Aviação Civil elaborou e aprovou as Partes 12 e 18 dos Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde (**CV CAR 12 e 18**).
- 2. A Parte 12 dos Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde (**CV CAR 12**) refere-se à Segurança Aeroportuária e a Parte 18 (**CV CAR 18**) trata da Segurança do Operador Aéreo.

3. Para além desses, a Agência de Aviação Civil elaborou e aprovou os seguintes Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde, todos com disposições normativas relativas à protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita:

- a) CV CAR 8 – Operações;
- b) CV CAR 9 – Certificação e Administração de Operadores Aéreos;
- c) CV CAR 10 – Transporte Aéreo Comercial por Operadores Estrangeiros em Cabo Verde;
- d) CV CAR 17 – Serviços de Tráfego Aéreo.

#### 1.6.6. Directivas de Segurança

As Directivas de Segurança aprovadas pela Agência de Aviação Civil (AAC) desenvolvem o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e dele fazem parte integrante.

### SECÇÃO 1.7. Autoridade Competente em Matéria de Segurança da Aviação Civil

#### 1.7.1. Autoridade Competente

A Autoridade Competente em Matéria de Segurança da Aviação Civil é a Agência de Aviação Civil, cabendo-lhe em especial:

- 1. Desenvolver, implementar e manter o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil de Cabo Verde.
- 2. Desenvolver e implementar o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil, coordenar o seu desenvolvimento e aprovar os Programas de Formação dos operadores.
- 3. Desenvolver e implementar o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil.

#### 1.7.2. Poderes de Autoridade

1. No exercício de suas funções e quando devidamente identificados, os administradores e os inspectores da Autoridade Competente em Matéria de Segurança da Aviação Civil, são equiparados a gentes de autoridade e gozam, nomeadamente, das seguintes prerrogativas:

- a) Aceder e inspecionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, equipamentos e serviços das entidades sujeitas a inspecção e controlo da AAC;
- b) Requisitar documentos para análise, bem como equipamentos e materiais;
- c) Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades e encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
- d) Interditar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, uma aeronave de realizar voo, sempre que o incumprimento de normas represente

claramente um risco para a segurança do mesmo, até que deixe de se verificar a situação que motivou a interdição;

- e) Identificar as pessoas que se encontrarem em violação flagrante das normas cuja observância lhes compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil;
- f) Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devem ter execução imediata no âmbito de actos de gestão pública.

2. Da suspensão, cessação ou encerramento a que se refere a alínea c) do número anterior, será lavrado auto de notícia, o qual será objecto de confirmação pelo órgão competente da AAC no prazo máximo de 15 dias, sob pena de caducidade da medida preventiva determinada.

### SECÇÃO 1.8. Gestão de Matérias Classificadas

1. Os documentos, medidas e procedimentos de segurança da aviação civil que constituam matérias classificadas, devem ser protegidos e o acesso a eles restringir-se exclusivamente às pessoas que tenham necessidade de as conhecer para cumprimento das suas funções ou tarefas.

2. Excepto quando autorizado por escrito pela AAC, no interesse da segurança da aviação civil, constituem matérias classificadas entre outras, as seguintes:

- a) Plano Nacional de Gestão de Crises;
- b) Programas de segurança de operadores aéreos e aeroportuários, programas de segurança relativos ao transporte de correio e carga, ao catering, bem como os comentários, instruções e orientações pertinentes sobre o assunto;
- c) Directivas de Segurança e Circulares de Informação classificadas, bem como comentários, instruções e orientações pertinentes sobre elas;
- d) Critérios de selecção usados no processo de inspecção de pessoas, bagagens ou carga;
- e) Planos de contingência, informações, comentários, instruções ou orientações pertinentes sobre o assunto;
- f) Especificações técnicas de equipamentos utilizados na detecção de armas, substâncias explosivas, incendiárias ou corrosivas;
- g) Descrição ou especificações técnicas de objectos utilizados para testar os equipamentos de rastreio e os parâmetros dos equipamentos;
- h) Salvo divulgação feita pela AAC, informação que esta considerar ser susceptível de revelar vulnerabilidades do sistema de aviação civil ou das facilidades da aviação civil, a ataques de elementos hostis, nomeadamente, detalhes de auditorias, inspecções, inquéritos, investigações, testes, infracções alegadas ou

constatadas das normas em vigor e qualquer informação que possa conduzir à revelação de tais detalhes;

- i) As informações de carácter sensível, em especial as relativas a acidentes de aviação, incidentes de segurança e actos de interferência ilícita;
- j) Matérias relacionadas com avaliação da ameaça e do risco.

3. No âmbito da segurança da aviação civil, compete a Autoridade Competente a definição do acesso do público e a difusão pública de informações relativas ao sector.

4. Estão sujeitos ao dever de guardar sigilo de matérias classificadas, todos quantos no exercício das suas funções, directa ou indirectamente desempenham funções, tarefas e responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil.

5. O dever de guardar sigilo sobre matérias classificadas, a que tiveram conhecimento durante o exercício de cargo, função ou emprego, mantém-se mesmo depois de cessar o vínculo ou actividade laboral.

6. A Agência de Aviação Civil desenvolverá através duma Directiva de Segurança, normas e procedimentos específicos que visem disciplinar de forma detalhada, a salvaguarda e protecção de dados, informações, documentos e materiais sigilosos, bem como as áreas e instalações onde tramitam.

## CAPITULO II

### Divisão de Responsabilidades no Ambito da Segurança da Aviação Civil

#### 2.1. Autoridade Competente em Matéria de Segurança da Aviação Civil

Compete à Autoridade Competente em Matéria de Segurança da Aviação Civil, nomeadamente:

1. Desenvolver, implementar e manter o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil de Cabo Verde.
2. Definir e atribuir tarefas para a implementação dos vários aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.
3. Estabelecer os meios de coordenação das actividades entre as diferentes instituições nacionais, com responsabilidade na implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.
4. Disponibilizar à administração dos aeródromos, companhias aéreas que operam no território nacional e outras organizações concernentes, uma versão escrita de partes apropriadas do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.
5. Rever e manter em efectividade o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, incluindo a avaliação das medidas de segurança e procedimentos no seguimento de um acto de interferência ilícita e tomar acções necessárias para relevar tanto a debilidade, como para prevenir a sua recorrência.

6. Rever e aprovar os Programas de Segurança dos operadores aéreos, dos aeródromos, dos fornecedores de serviços de catering, de handling, bem como doutras organizações, cuja actividade seja relevante para a segurança da aviação civil.
7. Assegurar que aos serviços responsáveis pela segurança dos aeródromos sejam garantidos os meios necessários, designadamente, humanos, materiais e em instalações, incluindo espaços para gabinetes, meios de comunicação, equipamentos de segurança adequados e de treino do pessoal de segurança.
8. Desenvolver e rever, segundo as necessidades, políticas nacionais relacionadas com a segurança da aviação civil.
9. Desenvolver e emitir regulamentos nacionais e directivas relativos à segurança da aviação civil.
10. Assegurar que a arquitectura das infra-estruturas aeroportuárias contenham requisitos necessários para a implementação de medidas de segurança da aviação civil de forma integrada, nos desenhos arquitectónicos de novas instalações ou alterações às existentes nos aeródromos de Cabo Verde.
11. Desenvolver e implementar o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil e coordenar o seu desenvolvimento e aprovar os Programas de Formação dos operadores.
12. Desenvolver e implementar o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil.

#### 2.2. Administração Aeroportuária

1. A Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA) é responsável pela administração e funcionamento dos aeródromos nacionais nos termos do Decreto-Regulamentar nº 3/2001, de 4 de Junho.
2. A administração aeroportuária tem a responsabilidade do estabelecimento e da aplicação de medidas de segurança que visem prevenir actos de interferência ilícita nos aeródromos de Cabo Verde.
3. As responsabilidades de segurança da aviação específicas da ASA, compreendem, designadamente, as actividades seguintes:
  - a) Estabelecer e executar programas de segurança em cada aeródromo sob a sua administração, detalhando as diversas medidas de segurança em vigor nos aeródromos e assegurando a sua conformidade com o presente Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Os referidos programas de segurança deverão ser submetidos à AAC para revista e aprovação;
  - b) Nomear um titular responsável pela gestão da segurança em cada aeródromo o qual será encarregado da coordenação e aplicação e execução

das medidas e procedimentos operacionais em conformidade com as disposições específicas do Programa de Segurança do Aeródromo;

- c) Fornecer cópias dos Programas de Segurança dos aeródromos, ou partes deles, a todos quanto tenham a necessidade de saber;
- d) Zelar para que as necessidades de segurança da aviação sejam tomadas em consideração na concepção e na construção de novas instalações bem como nas modificações a fazer nas instalações dos aeródromos.

### 2.3. Concessionários dos Aeródromos

1. Cada concessionário comercial, cuja concessão ou instalação faça parte da barreira de separação entre o sector público e o sector aeronáutico ou tenha acesso directo ao sector aeronáutico a partir do sector público, é responsável pelo controle de acesso a essa instalação, em conformidade com as disposições e exigências constantes do Programa de Segurança do referido aeródromo.

2. É da responsabilidade da ASA exigir aos concessionários o cumprimento do acima exposto.

### 2.4. Operadores de Companhias Aéreas

1. Os operadores aéreos nacionais que asseguram ligações domésticas ou internacionais deverão, antes do início das operações elaborar e submeter para a aprovação da Autoridade Aeronáutica um programa escrito de segurança que satisfaça as exigências do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentos aplicáveis, a fim de proteger os passageiros, as tripulações, o pessoal em terra, a carga, o correio, as aeronaves e as instalações contra actos de interferência ilícita.

2. Sempre que um operador aéreo nacional pretenda abrir uma nova rota internacional, deverá assegurar-se, mediante visitas prévias de avaliação feitas por pessoal devidamente treinado e certificado, ao aeródromo para onde pretenda voar e às entidades que lhe prestarão serviços com implicação directa na segurança, que existem localmente, condições adequadas de segurança de modo a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.

3. O resultado da avaliação feita, será submetido à AAC, juntamente com o pedido de abertura da nova rota internacional.

4. Os operadores aéreos estrangeiros que pretendam efectuar operações para Cabo Verde deverão, antes do início das operações, enviar a AAC para aprovação, um programa de segurança escrito, que cumpra os requisitos de segurança estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

### 2.5. Polícia Nacional

1. A Polícia Nacional (PN) no âmbito das suas atribuições de segurança interna, adopta as medidas e procedimentos inerentes à prevenção e repressão dos actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil em Cabo Verde;

2. No âmbito específico da segurança da aviação, compete designadamente, à PN as seguintes tarefas:

- a) Prevenção e detecção dos crimes nas instalações aeronáuticas;

b) Vigilância e patrulhas regulares de todas as zonas dos aeródromos;

c) Vigilância dos passageiros à chegada e à partida, a fim de detectar eventuais suspeitas e ameaças para a aviação civil;

d) Planificação das medidas de contingência em colaboração com a administração aeroportuária, a Polícia Judiciária, as Forças Armadas e outras forças ou serviços de segurança, para resposta, controle e normalização dos acontecimentos em caso de actos de desvio de aeronaves, sabotagem, ameaça de bomba ou outras ameaças, ataques no solo e desordens civis nas instalações e áreas aeroportuárias;

e) Intervenção especializada, nos domínios de acções anti-terroristas, intervenções armadas, negociações em caso de tomada de reféns e levantamento de engenhos explosivos improvisados;

f) Garantir uma resposta armada rápida a incidentes graves nos aeródromos de Cabo Verde;

g) Vigiar e fiscalizar nos postos de fronteira a circulação de pessoas, incluindo a zona internacional dos aeródromos, podendo impedir a entrada em território nacional de passageiros e tripulantes de aeronaves, indocumentados ou que não satisfaçam os requisitos legais exigíveis para o efeito;

h) Impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de aeronaves que provenham de aeródromos de risco sob o aspecto sanitário, sem o prévio assentimento das competentes autoridades sanitárias;

i) Efectuar escoltas de cidadãos alvos de medidas administrativas e judiciais de afastamento do território nacional, sem prejuízo da competência legalmente atribuída à Polícia judiciária;

j) Efectuar o rastreio de passageiros e bagagens, da carga e do correio aéreo;

k) Utilizar os equipamentos de rastreio existentes nos aeródromos;

l) Realizar inspecções às aeronaves em situação de ameaça;

m) Realizar formações do pessoal da PN em práticas e procedimentos de segurança da aviação que tenham ligação com estas operações.

### 2.6. Polícia Judiciária

1. Na respectiva esfera de atribuições, a Polícia Judiciária concorre para a prevenção e repressão dos actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

2. No âmbito específico da segurança da aviação civil, é competência reservada da polícia Judiciária, a investigação, nomeadamente dos seguintes crimes:

- a) Sequestro, rapto ou tomada de reféns;
- b) Organizações terroristas e terrorismo;

- c) Captura ou atentado à segurança do transporte aéreo;
- d) Quaisquer outros, quando executados com bombas, granadas, matérias ou engenhos explosivos, armas de fogo e objectos armadilhados, armas nucleares, químicas e radioactivas.

3. A Polícia Judiciária integra as equipas de negociação em caso de tomadas de reféns ou de sequestro de aeronaves.

### 2.7. Forças Armadas

1. As Forças Armadas de Cabo Verde, no quadro das suas missões específicas, asseguram a protecção das instalações aeroportuárias em caso de interferência ilícita nas infra-estruturas e/ou das aeronaves.

2. Cooperam com as forças policiais em actividades de intervenção especializada e no reforço das medidas de prevenção nos aeródromos em situações de ameaça.

### 2.8. Alfândegas

As alfândegas contribuem para a segurança do transporte aéreo, competindo-lhes, designadamente:

1. Visitar as aeronaves, quando o entendam conveniente, quer à chegada, quer à partida, verificar os documentos e obter quaisquer esclarecimentos que interessem à fiscalização aduaneira.
2. Receber das aeronaves militares chegadas aos aeródromos às declarações e documentos relativos a carga e passageiros, quando for caso disso.
3. Superintender e fiscalizar dentro dos aeródromos, o movimento de carga, descarga, transbordo, circulação, trânsito e reexportação de mercadorias.
4. Prestar o auxílio que lhe seja pedido pelas autoridades aeronáuticas ou policiais, para cabal desempenho dos serviços a seu cargo.

### 2.9. Agência Nacional de Comunicações

No âmbito da segurança da Aviação civil, são atribuições da Agência Nacional de Comunicações, nomeadamente:

1. Assegurar a regulação e a supervisão do sector das comunicações postais.
2. Assegurar o cumprimento das obrigações inerentes ao serviço postal universal de comunicações postais.
3. Atribuir os títulos de exercício da actividade postal.
4. Assegurar a protecção do produto postal de modo a prevenir a sua utilização para a perpetração de actos de interferência ilícita.

### 2.10. Coordenador de Segurança Aeroportuário

No âmbito da segurança da Aviação civil, compete ao Coordenador de Segurança Aeroportuária, nomeadamente:

1. Ser o primeiro e imediato contacto para questões de segurança entre o operador aeroportuário e a AAC.

2. Estar disponível para a AAC durante as 24 horas do dia.
3. Rever com a frequência devida, todas as actividades relativas à segurança a fim de assegurar a sua efectiva concordância com o estabelecido neste PNSAC, nos CV CAR aprovados e publicados e que contenham disposições relativas à segurança, nos programas de segurança e nas Directivas de Segurança aplicáveis.
4. Iniciar imediatamente acções correctivas em qualquer momento em que haja inconformidade com o estabelecido neste PNSAC, nos CV CAR aprovados e publicados e que contenham disposições relativas à segurança, no programa de segurança ou nas Directivas de Segurança aplicáveis.
5. Ser o elemento de contacto para receber notificações sobre pessoas com acesso desacompanhado e para comprovar seus antecedentes criminais junto das forças policiais.

### 2.11. Coordenador de Segurança do Operador Aéreo

1. Ser o primeiro e imediato contacto para questões de segurança entre o operador aéreo e a AAC.
2. Estar disponível para a AAC durante as 24 horas do dia.
3. Rever todas as tarefas de segurança pelas quais o operador aéreo é responsável, assegurando a sua efectiva conformidade com o estabelecido neste PNSAC, nos CV CAR aprovados e publicados e que contenham disposições relativas à segurança, no programa de segurança do operador aéreo e nas Directivas de Segurança aplicáveis.
4. Iniciar imediatamente as acções correctivas em relação a cada não conformidade com o estabelecido neste PNSAC, nos CV CAR aprovados e publicados e que contenham disposições relativas à segurança, no plano de segurança da operadora aérea e nas Directivas de Segurança aplicáveis.

### 2.12. Comandante da Aeronave

1. O comandante da aeronave é o responsável pela segurança da operação da aeronave e pela segurança das pessoas e bens a bordo.
2. O comandante da aeronave é detentor, durante o voo, dos necessários poderes de autoridade, designadamente os previstos na Convenção de Tóquio de 1963, tendo em vista assegurar a protecção da aeronave e das pessoas e bens a bordo.
3. O comandante da aeronave detém, em especial:
  - a) Autoridade sobre a tripulação e passageiros a bordo, durante o voo;
  - b) A responsabilidade pela disciplina e ordem durante o voo;
  - c) A responsabilidade de verificar, antes de iniciar o voo, que todas as medidas e procedimentos de segurança em terra foram aplicados.

4. O comandante da aeronave pode decidir a aplicação de medidas complementares nas situações em que verifique o incumprimento dos procedimentos de segurança em terra estabelecidos no presente PNSAC.

5. O comandante da aeronave de registo nacional reporta, logo após a aterragem, todos os incidentes de segurança ocorridos durante o voo ao coordenador de segurança da sua companhia, devendo este, no prazo máximo de 24 horas, comunicar por escrito à AAC todos os elementos relativos à ocorrência.

### 2.13. Protecção Civil

Na prevenção ou na ocorrência de acidentes ou catástrofes, o Serviço Nacional de Protecção Civil e todas as organizações que tenham responsabilidades na protecção da vida humana, na prestação de socorro, e na salvaguarda de bens, devem actuar de forma coordenada, dentro das respectivas áreas de competência, conforme estabelecido nos PSA e nos Planos de Contingência, com o fim de preservar vidas humanas e o património público e privado.

### 2.14. Empresas de Segurança Privada

As empresas de segurança privada, sem prejuízo do disposto nas alíneas *j)* e *k)* do ponto 2.5. também podem efectuar o rastreio de pessoas, bagagens, carga e correio aéreo, e o controlo de acessos às áreas restritas, nos termos da respectiva legislação.

## CAPITULO III

### Coordenação e Comunicações

#### 3.1. Comissão Nacional de Facilitação e Segurança (FAL/SEC)

1. A Comissão Nacional FAL/SEC tem por missão coordenar as actividades a nível nacional, a fim de assegurar, nomeadamente, a execução das normas e recomendações do Anexo Técnico 17 e dos respectivos regulamentos aeronáuticos de Cabo Verde relacionados com a segurança da aviação civil emitidos pela autoridade aeronáutica, e de garantir que o programa nacional AVSEC seja regularmente ajustado de forma a poder responder às necessidades da política do Estado e às eventuais alterações dos níveis de ameaças.

2. A Comissão Nacional FAL/SEC compete:

- a) Aconselhar a AAC a respeito das medidas AVSEC necessárias para fazer face às ameaças dirigidas contra a aviação civil e as suas instalações e serviços;
- b) Seguir constantemente a aplicação das medidas e formular recomendações de alterações, resultante da avaliação da ameaça, da evolução da tecnologia e das técnicas AVSEC, e em função de outros factores;
- c) Assegurar a coordenação das medidas AVSEC entre as administrações, organismos e outras instituições encarregadas da execução do PNSAC, segundo a natureza e amplitude das ameaças;

d) Assegurar que sejam tomadas em conta aspectos relativos à segurança nos projectos de concepção de novos aeródromos ou da modificação e expansão das instalações aeroportuárias existentes;

e) Em coordenação com a AAC recomendar as alterações a introduzir na política geral da segurança da aviação no plano nacional e coordenar a sua aplicação;

f) Avaliar as recomendações formuladas pelas comissões aeroportuárias FAL/SEC e, conforme o caso, assessorar a AAC nas decisões concernentes.

3. A composição da Comissão Nacional FAL/SEC é definida pelo Governo, sob proposta da Autoridade Aeronáutica, nos termos do nº 2 do artigo 131º do Código Aeronáutico.

4. Além dos seus membros permanentes, a comissão pode convidar outras entidades ou personalidades a participar nas suas reuniões, em função da matéria em discussão, de forma a colher subsídios técnicos de especialidade em benefício da tomada de decisão.

5. As reuniões são convocadas pelo presidente, quando necessário, pelo menos duas vezes por ano. Cada reunião será objecto de uma acta que após aprovação pelos membros, será enviada às autoridades concernentes.

#### 3.2. Comissão Aeroportuária FAL/SEC

1. Uma comissão aeroportuária FAL/SEC será criada em cada aeródromo de Cabo Verde. O Objectivo principal da comissão FAL/SEC do aeródromo, é o de aconselhar sobre a elaboração das medidas e procedimentos de facilitação e de segurança no aeródromo e de coordenar a sua aplicação.

2. O texto de referência ao diploma da comissão FAL/SEC do aeródromo constará do plano de segurança do respectivo aeródromo. Esse documento inclui informações sobre a composição da comissão, as suas atribuições, o seu mandato e detalhes sobre o seu funcionamento, nomeadamente o número de reuniões por ano, a presidência e a redacção e a distribuição das actas.

#### 3.3. Relações com a Imprensa

Compete ao Presidente da Comissão Nacional FAL/SEC ou outro membro por ele indicado, responder às solicitações regulares ou não de informações da imprensa e outros meios de comunicação públicas sobre assuntos relacionados com a segurança da aviação civil no país.

#### 3.4. Comunicação/Cooperação com outros Estados

1. A AAC é responsável, nos termos dos seus Estatutos e do Código Aeronáutico, pelo estabelecimento e manutenção da comunicação e cooperação com outros Estados na elaboração e execução das práticas e procedimentos de segurança da aviação civil.

2. Para sucesso dessa cooperação inter-Estados, a AAC assegura o estabelecimento de linhas de comunicação com os responsáveis da segurança de aviação dos Estados,

para troca de informações sobre as ameaças, actividades terroristas, experiências da utilização de equipamentos de segurança e práticas operacionais, nomeadamente:

- a) **Programas Nacionais** - A pedido de outros Estados e segundo o regime de reciprocidade, Cabo Verde enviará a totalidade ou partes que interessem do seu Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, do seu Programa Nacional de Formação em segurança da Aviação civil e do seu Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil. Segundo as necessidades, Cabo Verde cooperará com outros Estados, a fim de adaptar o seu programa nacional, com vista a estabelecer práticas e procedimentos uniformes entre os Estados, e a reforçar, de um modo global, a segurança da aviação civil internacional;
- b) **Medidas específicas de segurança** - Os pedidos de um outro Estado relativos às medidas particulares de segurança para um voo específico ou voos específicos por operadores desse outro Estado serão, na medida do possível, satisfeitos. Estes pedidos serão dirigidos a AAC, que decidirá no mais curto espaço de tempo possível, comunicando a sua decisão ao Estado requerente, pela via mais rápida;
- c) **Informações sobre a ameaça** - Quando, no decurso da recolha e/ou avaliação de informações sobre as ameaças dirigidas contra a aviação civil, Cabo Verde estiver na posse de informações credíveis sobre uma ameaça dirigida contra os interesses da aviação civil de um outro Estado, notificará, imediatamente e pela via mais rápida possível, as autoridades competentes desse Estado. A Polícia Judiciária, em estreita cooperação com a AAC, é a entidade responsável pela troca de informações relativas a ameaças à aviação civil, com outros estados.
- d) **Programa de formação em segurança da aviação** - Cabo Verde cooperará, segundo as necessidades, com outros Estados, na elaboração e implementação de programas de formação em segurança de aviação e na troca de informações respeitantes aos referidos programas;
- e) **Acordos** - Nos acordos com outros Estados em matéria da aviação civil, Cabo Verde pugnará pela inclusão de cláusulas referentes à segurança da aviação civil;
- f) **Comunicação com a OACI** - Cabo Verde dará conhecimento à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) da identidade da autoridade competente em matéria de segurança da aviação, definida na secção 1.7 deste programa. Em caso de mudança dessa autoridade, a OACI será disso notificada o mais rápido possível;
- g) **Notificação** - Cabo Verde notificará a OACI e todos os Estados interessados, com a brevidade

possível, e através dos canais estabelecidos, qualquer acto de interferência ilícita contra a aviação civil, que ocorra no seu território, de acordo com o estabelecido no presente programa, bem como toda a diferença que haja na regulamentação nacional, em relação às normas do Anexo 17.

## CAPITULO IV

### Segurança dos Aerodromos

#### 4.1. Áreas Públicas do Terminal de Passageiros

1. Os depósitos de bagagem utilizados pelo público em geral, sempre que possível, devem ser colocados em áreas externas ao terminal de passageiros, de forma a minimizar os efeitos de uma explosão que possa ocorrer durante a manipulação ou armazenamento de um material perigoso ou proibido, devendo ser supervisionado permanentemente pelo concessionário.

2. Caso os depósitos estejam localizados no interior do terminal de passageiros, os artigos somente poderão ser aceites para armazenamento após inspeccionados manualmente, ou através de raios-X e mantendo o sector sob constante controlo e responsabilidade do concessionário.

3. Áreas, instalações e objectos nos quais possam ser ocultados artefactos ou substâncias explosivas, como sanitários, escadas, caixotes de lixo, cinzeiros, dentre outros, devem ser discriminados numa lista de verificação, de forma a facilitar a sua inspecção, sendo submetidos a vigilância e a vistorias periódicas.

4. O acesso a qualquer área de observação ou outra área do terminal de passageiros que proporcione visão das aeronaves estacionadas na placa, assim como às instalações destinadas ao processamento de passageiros, deve ser controlado e/ou supervisionado por pessoal de segurança ou meios electrónicos. Tais áreas não devem oferecer uma visão dos pontos de inspecção de passageiros e de pessoal de serviço nem dos locais de operação de embarque e de desembarque.

5. Nos locais onde o acesso do público é livre, as portas dos terminais que dão acesso à placa devem ser trancadas, quando não estiverem em uso. As saídas de emergência não sujeitas a controlo de segurança devem estar equipadas com alarmes visual e sonoro ou outros meios electrónicos e vigiados pela administração aeroportuária.

6. As bagagens e pacotes abandonados, nas instalações aeroportuárias, devem ser considerados suspeitos e isolados, devendo ser manuseados apenas por pessoal competente.

7. O público e os passageiros deverão ser alertados a intervalos regulares, através das instalações sonoras dos aeródromos, que não devem deixar os seus pertences e as suas bagagens abandonados.

#### 4.2. Designação das zonas de acesso regulamentado

1. Cabe à Autoridade competente, em concertação com a Administração aeroportuária e a Polícia Nacional, definir as zonas vitais para as operações aeronáuticas

em Cabo Verde, classificá-las como áreas de segurança restrita, após prévia avaliação do risco, e regulamentar o acesso às mesmas.

2. A AAC deverá preparar e certificar os traçados que delimitam as zonas de acesso regulamentado. Quando necessário, traçados de substituição ou modificados deverão ser preparados e autorizados pela AAC.

3. O acesso às zonas regulamentadas deverá ser controlado de acordo com os procedimentos estabelecidos neste PNSAC e nos planos respectivos de segurança dos aeródromos e de acordo ainda com as Partes 12 e 18 dos CV CAR.

4. As zonas designadas como zonas de acesso regulamentado nos aeródromos são descritas nos respectivos programas de segurança aeroportuários.

5. As zonas situadas fora dos limites dos aeródromos e que são designadas como zonas de acesso regulamentado, são as seguintes:

- a) Instalações radar;
- b) Instalação das ajudas de navegação;
- c) Antenas VHF-ER;
- d) Centro de controlo Oceânico e outros.

#### 4.3. Protecção de zonas de acesso regulamentado

1. As zonas de acesso regulamentado definidas no PNSAC deverão ser protegidas por uma combinação de medidas físicas e de recursos humanos, a fim de impedir o acesso não autorizado. A administração aeroportuária deverá especificar todos os pontos sujeitos a controlo, assegurando que os mesmos são compatíveis com as barreiras físicas e que os acessos são fechados quando não estiverem em uso.

2. Cada zona de acesso regulamentado será separada das zonas públicas ou das zonas não regulamentadas por uma barreira física apropriada que será inspeccionada com intervalos irregulares.

3. O acesso a essas zonas de acesso regulamentado, em cada aeródromo ou em outras instalações designadas fora do aeródromo, será regulamentado através de um sistema de autorização de acesso.

4. A ASA será responsável pelo controlo do acesso e da gestão do sistema de autorização para as zonas de acesso regulamentado, podendo atribuir tal tarefa a empresas de segurança privadas.

5. Com o objectivo de proteger as instalações aeroportuárias e as aeronaves estacionadas, deve ser realizado um patrulhamento de toda a área operacional do aeródromo, de forma frequente e a intervalos irregulares, em veículos munidos de equipamentos de comunicação adequados, a fim de possibilitar contacto directo com o pessoal, bem como de difundir o alerta a outras equipas.

6. Devem ser estabelecidos procedimentos de coordenação entre a patrulha, a torre de controlo, os agentes de segurança dos pontos de controlo de acesso, e o sector de segurança aeroportuária.

7. A patrulha móvel deve possuir equipamentos apropriados de segurança e iluminação, com capacidade de reacção, permitindo vistorias minuciosas de pontos sensíveis e de áreas mais remotas, por onde infractores potenciais possam esconder-se nos limites do sítio aeroportuário durante o período nocturno.

#### 4.4. Barreiras de segurança (vedações, edificações e barreiras naturais)

1. Os aeródromos deverão possuir barreiras de segurança, constituídas basicamente por vedações ou outros dispositivos que impeçam o livre acesso ao lado ar ou a outras zonas de acesso regulamentado, bem como dispor de outros meios electrónicos ou não para a vigilância de seus perímetros.

2. É atribuição da administração aeroportuária a instalação de barreiras, separando o lado ar do lado terra, como ponto de partida para garantir a protecção das aeronaves, dos passageiros e das instalações no lado ar. Onde houver barreiras naturais e edificações, separando o lado ar do lado terra, deve ser mantido um serviço de patrulhamento, no lado ar, suficiente para garantir que não haja acesso não autorizado.

3. A finalidade da barreira de segurança é:

- a) Definir a área a ser protegida;
- b) Criar uma barreira física e psicológica que detenha pessoa que tente entrar sem autorização; e
- c) Dificultar a entrada de intruso, permitindo que o agente de protecção, vigilante ou o policial o detenha.

4. As vedações e outras barreiras de segurança devem ser implantadas de tal forma que impeçam o arremesso de substâncias e artigos explosivos em uma aeronave, próximos a ela ou em outros pontos sensíveis. As vedações devem ser suficientemente altas e resistentes para:

- a) Dificultar a passagem por cima;
- b) Resistir a pressão para dobrá-las; e
- c) Impedir que se passe por baixo.

5. As barreiras de segurança deverão ter avisos alertando quanto à restrição de acesso as áreas aeroportuárias, e sua consequente proibição, além da aplicação de sanções legais. As edificações localizadas dentro de ou adjacentes a uma zona de acesso regulamentado devem possuir um sistema de controlo para impedir o acesso não autorizado ao seu interior.

6. Em todos os aeródromos, deverá haver um caminho periférico de circulação de viaturas, ao longo da vedação de modo a facilitar a inspecção dessa barreira de segurança.

#### 4.5. Identificação e protecção de pontos vulneráveis

1. Quando, em função de limitações operacionais, os pontos vulneráveis não puderem ser adequadamente protegidos por vedações ou outras barreiras de segurança, devem ser inspeccionadas com frequência por vigilantes. Os auxílios à navegação aérea devem ser objecto de um controle rígido.

2. As torres de controlo, auxílios de comunicação e navegação aérea, dentro ou fora do espaço aeroportuário, transformadores e fontes de energia eléctrica são considerados alvos primários para um acto de sabotagem ou um ataque armado, devendo ser, portanto, protegidos adequadamente.

3. Portões de emergência, utilizados para a saída de veículos de serviço em caso de acidente, devem ser operados por vigilantes, pelos serviços de operações ou por bombeiros. Nas demais situações, devem permanecer trancados e controlados por um sistema de alarme ou câmaras para detecção de intrusos.

4. Excepcionalmente, quando informações consolidadas e difundidas pelos sectores oficiais de inteligência indicarem um elevado nível de ameaça para um determinado aeródromo, as áreas sob as trajetórias das aeronaves em procedimento de aterragem ou descolagem, principalmente quando a aeronave ainda está a voar a baixa altitude fora do sítio aeroportuário, também poderão ser consideradas pontos vulneráveis.

5. Para os casos excepcionais citados no número 4, o PSA deverá prever um patrulhamento móvel por equipas de agentes de protecção da aviação civil, vigilantes com equipamentos adequados ou de órgãos de segurança pública, respectivamente nas áreas internas e externas aos limites do aeródromo, bem como postos avançados de vigilância e observação dessas áreas para detecção de possíveis ataques às aeronaves.

#### 4.6. Controlo de acesso – Condições Gerais

1. O acesso às zonas regulamentadas definidas neste PNSAC é reservado às seguintes categorias:

- a) Aos passageiros de boa fé, detentores de documentos de viagem legítimos e que foram aceites para uma viagem numa linha aérea;
- b) Ao pessoal detentor de uma autorização ou cartão de acesso emitido para entrar numa zona de acesso regulamentado;
- c) Aos inspectores da AAC, de forma ilimitada e irrestrita, nos termos do nº 1 do art. 37º do Decreto-lei nº 28/2004 de 12 de Julho.

2. As autorizações emitidas ao pessoal para todas as zonas designadas de acesso regulamentado sê-lo-ão em conformidade com as regras e procedimentos definidos no presente programa.

3. A ASA fica autorizada a, emitir conceder e gerir as autorizações de acesso tanto de pessoas como de veículos às zonas regulamentadas, não abrangendo a Autoridade Aeronáutica.

4. As autoridades encarregadas de controlar o acesso às zonas regulamentadas devem zelar para que as barreiras físicas que delimitam as zonas de acesso regulamentado permaneçam sempre em bom estado de conservação.

#### 4.7. Controlo de Acesso – Pessoas

1. Os passageiros são autorizados a aceder às zonas de acesso regulamentado destinadas aos mesmos por razões

de embarque, com a condição de possuírem os documentos abaixo indicados e se obrigarem a submeter às inspecções de controlo exigidos:

- a) Documentos de viagem autênticos e válidos, acompanhados dos vistos necessários. Por documentos de viagem deve-se entender, passaportes ou documentos de identificação, emitidos pelo país de cidadania, podendo ser igualmente, quando aceitáveis, documentos como as cartas de estrangeiro, os certificados dos membros da tripulação, documentos de viagem de emigrantes e livre-trânsito das Nações Unidas, emitidos por um outro país ou por uma organização reconhecida;
- b) Um cartão de embarque autêntico e válido emitido por um transportador aéreo certificado para o efeito.

2. O pessoal que exerce actividades operacionais no aeródromo será autorizado a entrar em zonas regulamentadas precisas, de acordo com o sistema de autorização para acesso a essas zonas, definido no programa de segurança aeroportuário.

3. A entidade responsável pela emissão das autorizações de acesso às zonas regulamentadas do aeródromo deve assegurar-se que:

- a) Os pedidos de autorização de acesso às áreas regulamentadas dos aeródromos sejam endereçados por escrito pela entidade empregadora à administração aeroportuária responsável pela atribuição das autorizações de acesso;
- b) Os pedidos escritos são avaliados pela administração aeroportuária de modo a assegurar-se da legitimidade da solicitação e da necessidade da autorização;
- c) Os pedidos escritos podem ser submetidos à apreciação das autoridades policiais de forma a verificarem o passado criminal e policial do solicitante;
- d) Cada autorização conterà, no mínimo:
  - i. Uma fotografia do titular;
  - ii. Período de validade;
  - iii. As zonas de acesso regulamentado para as quais a autorização é válida;
  - iv. O nome do titular;

4. O documento de autorização de acessos deverá ser sempre apresentado pelo seu titular nos pontos de controlo de acessos às áreas regulamentadas e afixado sobre o vestuário em local bem visível enquanto permanecer na área correspondente.

5. A entidade emissora é responsável pela acção de sensibilização dos utilizadores dos cartões de acesso, designadamente, quanto ao correcto uso dos mesmos.

#### 4.8. Controlo de acesso – veículos

1. A ASA deverá estabelecer medidas para emissão, gestão e controle das autorizações de acesso e circulação de veículo às zonas regulamentadas.

2. Em cada momento, o número de veículos em circulação será limitado ao mínimo imprescindível de modo a evitar o excesso de veículos no sector aeronáutico e nas áreas de manobra das aeronaves.

3. Cada autorização de veículo será sempre fixada na viatura e em local bem visível e deverá conter, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Número de matrícula de veículo;
- b) Símbolo de identificação do proprietário/utilizador do veículo, quando possível;
- c) Período de validade;
- d) Zonas de segurança regulamentadas para as quais o acesso é válido;
- e) Ponto de controlo de acesso que o veículo está autorizado a utilizar.

4. O serviço habilitado a emitir as autorizações deverá verificar se os condutores dos veículos a quem foram emitidas autorizações são titulares de cartas de condução correspondente à classe do veículo e se receberam uma formação concernente a todas as condições de segurança aplicáveis à utilização de um veículo no sector aeronáutico e se os veículos preenchem todos os requisitos técnicos exigidos para a circulação em tais áreas, em conformidade com o Manual de Operações do aeródromo aprovado.

#### 4.9. Concepção de aeródromos

A ASA zelará para que as exigências em matéria de concepção dos aeródromos, incluindo as relativas à arquitectura e às infra-estruturas necessárias à implementação das medidas de segurança prescritas neste PNSAC sejam integradas na concepção e na construção de novas instalações e na modificação das instalações já existentes.

#### 4.10. Desenvolvimento de procedimentos

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre o Sistema de Autorização e Controlo de Acessos às Áreas Regulamentadas dos Aeródromos.

### CAPITULO V

#### Segurança das Aeronaves

##### 5.1. Controlo do acesso às aeronaves

1. Os operadores aéreos são os principais responsáveis pela protecção das suas aeronaves quando elas se encontram no solo.

2. As aeronaves em serviço devem ser permanentemente vigiadas.

3. O pessoal que por razões de serviço tenha necessidade de aceder a uma aeronave, deverá apresentar-se devidamente uniformizado, se aplicável, e ser portador de cartão de acesso aeroportuário válido, devendo abster-se de mexer ou penetrar em aéreas que não estejam relacionadas com o exercício das suas funções.

4. O pessoal de segurança, a tripulação e o pessoal de manutenção devem impedir e identificar qualquer pessoa que se aproxime da aeronave ou nela penetre sem estar devidamente credenciada. Em caso de dúvida ou suspeita, devem chamar as autoridades presentes no aeródromo.

5. No caso de aeronaves que estejam fora de serviço ou em manutenção, todos os pontos de acesso devem ser fechados, as escadas ou mangas de acesso, retiradas.

6. As escadas de acesso deixadas na proximidade de aeronaves deverão ser imobilizadas, evitando-se que alguém recorra à elas para aceder indevidamente às aeronaves.

7. Quando as aeronaves se encontrarem fora de serviço, deverão ser protegidas com selos, adesivos ou outros meios destinados a revelar violações dos pontos de acesso às mesmas.

8. As aeronaves devem ser estacionadas longe das vedações ou barreiras fáceis de transpor e em áreas bem iluminadas.

9. A ASA vigiará os movimentos de pessoas e de veículos na placa, a fim de prevenir o acesso de pessoas não autorizadas às aeronaves estacionadas.

10. Havendo circuito fechado de televisão, pelo menos uma das câmaras deverá estar direccionada para o local de estacionamento das aeronaves.

11. Patrulhas, várias vezes ao longo do dia e com intervalos irregulares, deverão ser feitas pelo pessoal de segurança do aeródromo.

12. Pessoal de segurança disponível e em prontidão, deverá reagir a eventuais tentativas de acesso não autorizadas às aeronaves e a situações suspeitas.

##### 5.2. Medidas preventivas antes dos voos

1. Os operadores aéreos devem assegurar, antes de uma aeronave entrar em serviço, que medidas preventivas sejam tomadas no intuito de localizar algum objecto, substância, artefactos suspeitos, armas, explosivos ou qualquer material perigoso.

2. Como regra geral, as medidas preventivas antes do voo devem compreender:

- a) Uma inspecção do exterior da aeronave, com particular atenção para os compartimentos do trem de aterragem e das partes técnicas da aeronave;
- b) Uma inspecção detalhada do interior da aeronave, incluindo a cabine de passageiros, assentos, bagageiras, sanitários, compartimentos de carga e de serviço de bordo e cabine de pilotagem, entre outras;
- c) A supervisão das operações de manutenção e revisão;
- d) A prevenção de acesso não autorizado à aeronave;
- e) A inspecção de segurança da aviação civil dos passageiros e das bagagens de mão e de porão;
- f) A supervisão e protecção do carregamento da bagagem de porão, bem como a inspecção de carga, correio, fornecimentos de aviação e provisões de serviço de bordo;
- g) Procedimentos de segurança para a tripulação e suas bagagens;

- h) A confirmação da presença de passageiros armados a bordo, pessoas sob custódia e seus acompanhantes e respectivos procedimentos de segurança;
- i) Um reexame das informações de segurança, com o propósito de analisar ameaças de actos ilícitos contra a aviação civil e suas implicações com o voo;
- j) A verificação de procedimentos para a coordenação, o comando e o controle em situação de emergência.

### 5.3. Notificação de ameaças

1. Quando houver informação, indicando a possibilidade de uma aeronave específica estar sujeita a um acto de interferência ilícita, a autoridade que tomar conhecimento do facto notificará o operador aéreo e a administração aeroportuária, visando à implementação de medidas adicionais de segurança para lidar com a ameaça.

2. No caso de informação que indique a possibilidade de uma aeronave em voo estar sujeita a um acto de interferência ilícita, a autoridade que tomar conhecimento do facto notificará o operador aéreo e a administração aeroportuária onde poderá ocorrer a aterragem, visando à implementação de medidas adicionais de segurança para lidar com a ameaça.

3. As notificações de ameaça à aeronave, no solo ou em voo, devem seguir procedimentos de comunicação bem estabelecidos e ser suficientemente seguras e rápidas, para garantir imediata recepção pelo operador aéreo e por outros órgãos envolvidos na resposta e implementação das medidas adicionais de segurança. Se a AAC não for o responsável pelo início desse processo, deve ser incluído nessa notificação.

### 5.4. Voo sob elevado nível de ameaça

1. Medidas adicionais de segurança para um voo sob elevado nível de ameaça podem incluir a colocação da aeronave no posto de estacionamento isolado previsto no PSA e vigilância da mesma enquanto permanecer no solo.

2. O efectivo e a frequência da patrulha móvel de segurança da placa e da área de estacionamento de aeronaves devem ser aumentados. Todo o pessoal em serviço na placa deve ser orientado no sentido de se manter alerta e comunicar imediatamente à segurança aeroportuária qualquer actividade suspeita.

3. Antes da chegada de uma aeronave considerada sob elevado nível de ameaça, deve ser realizada uma inspecção à área designada para seu estacionamento e redondezas, a fim de identificar quaisquer pessoas não autorizadas ou engenhos explosivos, que possam ser ocultados em veículos e equipamentos de solo.

4. No aeródromo em que houver um risco específico de ataque a alguma aeronave, esta será escoltada pela patrulha móvel em seu trajecto entre a pista de aterragem ou de descolagem e a posição isolada de estacionamento.

5. As áreas imediatamente adjacentes às pistas de aterragem e descolagem e de táxi, predefinidas para o

percurso da aeronave, devem ser inspeccionadas antes do deslocamento da aeronave, de forma a garantir que esta permaneça livre de potenciais infractores.

6. Dependendo da natureza da ameaça, pode haver a necessidade de inspeccionar as trajectórias de aproximação e descolagem, fora do perímetro do aeródromo.

7. Quando a aeronave considerada sob elevado nível de ameaça utilizar pistas de aterragem, descolagem e táxi, que cruzem vias às quais o público em geral tem acesso irrestrito, os pontos de cruzamento devem ser vigiados por elementos de segurança aeroportuária ou de segurança pública, no caso de se situarem em áreas externas aos limites do espaço aeroportuário.

8. Quando houver suspeitas consistentes de que uma aeronave possa ser objecto de um acto de interferência ilícita, o operador aéreo deve ser notificado e a mesma deve ser inspeccionada.

9. Quando houver suspeitas consistentes de que uma aeronave possa ser atacada no solo, a administração aeroportuária deve ser notificada o mais rapidamente possível e medidas apropriadas para salvaguardar a aeronave, os tripulantes, os passageiros e a carga a bordo, devem ser adoptadas, conforme especificado no PSA local.

### 5.5. Desenvolvimento de procedimentos

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre Segurança das Aeronaves.

## CAPITULO VI

### Passageiros e Bagagens de Mão

#### 6.1. Rastreo de passageiros

1. Excepto os passageiros mencionados em 6.9., todos os outros que devam embarcar numa aeronave serão rastreados de modo a prevenir-se a introdução à bordo ou numa zona estéril, de armas, explosivos ou outros engenhos e substâncias perigosos que possam ser utilizados para cometer um acto de interferência ilícita.

2. O rastreo efectuar-se-á por um dos seguintes métodos:

- a) Revista manual;
- b) Passagem pelo pórtico detector de metais, sendo que pelo menos 10% de passageiros deverão ser sujeitos à revista manual aleatória contínua;

3. Sempre que um passageiro activar o alarme do pórtico detector de metais, ser-lhe-á solicitado que passe de novo, depois de retirar os objectos metálicos de que disponha.

4. Se na segunda passagem, o alarme voltar a ser activado, o passageiro será rastreado através do detector manual de metais ou mesmo através duma revista manual, se o pessoal de segurança considerar necessário.

5. Quando se utilizar um pórtico detectar de metais, o mesmo deverá ser regulado de modo a detectar objectos metálicos pequenos.

6. Em cada posição de rastreo deverá haver uma listagem dos artigos cujo transporte é proibido na cabine de passageiros.

7. Em cada posição de rastreio deverá haver pessoal feminino disponível para efectuar revistas às senhoras em caso de necessidade.

### 6.2. Recusa de rastreio

1. Qualquer passageiro que recuse ser submetido a um rastreio ou recuse permitir que a sua bagagem de mão seja rastreada de acordo com este PNSAC deve ser impedido de aceder às áreas restritas de segurança (ARS), pela administração aeroportuária, e negado o seu embarque, pelo operador aéreo.

2. As administrações aeroportuárias e os operadores aéreos devem, respectivamente, impedir o acesso às ARS e negar o embarque de qualquer passageiro que, justificadamente, for considerado uma ameaça potencial à segurança da aviação civil.

3. Quando o passageiro tiver acesso impedido às ARS e o embarque negado, de acordo com os itens anteriores ou por qualquer outra razão de segurança, deve ser acionada a PN.

4. Os demais operadores aéreos devem ser alertados pela administração aeroportuária sobre esse passageiro, por meio da disseminação de seus dados pessoais, informações sobre o voo, características físicas e, se houver, do seu documento de identificação, visando evitar que ele embarque numa aeronave de outro operador.

### 6.3. Artigos apreendidos

1. Os artigos que não sendo armas ou explosivos mas que podem ser utilizados para pôr em risco a segurança do voo, são retidos nos pontos de rastreio antes de embarque. Nos casos em que armas de fogo, explosivos ou outras armas interditas são detectados, a policia será imediatamente notificada, os artigos ser-lhe-ão entregues e o passageiro passará por um processo de inquérito policial.

2. Os casos de detecção de armas de fogo ou explosivos em inspecções pré-embarque serão imediatamente comunicados à autoridade aeronáutica competente, nos termos do Artigo 288º do Código Aeronáutico podendo ser declarada uma situação de contingência.

3. Certos artigos sujeitos a retenção nos pontos de rastreio antes de embarque, podem ser embarcados em local separado do passageiro, devendo ser entregues aos respectivos proprietários no aeródromo de destino. Tais exceções deverão constar dos planos de segurança dos operadores aéreos, devendo ser especificado o tipo, a natureza e a utilidade do objecto.

### 6.4. Separação de passageiros

Devem ser adoptadas medidas para garantir que os passageiros e a bagagem de cabine respectiva, inspecionados em conformidade com o disposto no presente PNSAC, não se juntem ou entrem em contacto com:

1. Passageiros que não foram rastreados em conformidade com o presente PNSAC no aeródromo de partida ou no último aeródromo de embarque.
2. Passageiros que foram rastreados em conformidade com o presente PNSAC, mas que posterior-

mente se misturaram ou entraram em contacto com outros passageiros e a bagagem de cabine respectiva, não rastreados nos termos do disposto neste PNSAC.

3. O disposto na alínea anterior não é aplicável aos passageiros rastreados que se juntem aos membros da tripulação da aeronave a bordo da qual vão embarcar ou a outras pessoas formalmente isentas de rastreio, nos termos do presente PNSAC.

### 6.5. Mistura de passageiros rastreados e não rastreados

1. Em caso de mistura ou contacto de passageiros inspecionados com os não inspecionados, serão adoptadas as seguintes medidas de prevenção:

- a) A parte da zona estéril onde a mistura se produziu será evacuada e uma revista completa será efectuada pela PN;
- b) Os passageiros que partem bem como as suas bagagens de cabine serão submetidos a um novo rastreio antes de serem autorizados a embarcar;
- c) No caso em que se tenha conhecimento que um passageiro ou passageiros embarcados tenham tido acesso à aeronave após mistura ou contacto acidental com pessoas/passageiros não rastreados, a referida aeronave será igualmente submetida a uma inspecção completa;
- d) No caso em que, depois da partida de uma aeronave, se conclua que houve falha na execução dos procedimentos de rastreio do voo em questão, a autoridade competente do Estado de chegada será notificada da falha assim como da sua natureza.

2. Caso uma parte das instalações do terminal aéreo situada entre os pontos de rastreio e o ponto de embarque na aeronave tenha sido utilizada pelos passageiros chegados e não rastreados em conformidade com o disposto no presente PNSAC, aquela zona será inspecionada para garantir que nela não sejam deixados artigos proibidos antes do embarque de passageiros rastreados.

### 6.6. Passageiros em trânsito e em transferência

1. Os operadores de companhias aéreas incluirão nos seus programas de segurança medidas adequadas para controlar os passageiros em trânsito e em transferência bem como as suas bagagens de cabine, para impedir que artigos não autorizados sejam introduzidos a bordo das aeronaves.

2. Os procedimentos de controlo de passageiros em trânsito ou em transferência, incluirão de forma eficaz medidas que previnam a mistura e o contacto dessa categoria de passageiros com outros passageiros ou pessoas não inspecionados. No caso de mistura ou contacto, os passageiros em questão serão submetidos a nova inspecção antes de embarque.

3. A administração aeroportuária deve conceber e manter as instalações de modo a facilitar o controlo de segurança de passageiros em trânsito e em transferência.

### **6.7. Tripulação, empregados, pessoal de serviço e pessoas não viajantes**

As tripulações de companhias aéreas, o pessoal aeroportuário e outras pessoas que não sejam passageiros, que tenham legitimidade de acesso às zonas regulamentadas, assim como as respectivas bagagens ou pertences serão submetidos ao mesmo rastreio que os passageiros.

### **6.8. Procedimentos especiais de rastreio**

#### **6.8.1. Passageiros com mobilidade reduzida**

1. Os passageiros com mobilidade reduzida serão inspeccionados de modo a garantir que não transportam em si ou na proximidade artigos proibidos.

2. O rastreio será efectuado de forma tão completa quanto a sua incapacidade permitir.

3. As cadeiras de rodas, as macas e as canadianas também serão devidamente rastreadas.

4. As respectivas bagagens de mão serão rastreadas normalmente.

#### **6.8.2. Passageiros com reguladores cardíacos**

1. Os passageiros com reguladores cardíacos (pacemakers) não devem passar pelo pórtico detector de metais.

2. Serão rastreados através duma revista manual ou por meio do detector manual de metais.

3. Quando solicitados os referidos passageiros devem fazer prova de que possuem um regulador cardíaco implantado.

#### **6.1.3. Passageiros potencialmente conflituosos**

1. Deverão ser tomadas medidas especiais de segurança para o transporte aéreo dos seguintes grupos de passageiros:

- a) Deportados;
- b) Inadmissíveis;
- c) Detidos;
- d) Presos.

2. A Autoridade Competente notificará atempadamente, por escrito, os operadores aéreos visados quando existirem planos para o transporte de passageiros potencialmente conflituosos.

3. A notificação escrita conterà os seguintes elementos:

- a) Identidade do passageiro;
- b) Razão do transporte;
- c) Número e identidade da escolta.

4. A Agência de Aviação Civil desenvolverá procedimentos detalhados sobre o transporte de passageiros potencialmente conflituosos.

### **6.9. Passageiros isentos de rastreio**

1. Serão isentas de rastreio as personalidades nacionais que exerçam os seguintes cargos:

- a) Presidente da República;

b) Presidente da Assembleia Nacional;

c) Primeiro-Ministro;

d) Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;

e) Presidente do Tribunal Constitucional

f) Procurador-geral da República

g) Provedor de Justiça

1. Serão igualmente isentas de rastreio, as personalidades estrangeiras titulares de órgãos de soberania ou que exerçam o cargo de Ministro dos Negócios Estrangeiros, quando em visita oficial a Cabo Verde.

2. A lista das personalidades isentas de rastreio deverá estar disponível em todos os pontos de rastreio.

### **6.10. Medidas relativas a passageiros desordeiros**

Quando um passageiro se mostrar violento, emocionalmente instável, ou tiver qualquer outro comportamento ameaçador, devem ser observadas por parte dos membros da tripulação, as seguintes medidas:

1. Remoção de objectos potencialmente perigosos para a segurança de pessoas e bens, nomeadamente talheres, copos e garrafas de vidro, ou qualquer outro instrumento que possa servir como arma.
2. Afastamento de passageiros vulneráveis, tais como crianças, idosos e pessoas de mobilidade reduzida.
3. Controlo de todos os movimentos do passageiro desordeiro.

### **6.11. Rastreio da bagagem de mão**

1. A bagagem de mão de todos os passageiros será rastreada antes de acederem a uma zona estéril ou a bordo duma aeronave. Serão retirados aos passageiros, todos os artigos proibidos ou ser-lhe-ão proibido o acesso à zona estéril, se for o caso disso.

2. A bagagem de mão será controlada por um dos seguintes métodos:

- a) Revista manual de todo o conteúdo de cada saco, sendo cada saco examinado para detectar indícios suspeitos, tais como peso inadequado, etc; ou
- b) Submissão ao equipamento de raio X convencional, sendo que pelo menos 10% de passageiros verão as suas bagagens sujeitas à revista manual aleatória contínua;
- c) Caso o operador detecte algum objecto suspeito ou proibido, solicitará ao passageiro a abertura da bagagem e procederá à revista manual;
- d) A bagagem de mão das personalidades referidas em 6.9. está isenta de rastreio.

### **6.12. Malas diplomáticas**

1. As malas diplomáticas (sacos consulares) com marcas exteriores visíveis de um Estado não serão rastreados ou examinados desde que estejam seladas e de que a

pessoa portadora da mala diplomática apresente uma identificação e uma autorização apropriadas (passaporte diplomático ou oficial, carta de autorização) para transportar a referida mala.

2. Todas as restantes bagagens assim como outros pertences do portador ficarão sujeitos ao rastreio antes de embarque.

3. Os diplomatas nacionais e estrangeiros são rastreados como qualquer outro passageiro.

### **6.13. Impossibilidade de utilização dos equipamentos**

1. Na indisponibilidade permanente ou temporária de equipamentos de segurança apropriados nos aeródromos, por inexistência, avarias ou em decorrência de falhas de energia eléctrica, os passageiros e respectivas bagagens assim como o pessoal de serviço e respectivos pertences devem ser submetidos a rastreios manuais antes que lhes seja autorizado o acesso a uma áreas esterilizada ou o embarque numa aeronave.

2. As revistas manuais serão igualmente efectuadas para a verificação de objectos de identificação duvidosa de que os passageiros são portadores e que accionam os sistemas de alarmes dos equipamentos de inspecção dos pontos de inspecção filtragem e cujos resultados das análises de vestígios de explosivos são positivos. As medidas operacionais e as responsabilidades relativas às revistas manuais devem constar dos planos de segurança de cada aeródromo.

### **6.14. Transporte de líquidos na cabine**

A Agência de Aviação Civil poderá restringir o transporte de líquidos como bagagem de cabine, em aeronaves civis afectas ao transporte comercial de passageiros, como forma de responder à ameaça de actos de interferência ilícita cometidos através de explosivos líquidos, aprovando uma Directiva de segurança específica sobre a matéria.

### **6.15. Transporte de armas em aeronaves**

#### **6.15.1. Na cabine**

1. Por questões de segurança e visando proteger os interesses soberanos do Estado de Cabo Verde, apenas serão autorizados a embarcar com armas na cabine de aeronaves os efectivos das seguintes instituições:

- a) Da Polícia Nacional afectos ao Corpo de Protecção de Altas Entidades, em efectiva missão de acompanhamento dum alta entidade nacional ou estrangeira;
- b) Da Polícia Nacional, da Polícia Judiciária e da Direcção Geral dos Serviços Penitenciários e da Reinserção Social, enquanto escoltas de presos, detidos ou de outras pessoas sujeitas à custódia administrativa ou judicial;
- c) Das Forças Armadas, em missão de protecção de entidades e de escolta de militares presos, detidos ou sujeitos à custódia administrativa ou judicial;
- d) De Forças e Serviços de Segurança de Estados estrangeiros em missão oficial de serviço ao nosso país que exija a condição de armados à bordo.

2. A aceitação de embarque de pessoas armadas na cabine de aeronaves só deve acontecer após autorização prévia e expressa da Agência de Aviação Civil.

#### **6.15.2. No porão**

1. Por razões de segurança, apenas serão autorizados a embarcar com armas nas bagagens de porão, os seguintes passageiros:

- a) Elementos da Polícia Nacional, da Polícia Judiciária, da Direcção Geral dos Serviços Penitenciários e da Reinserção Social, e das Forças Armadas, em quaisquer circunstâncias, em voos internos;
- b) Elementos de Forças Armadas nacionais ou estrangeiras, que viajam para participar em missões ou exercícios militares devidamente autorizados pelo Estado de Cabo Verde;
- c) Pessoas com licença de uso e porte de armas de defesa, tanto em Cabo Verde como no país de destino, em se tratando de um voo internacional, com todos os documentos comprovativos;
- d) Pessoas oficialmente inscritas em grupos organizados de caça desportiva ao abrigo da legislação nacional e da legislação do país de destino sobre esta matéria em concreto;
- e) Pessoas oficialmente inscritas em organizações nacionais ou estrangeiras de tiro desportivo e que viajam no âmbito de competições nacionais ou internacionais oficiais.

2. A aceitação de embarque de pessoas armadas na cabine de aeronaves só deve acontecer após autorização expressa da Agência de Aviação Civil.

#### **6.15.3. Desenvolvimento de procedimentos**

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre o Transporte de Armas em aeronaves civis afectas ao transporte comercial de passageiros.

## **CAPITULO VII**

### **Bagagens de Porão**

#### **7.1. Aceitação e protecção da bagagem de porão**

1. Os operadores de companhias aéreas só aceitarão bagagens de passageiros despachados para o mesmo voo ou de agentes e representações por eles oficialmente reconhecidos.

2. As bagagens aceites e despachadas para embarque no porão, serão protegidas de todo o contacto não autorizado até a sua entrega no aeródromo de destino ou transferência para outro operador. As bagagens despachadas fora do sistema de despacho aeroportuário serão igualmente protegidas desde o ponto de despacho até o embarque a bordo das aeronaves devendo ser também submetidos a inspecção rigorosa de segurança.

3. As zonas de triagem e condicionamento de bagagens de porão deverão ser classificadas como áreas de segurança restrita, com acesso rigorosamente controlado e restringido às pessoas superiormente autorizadas e que exercem actividades nessas áreas.

4. O pessoal responsável pelo transporte de bagagens entre o ponto de triagem e o avião e do avião ao ponto de descarga impedirá que bagagens, encomendas ou pacotes não autorizados sejam colocados nos tapetes rolantes, atrelados de bagagens ou veículos de transporte de bagagens e que as bagagens despachadas, inspeccionadas e acondicionadas para o embarque sejam deixadas em algum momento sem vigilância e protecção.

### 7.2. Reconciliação de passageiros com bagagens

1. Os operadores das companhias aéreas não transportarão bagagens registadas de passageiros que não se encontrem a bordo da aeronave, a menos que tais bagagens sejam submetidas a medidas de controlo de segurança suplementar ou a ausência do passageiro tenha sido decidida pela companhia aérea.

2. Procedimentos especiais serão executados para assegurar que no caso de desembarque de passageiros numa escala anterior ao do destino final previsto, as bagagens dos passageiros sejam igualmente desembarcadas.

3. Será permitido aos operadores das companhias aéreas transportar bagagens não acompanhadas devendo a decisão ser independente da vontade dos passageiros.

4. Serão desembarcadas bagagens despachadas de passageiros a quem o embarque foi recusado por razões de segurança ou porque se recusou submeter-se aos procedimentos de controlo.

5. Para que seja eficaz, o processo de verificação da concordância entre passageiros e bagagens deverá ser específico para os passageiros iniciais, para os passageiros em transferência com o mesmo operador e para os em transferência com operadores diferentes.

### 7.3. Rastreio da bagagem de porão

A bagagem de porão será rastreada 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.

### 7.4. Isenção de rastreio da bagagem de porão

1. Serão isentas de rastreio da bagagem de porão, as personalidades nacionais que desempenham os cargos de Presidente da República, Presidente da Assembleia Nacional, Presidente do Supremo Tribunal de Justiça e Primeiro-ministro ou a elas equiparadas.

2. Serão igualmente isentas de rastreio da bagagem de porão, as personalidades estrangeiras titulares de órgãos de soberania ou que exerçam o cargo de Ministro dos Negócios Estrangeiros, quando em visita oficial a Cabo Verde.

3. A lista das personalidades isentas de rastreio deverá estar disponível nos pontos de rastreio.

### 7.5. Bagagem extraviada, mal encaminhada ou não reclamada

1. A bagagem não reclamada pelo seu proprietário após desembarque deve ser submetida às seguintes medidas de segurança:

- a) A companhia aérea deverá tentar identificar a identidade do seu proprietário;
- b) Identificar as razões do não levantamento ou reclamação da bagagem;
- c) Identificar a origem e o destino correctos da bagagem.

2. Caso subsistirem dúvidas a respeito da bagagem não reclamada, devem ser adoptadas as seguintes medidas de segurança:

- a) A bagagem deve ser imediatamente submetida à inspecção de segurança por intermédio de aparelhos de raios X e de outros meios disponíveis;
- b) A bagagem deve ser conservada em local seguro onde não possa causar danos nem a pessoas nem aos bens do aeródromo;
- c) A bagagem após um período de quarentena mínimo de 24 horas deverá ser encaminhada ou para o destino correcto ou devolvida ao aeródromo de embarque,
- d) Em casos extremos de dúvidas relativas à perigosidade da bagagem, a mesma deverá ser destruída.

### 7.6. Desenvolvimento de procedimentos

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre as Bagagens de Porão.

## CAPITULO VIII

### Carga, correio e encomendas expresso

#### 8.1. Controlos de segurança

1. A carga, o correio e as encomendas expresso só serão transportados por via aérea quando tiverem sido aplicados os seguintes controlos de segurança:

- a) A recepção, processamento e manuseamento da carga são efectuados por pessoal devidamente recrutado e treinado;
- b) A carga, o correio e as encomendas expresso são:
  - i. Revistados manualmente, ou
  - ii. Rastreados com equipamentos de raio x, ou
  - iii. Submetidos a câmara de simulação ou,
  - iv. Submetidos a outros meios técnicos ou biossensoriais, como por exemplo, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães detectores de explosivos, etc.

2. Quando, devido à sua natureza ou formato fora do normal, não puder ser utilizado nenhum dos meios e métodos de controlo de segurança acima indicados, a carga, o correio e as encomendas expresso serão submetidos a um período de quarentena nunca inferior a 48 horas.

3. Uma vez realizados todos os controlos de segurança indicados, a segurança do carregamento deve ser mantida até ao momento em que o mesmo é embarcado na aeronave.

4. A AAC, pode isentar de rastreio as encomendas da Polícia Judiciária contendo armas, munições, cápsulas, projecteis, amostras de produtos estupefacientes, amostras biológicas, químicas, ou de outra natureza, destinadas a laboratórios de Polícia Científica estrangeiros.

## 8.2. Co-mat e Co-mail

Os controlos de segurança estabelecidos no ponto 8.1. deverão ser aplicados também ao correio da transportadora aérea (**Co-Mail**), e aos materiais da companhia (**Co-Mat**), enviados no âmbito da sua rede de escalas.

## 8.3. Desenvolvimento de procedimentos

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre a Carga, o Correio e as Encomendas Expresso, bem como regulará o regime de isenções previsto no número 4 do ponto 8.1.

## CAPITULO IX

### Catering e outras Provisões de Bordo

#### 9.1. Aplicação

O catering e as outras provisões de bordo das companhias aéreas devem ser sujeitos a controlos de segurança para evitar-se a introdução dissimulada de armas, engenhos explosivos ou outras substâncias, que possam ser utilizados na perpetração de actos de interferência ilícita pondo em causa a segurança da aviação civil.

#### 9.2. Controlos de segurança

1. Os fornecedores de catering e de provisões de bordo, bem como os operadores aéreos observarão as seguintes medidas de segurança:

- a) Designação dum responsável de segurança devidamente qualificado, encarregado de aplicar os controlos de segurança;
- b) Exigência de um elevado padrão de idoneidade na contratação do pessoal;
- c) O pessoal que trabalha com o catering e com outras provisões de bordo deve ser seleccionado e treinado;
- d) Todo o pessoal que tenha acesso a zonas restritas de segurança deve ser submetido a verificação dos seus antecedentes policiais e criminais e deve cumprir as instruções de segurança da autoridade aeroportuária;
- e) Os fornecedores farão o controlo de acesso às suas instalações;
- f) Se a empresa estiver localizada fora do aeródromo, os fornecimentos de catering e de outras provisões de bordo serão transportados em veículos fechados e devidamente selados;

2. Após a entrega, o catering e outras provisões de bordo deverão ser sujeitos a rastreios aleatórios.

3. O catering e outras provisões de bordo de empresas que não se submetam às medidas de segurança enunciadas acima e a outras determinadas pela AAC, não deverão ser embarcadas nas aeronaves.

## 9.3. Desenvolvimento de procedimentos

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre Catering e Outras provisões de Bordo.

## CAPITULO X

### Produtos e Materiais de Limpeza dos Operadores Aéreos

#### 10.1. Aplicação

As companhias aéreas e as empresas que prestam serviços de limpeza às aeronaves adoptarão medidas para evitar a introdução dissimulada de armas, engenhos explosivos, materiais ou outras substâncias perigosas, que possam ser utilizados na perpetração de actos de interferência ilícita pondo em causa a segurança da aviação civil.

#### 10.2. Controlos de segurança

1. Os prestadores de serviços de limpeza, incluído os operadores aéreos que possuem seu próprio serviço de limpeza às aeronaves, observarão as seguintes medidas de segurança:

- a) Designação dum responsável de segurança devidamente qualificado, encarregado de aplicar os controlos de segurança;
- b) No caso da companhia aérea possuir seu próprio serviço de limpeza às aeronaves, o coordenador de segurança da companhia deve também ser responsável pela aplicação dos referidos controlos de segurança;
- c) Exigência de um elevado padrão de idoneidade na contratação do pessoal;
- d) O seu pessoal deverá ser seleccionado e treinado;
- e) Todo o pessoal que tenha acesso a zonas restritas de segurança deve ser submetido a verificação dos seus antecedentes policiais e criminais e deve cumprir as instruções de segurança da autoridade aeroportuária;
- f) Farão o controlo de acesso às suas instalações;
- g) Se tiverem instalações fora do aeródromo, todos os produtos e materiais de limpeza serão transportados em veículos fechados ou devidamente selados;
- h) O rastreio dos materiais e produtos de limpeza será realizado antes de se efectuar um “**co-mat**” dos mesmos para outros destinos.

2. Os produtos e materiais de limpeza deverão ser rastreados a 100%, manualmente ou por equipamentos de raios X.

1. Os produtos e materiais de limpeza de empresas que não se submetam às medidas de segurança enunciadas acima e a outras determinadas pela AAC, não deverão ser embarcados nas aeronaves.

### 10.3. Desenvolvimento de procedimentos

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo.

## CAPITULO XI

### Aviação Geral

#### 11.1. Controlos de segurança

As aeronaves da aviação geral, os respectivos tripulantes, os seus passageiros, bem como toda a bagagem de cabine e de porão, serão submetidos aos mesmos controlos de segurança previstos neste PNSAC para as aeronaves, os tripulantes, os passageiros e bagagens de cabine e de porão da aviação comercial.

## CAPITULO XII

### Equipamentos de Segurança

#### 12.1. Generalidades

1. O Programa de Segurança Aeroportuário 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.

2. As administrações aeroportuárias devem controlar os equipamentos de segurança utilizados nos respectivos aeródromos e manter actualizada a relação dos mesmos, 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.

3. A referida relação deverá ser actualizada anualmente e conservada durante três anos.

#### 12.2. Aquisição

1. A relação de equipamentos de segurança a serem adquiridos pelas administrações aeroportuárias e pelos operadores aéreos deve ser submetida à aprovação prévia da AAC, devendo fazer-se acompanhar dos dados técnicos, de calibração e de manutenção, recomendados pelos respectivos fabricantes.

2. As administrações aeroportuárias e os operadores aéreos só devem adquirir equipamentos de segurança recomendados pela OACI.

3. A AAC deverá disponibilizar periodicamente aos operadores, a relação de equipamentos certificados pela OACI.

#### 12.3. Calibração

A programação de testes e dos ensaios de aferição e de calibração de equipamentos e sistemas de suporte às medidas de segurança visa à verificação de conformidade das especificações do fabricante com as condições de eficácia determinadas pelo processo de certificação e, ainda, a afastar ou reduzir ao mínimo a possibilidade de ocorrência de falhas ou deficiências operacionais. Essa programação será parte integrante do Programa de Segurança aeroportuário e deve abranger:

1. As normas, os padrões e métodos para calibração e teste de equipamentos e dispositivos de segurança.

2. O padrão das medidas de serviço de inspecção e de protecção dos sistemas de segurança existentes num determinado aeródromo, nas aeronaves e nas instalações das empresas aéreas.

3. A metodologia de teste e ensaios adoptada para monitorar cada um dos equipamentos e sistemas de suporte às medidas de segurança existentes num determinado aeródromo, nas aeronaves e instalações das empresas aéreas.

4. A definição dos parâmetros, normas, directrizes, regras, leis ou contratos aplicados aos testes e ensaios de aferição e calibração de carácter geral e para cada equipamento e componente dos sistemas de segurança instalados, de modo a assegurar o seu funcionamento contínuo com eficiência e eficácia.

5. Um cronograma de revisão, ensaios e testes da efectividade de equipamentos e componentes dos sistemas de inspecção e protecção em uso nos aeródromos, aeronaves e instalações das empresas aéreas.

6. A elaboração periódica semestral de relatórios de revisão e análise das medidas e procedimentos de teste e ensaios, e o registro dos resultados, dando ênfase aos equipamentos e componentes que demonstrem a necessidade de ajustes.

#### 12.4. Manutenção

1. Os equipamentos de segurança em uso devem ser operados de acordo com as recomendações dos fabricantes e de conformidade com os padrões de procedimento estabelecidos no **PSA**.

2. A administração aeroportuária deve estabelecer uma programação de manutenção preventiva para os equipamentos de segurança, incluindo procedimentos alternativos para os casos de falhas, visando a assegurar sua eficiência e eficácia operacional.

3. A administração aeroportuária deve garantir que técnicos qualificados estejam disponíveis para realizar a necessária manutenção dos equipamentos de segurança.

#### 12.5. Desenvolvimento de procedimentos

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre Equipamentos de Segurança.

## CAPITULO XIII

### Seleção e Formação do Pessoal

#### 13.1. Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil

1. A ANSAC desenvolverá, aprovará e implementará o Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil, de modo a fazer com que todos os envolvidos na segurança da aviação estejam devidamente capacitados a prevenir e a reagir a actos de interferência ilícita.

2. A AAC assegurará no âmbito da supervisão do sistema de segurança da aviação civil, que as formações constantes do Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil sejam efectivamente realizadas.

3. No Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil (PNFSAC) serão estabelecidos os diferentes níveis de treino e os respectivos “conteúdos guia” dos cursos, consoante a exigência, especificidade e responsabilidades próprias das organizações envolvidas.

4. Todas as organizações e entidades com responsabilidades atribuídas no âmbito do PNSAC assegurarão o desenvolvimento e cumprimento de programas específicos de formação e treino para o seu pessoal, tendo por base o PNFSAC.

5. Os programas de Formação e treino específicos de cada organização/entidade deverão ser aprovados pela ANSAC.

### 13.2. Certificação do Pessoal de Segurança

1. Todo o pessoal envolvido em questões de segurança da aviação civil deverá ser certificado pela AAC.

2. A AAC desenvolverá uma Directiva de Segurança que estabeleça de forma clara os critérios e os procedimentos de certificação do pessoal AVSEC.

### 13.3. Cadastro de pessoal AVSEC

A AAC deverá zelar para que todas as formações em segurança da aviação levadas a cabo tanto de nível sectorial como nacional sejam devidamente registadas e sistematizadas em processo de modo a constituir um cadastro de formação de competências e a formar um pólo de técnicos e especialistas nacionais AVSEC.

## CAPITULO XIV

### Controlo de Qualidade

#### 14.1 Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil

1. A AAC desenvolverá um Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), de modo a assegurar a contínua eficácia do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

2. O PNCQSAC deverá incluir auditorias, inspeções, inquéritos, investigações, testes e exercícios de segurança.

#### 14.2. Objectivos do programa

O PNCQSAC terá, designadamente, os seguintes objectivos:

1. Verificar a eficácia da aplicação das medidas de segurança.
2. Fazer o acompanhamento da conformidade com as disposições do PNSAC.
3. Determinar se o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil é adequado e eficaz.
4. Zelar para que todas as pessoas com responsabilidades no domínio da segurança da aviação sejam efectivamente formadas e instruídas para a execução das suas funções.
5. Zelar para que os actos de interferência ilícita sejam investigados.

6. Rever e reavaliar as medidas e controlos de segurança imediatamente após um acto de interferência ilícita.

7. Testar os planos de contingência dos operadores aéreos e aeroportuários.

### 14.3. Aplicação

O PNCQSAC deverá aplicar-se:

1. Aos voos de transporte civil internacional.
2. Aos voos nacionais.
3. As aeronaves transportando somente carga ou correio.

### 14.4. Frequência

A prioridade e a frequência das acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil são determinadas de entre outras, pela avaliação do risco feita pela Agência de Aviação Civil.

## CAPITULO XV

### Gestão de Actos de Interferência Ilícita

#### 15.1. Generalidades

1. Os departamentos governamentais, os órgãos encarregados da aplicação da lei, as forças militares, as companhias aéreas, as administrações aeroportuárias e concessionários dos aeródromos são responsáveis pela preparação de planos contingência, pela publicação de instruções ao pessoal, pela instalação de sistemas de comunicação e pela organização da formação, a fim de dar resposta a actos de interferência ilícita que ocorram ou afectem Cabo Verde.

2. Em cada aeródromo será criado e equipado um Centro de Operações de Emergência (COE) disposto de forma a dar resposta eficaz às necessidades de gestão e controlo em situações de crise.

3. Em cada aeródromo será designado um Posto de Estacionamento Isolado para onde serão conduzidas as aeronaves objecto de um acto de interferência ilícita ou sob ameaça.

4. O posto de estacionamento isolado deverá ter no mínimo as seguintes características:

- a) Ser definido em local distante de terminais de passageiros e de outras dependências aeroportuárias e de navegação aérea;
- b) Localizar-se em áreas distantes das placas de estacionamento de aeronaves;
- c) Localizar-se distante de cabos e postos eléctricos, canalizações e estações de combustível, de antenas e outras instalações de comunicações;
- d) Ser localizado em áreas da parte aeronáutica que não afectam as operações normais do aeródromo.

#### 15.2. Definição de Responsabilidades

1. Nos planos de segurança aeroportuários deverão ser definidos em termos gerais as responsabilidades de cada serviço que participe na resposta a um acto de interferência ilícita.

2. Compreenderá responsabilidades da autoridade competente em matéria AVSEC, das autoridades policiais e militares, dos operadores de companhias aéreas da administração aeroportuária, incluindo os serviços da circulação aérea.

3. Os procedimentos operacionais de resposta a situações de crise por actos de interferência ilícita serão remetidos para os planos de contingência apropriados.

### 15.3. Medidas iniciais

1. Todos os organismos que receberem informações de que um acto de interferência ilícita está em vias de ser cometido, está em curso ou foi cometido deverão tomar as medidas de alerta prescritas no plano de contingência do aeródromo envolvido.

2. As acções compreenderão a difusão da mensagem a todos os interessados, em conformidade com o plano de contingência apropriado, a avaliação da mensagem e um acordo entre todos os interessados sobre o plano de acção.

3. O organismo que recebe a notificação tem a responsabilidade de conseguir e de registar o máximo de informações possíveis sobre a mensagem a fim de permitir uma avaliação precisa da situação.

4. Deve-se proceder a uma avaliação clara e lógica das informações e dos indícios disponíveis, antes de se decidir sobre medidas complementares.

5. Cabe à Polícia Nacional, proceder à essa avaliação em ligação com quem recebeu as informações e com todas as outras partes interessadas (por exemplo, companhia aérea ou operador do aeródromo).

6. Uma vez feita a avaliação, ela será difundida a todas as entidades interessadas e serão tomadas as medidas complementares em conformidade com o plano de contingência apropriado.

### 15.4. Actos de Interferência Ilícita

#### 15.4.1. Comissão Nacional de Gestão de Crises

1. A fim de realizar as diligências necessárias para a resolução de crises em segurança da aviação civil, designadamente, captura ilícita de aeronaves, tomada de reféns, atentados em instalações aeroportuárias ou em aeronaves, se activará a Comissão Nacional de Gestão de Crises presidida pelo Primeiro Ministro e composta pelo:

- a) Ministro responsável pela área da Defesa;
- b) Ministro responsável pela área dos Negócios Estrangeiros;
- c) Ministro responsável pela área da Administração Interna;
- d) Ministro responsável pela área da Justiça;
- e) Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas;
- f) Presidente da AAC;
- g) Director Nacional da PN;
- h) Director Nacional da PJ;
- i) Presidente do Serviço Nacional de Protecção Civil.

2. Para a Comissão Nacional de Gestão de Crises serão convocados os responsáveis do operador aéreo e ou do aeródromo afectados, doutras instituições julgadas pertinentes, bem como especialistas cujo contributo se estimar necessário à resolução da crise.

3. As funções da Comissão Nacional de Gestão de Crises serão as seguintes:

- a) Reunir a informação necessária à adequada tomada de decisão;
- b) Decidir relativamente a estratégia a seguir relativamente à resolução da crise;
- c) Analisar a crise a par e passo;
- d) Analisar os efeitos da aplicação da estratégia decidida;
- e) Transmitir instruções e directrizes no decurso do incidente à Comissão Local de Gestão de Crises;
- f) Tomar decisões relativas a eventuais intervenções armadas;
- g) Todas aquelas que forem necessárias para uma adequada coordenação de todos os recursos, humanos e materiais que intervenham no incidente, visando a resolução da crise.

4. Caso a Comissão Nacional de Gestão de Crises decida, face ao desenrolar dos acontecimentos, por uma intervenção armada de carácter especial, esta será levada a cabo pela Polícia Nacional.

5. A Polícia Nacional será alertada tão logo se conheça o incidente de captura de aeronave, para a sua imediata deslocação ao local dos factos, tomando as medidas preventivas cabíveis.

#### 15.4.2. Comissão Local de Gestão de Crises

1. No aeródromo onde se encontrar a aeronave capturada ou em que se deu a crise, será constituída a Comissão Local de Gestão de Crises cuja composição é a seguinte:

- a) Director do aeródromo afectado, que preside;
- b) Coordenador de segurança do aeródromo afectado;
- c) Coordenador de segurança do operador afectado;
- d) Comandante da região militar em cujo aeródromo o incidente se produziu;
- e) Comandante da PN na ilha;
- f) Coordenador da PJ na ilha, havendo;
- g) Responsável local da Protecção Civil;
- h) Outros especialistas cujo contributo for julgado necessário.

2. São funções da Comissão Local de Gestão de Crises:

- a) Coordenar todo o tipo de acções relativas ao incidente que devam ser levadas a cabo no local;
- b) Manter informado a Comissão Nacional de Gestão de Crises e indicar possíveis acções a tomar;

- c) Executar as instruções da Comissão Nacional de Gestão de Crises;
- d) Coordenar as equipas de trabalho que dependam de si.

#### 15.4.3. Ameaça de Bomba

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre medidas a tomar em caso de ameaças de bombas em aeronaves em terra, em voo e em edifícios e em instalações aeroportuárias e de navegação aérea.

#### 15.5. Comando e Controlo

O comando e controlo das operações tendentes a resolver uma situação de interferência ilícita que ocorra no território nacional é atribuição da Polícia Nacional.

#### 15.6. Responsabilidade dos Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo

1. No caso em que uma aeronave, objecto de um acto de interferência ilícita, entra no espaço aéreo de Cabo Verde e deseja aterrar num aeródromo de Cabo Verde, o centro de controlo do Sal deve prestar a necessária assistência, a fim de proteger o voo, tendo em conta a possibilidade de uma descida de emergência e deve tomar medidas apropriadas para acelerar a execução de todas as fases do voo, incluindo a autorização de aterragem.

2. Os Serviços de tráfego aéreo se orientarão pelo princípio de que o local mais seguro para uma aeronave alvo de interferência ilícita é no solo.

3. Após a aterragem, a aeronave deve ser dirigida para o Posto Estacionamento Isolado de aeronaves e todas as medidas complementares devem ser tomadas em conformidade com o plano de contingência do aeródromo correspondente.

4. Todas as medidas possíveis devem ser tomadas para reter a aeronave no solo a menos que a obrigação primordial de proteger vidas humanas exija deixá-la partir.

5. No caso em que uma aeronave, objecto de um acto de interferência ilícita, passa através do espaço aéreo de Cabo Verde o centro de controle do Sal deve prestar-lhe a necessária assistência para proteger o voo durante o tempo em que essa aeronave estiver no espaço aéreo de Cabo Verde.

6. O centro ATC transmitirá todas as informações pertinentes aos outros Estados de que dependem os órgãos concernentes dos serviços de circulação aérea, nomeadamente os do aeródromo de destino conhecido ou provável, a fim de que as medidas apropriadas de protecção possam ser tomadas em tempo útil, em rota e no destino conhecido, provável ou possível da aeronave.

#### 15.7. Negociação

1. As situações de interferência ilícita que envolvam a tomada de reféns ou de instalações vitais para as operações da aviação civil no território nacional, requerem uma abordagem específica através da negociação das condições que favoreçam a segurança das pessoas e bens envolvidos.

2. Sempre que uma crise originada pela execução de um acto de interferência ilícita, exija a negociação,

deve-se recorrer a especialistas nacionais, devidamente certificados pela Autoridade Nacional Competente para o efeito, ou na sua falta, a especialistas estrangeiros disponíveis.

#### 15.8. Intervenção Armada

1. A intervenção das forças de segurança com vista à resolução por via da força deve ser considerada como um meio para ultrapassar crises originadas pela execução de actos de interferência.

2. A intervenção armada deverá ser considerada somente após terem sido esgotadas todas as vias de resolução pacífica.

3. A decisão de intervenção armada deverá ser tomada pelo Primeiro-Ministro.

#### 15.9. Comunicação e cooperação

1. Somente a pessoa designada no âmbito do Plano Nacional de Gestão de Crises poderá prestar informações aos órgãos de informação, relativas às ocorrências no território nacional de actos de interferência ilícita por forma a garantir que a divulgação de informações seja controlada e precisa e não ponha em risco o desenvolvimento do processo de resolução da crise.

2. A AAC prestará informações e cooperará com outros Estados contratantes da OACI com interesse na resolução de situações originadas pela execução de actos de interferência ilícita ocorridos no território nacional.

#### 15.10. Relatórios

##### 15.10.1. Notificação aos Estados

Em caso de um acto de interferência ilícita ocorrer em Cabo Verde, todas as informações pertinentes, designadamente, a natureza do acto, o *modus operandi*, autores, número de feridos e de mortos e identidades, serão comunicadas, pela AAC, pela via mais rápida:

1. Ao Estado de matrícula da aeronave envolvida.
2. Ao Estado do operador.
3. Aos Estados cujos cidadãos naturais faleceram, ficaram feridos ou detidos em virtude do acontecimento.
4. A qualquer Estado que tenha informações sobre seus cidadãos envolvidos no incidente.
5. A OACI.

##### 15.10.2. Notificação à OACI

Em face de um acto de interferência ilícita contra a aviação civil, a AAC redigirá e endereçará à Organização da Aviação Civil Internacional os dois relatórios seguintes:

1. **Relatório preliminar sobre um acto de interferência ilícita.** Este relatório será remetido à OACI nos trinta dias após o incidente, numa das línguas de trabalho da OACI.
2. **Relatório final sobre um acto de interferência ilícita.** Este relatório será remetido à OACI nos sessenta dias após o incidente, também nas línguas de trabalho da OACI.

### 15.11. Plano Nacional de Gestão de Crises

O Governo de Cabo Verde promoverá a elaboração, sob a coordenação da AAC, de um **Plano Nacional de Gestão de Crises**, para fazer face às diferentes situações de crise relativas à segurança da aviação civil.

### 15.12. Exercícios de Gestão de Crises

1. O **Plano Nacional de Gestão de Crises** conterà procedimentos para a verificação periódica da sua validade e para a análise dos resultados obtidos visando melhorar a sua eficácia.

2. O **Plano Nacional de Gestão de Crises** e os **Planos de Contingência** dos operadores aéreos e aeroportuários serão testados regularmente, através de exercícios gerais, de exercícios parciais funcionais, de exercícios de mesa e de estudo de casos.

3. A periodicidade dos exercícios acima referidos será estabelecida pela AAC em regulamento próprio.

4. Sem prejuízo do disposto nas alíneas anteriores, a AAC, em resultado dum incidente de segurança ou como uma medida correctiva prescrita no âmbito duma acção de controlo de qualidade da segurança da aviação civil, pode determinar a realização de exercícios de qualquer natureza.

5. O **Plano Nacional de Gestão de Crises** será revisto sempre que ocorrer uma crise real ou após um exercício, de modo a corrigir-se qualquer insuficiência constatada durante a crise ou durante um exercício.

## CAPITULO XVI

### Ajustamento do Programa e Planos de Contingência

#### 16.1. Ajustamento do programa

1. Para que o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil seja eficaz, é preciso que a recolha e a avaliação das informações sobre ameaça bem como a difusão dessas informações às autoridades envolvidas se faça prontamente e de modo contínuo.

2. Cabo Verde ajustará os elementos pertinentes do seu Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil em conformidade com o nível de ameaça local, regional e mundial e segundo a avaliação do risco, feita pela AAC.

3. Será tida em conta a confidencialidade inerente ao processo de recolha, tratamento, avaliação e divulgação das informações.

4. O nível da ameaça identificado dentro do território nacional e a situação internacional servirão de base ao ajustamento dos elementos relevantes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e, conseqüentemente, dos planos de contingência.

5. Após a ocorrência dum acto de interferência ilícita, será levada à cabo uma análise do incidente, e das acções de resposta, a fim de determinar a eficácia das medidas e procedimentos de segurança contidos neste programa nacional e proceder aos ajustamentos que se mostrarem necessários.

6. A Agência de Aviação Civil é a entidade responsável pelo ajustamento do PNSAC, em estreita coordenação com as autoridades envolvidas no programa, através da Comissão Nacional FAL/SEC e das comissões aeroportuárias FAL/SEC.

#### 16.2. Recolha, avaliação e consolidação de informações de ameaça.

1. Enquanto não forem instalados os Serviços de Informação da República (SIR), a Polícia Judiciária é responsável pela recolha e avaliação das informações genéricas sobre ameaças respeitantes a aviação civil, incluindo as informações sobre os grupos terroristas internacionais e nacionais, os grupos de violência por motivação política, grupos ou elementos de natureza criminosa.

2. A Agência de Aviação Civil é a instituição responsável pela actualização constante do nível de ameaça à segurança da aviação civil em Cabo Verde.

#### 16.3. Avaliação de informações específicas sobre a ameaça

A avaliação das ameaças de bomba a aeronaves tanto em terra como em voo, bem como em edifícios e instalações de navegação aérea, é da responsabilidade da Polícia Nacional, em estreita ligação com os aeródromos e os operadores aéreos envolvidos.

#### 16.4. Difusão da informação sobre ameaça

Enquanto não forem instalados os Serviços de Informação da República (SIR), a Polícia Judiciária é responsável pela comunicação, em tempo oportuno, à autoridade aeronáutica de Cabo Verde, das avaliações relativas às potenciais ameaças à aviação civil. A comunicação dessas informações será assegurada através de contacto directo com o Presidente dessa autoridade, que por sua vez informará o Governo através do Ministro responsável pela pasta dos Transportes e as outras autoridades nacionais.

#### 16.5. Reacções às informações sobre ameaça

1. Em resposta a informações específicas recebidas a respeito de uma eventual ameaça contra interesses da aviação civil, a AAC tendo em conta a vulnerabilidade dos alvos aeronáuticos, assegurará a tomada de medidas apropriadas por parte da administração aeroportuária, dos operadores e de outras autoridades concernentes, a fim de contrariar a execução das acções referentes à ameaça concreta.

2. O aumento conhecido do nível de ameaça concreta ou geral dirigida contra a aviação civil dará lugar ao reforço generalizado das medidas de segurança da aviação em todo o sistema aeronáutico através da aplicação dos planos de contingência tal como se encontra especificado no Programa Nacional e nos planos sectoriais.

3. Em situação de ameaças contra alvos aeronáuticos específicos (aeronaves, operadores de companhias aéreas, instalações aeroportuária, etc.) medidas concretas serão aplicadas, segundo as prescrições do programa nacional e dos planos de contingência do aeródromo e do operador envolvidos.

**16.6. Desenvolvimento de procedimentos**

A Agência de Aviação Civil desenvolverá uma Directiva de Segurança sobre a avaliação do nível de ameaça e a gestão do risco na aviação civil.

## CAPITULO XVII

**Financiamento do Programa**

1. A AAC, os operadores aéreos e aeroportuários, bem como as outras instituições públicas e privadas com responsabilidades na aplicação de medidas de segurança no âmbito da aviação civil, garantem a implementação deste Programa Nacional através dos recursos provenientes dos respectivos orçamentos.

2. Para auxiliar na cobertura dos custos e para garantir a eficiência e eficácia do Programa Nacional, será introduzida uma taxa de segurança.

3. O rateio dos montantes que vierem a ser arrecadados será efectuado segundo critérios que vierem a ser definidos no regulamento de criação da taxa de segurança.

O Ministro do Estado e das Infra-estruturas, Transportes e Telecomunicações, *Manuel Inocêncio Sousa*.

Secretaria-Geral do Governo, na Praia, aos 23 de Julho de 2009. – A Secretária-Geral, *Ivete Herbert Lopes*.

—————o§o—————

MINISTÉRIO DA ECONOMIA,  
CRESCIMENTO E COMPETITIVIDADE

—————  
Gabinete da Ministra

**Despacho**

Enquanto não forem criadas e instaladas as sociedades de desenvolvimento turístico, o planeamento físico e a gestão e administração das zonas turísticas especiais ficam, transitoriamente a cargo do Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos – Agência Cabo-verdiana de Promoção de Investimentos, conforme estabelecem os nºs 1 e 2 do artigo 8º do Decreto – Legislativo nº 1/2005, de 31 de Janeiro.

Para esse efeito, o nº 1 do artigo 9º do citado diploma, criou, na orgânica da Cabo Verde Investimentos – Agência Cabo-verdiana de Promoção de Investimentos, o Gabinete das Zonas Turísticas Especiais, dotado de autonomia administrativa e financeira, remetendo-se a aprovação do seu regulamento orgânico para um Despacho do membro do Governo responsável pela economia.

Nestes termos, e

No uso da faculdade conferida pelo nº 1 do Artigo 9º do Decreto-Legislativo nº 1/2005 a Ministra da Economia Crescimento e Competitividade decreta o seguinte:

Artigo 1º

**Aprovação**

É aprovado o Regulamento Orgânico do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais que, fazendo parte integrante deste diploma, baixa assinado pelo Ministro da Economia, Crescimento e Competitividade.

Artigo 2º

**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia a seguir à sua publicação.

Gabinete da Ministra da Economia, Crescimento e Competitividade, na Praia, aos 3 de Agosto de 2009. – A Ministra, *Fátima Fialho*.

**REGULAMENTO ORGÂNICO DO GABINETE  
DAS ZONAS TURÍSTICAS ESPECIAIS**

## CAPÍTULO I

**Disposições Gerais**

Artigo 1º

**Natureza e função**

1. O Gabinete das Zonas Turísticas Especiais, abreviadamente (GZTE), é um serviço da CI, e funciona sob as orientações e hierarquia do Conselho de Administração.

2. O Gabinete das Zonas Turísticas Especiais, GZTE, promove o ordenamento físico, a gestão e a administração das zonas turísticas especiais.

Artigo 2º

**Competência**

Compete, nomeadamente, ao Gabinete das Zonas Turísticas Especiais:

- a) Promover estudos destinados a manter actualizado o conhecimento das zonas turísticas especiais no que respeita às características dos recursos materiais e imateriais que encerram, bem como à identificação física e fiscal do direito de propriedade;
- b) Promover iniciativas de coordenação do investimento nas zonas turísticas especiais;
- c) Propor ao Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos a definição de estratégia do processo de infraestruturização das zonas turísticas especiais;
- d) Ser o suporte técnico da Cabo Verde Investimentos na missão do planeamento físico da gestão e administração das zonas turísticas especiais;
- e) Instruir, a solicitação do CA os processos de expropriação cuja utilidade pública já tenha sido ou venha a ser declarada;
- f) Fiscalizar o exacto cumprimento por parte dos promotores do Plano de Ordenamento Turístico e

do Projecto de Ordenamento Detalhado e propor ao CA as medidas que se impuserem em conformidade com o quadro legal em vigor e os compromissos assumidos entre as partes.

- g) O mais que lhe for atribuído por lei, pelo Presidente ou pelo Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos.

Artigo 4º

**Intervenção do Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos**

Compete ao Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos:

- a) Emitir, no quadro das directivas, instruções e orientações superiores, e nos termos e limites da lei e da sua competência, orientações gerais ou específicas ao Director do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais relativas à elaboração e execução dos instrumentos de gestão previsional e à elaboração dos documentos de prestação de contas;
- b) Instruir os serviços administrativos da CI para a organização e actualização do inventário dos bens adquiridos;
- c) Deliberar sobre tudo o que for de interesse à gestão do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais;
- d) Deliberar sobre qualquer assunto que lhe seja submetido pelo Gabinete das Zonas Turísticas Especiais;
- e) Suspender, revogar e anular, nos termos da lei, os actos do Director que violem a lei ou sejam considerados inoportunos e inconvenientes para o interesse público;
- f) Fiscalizar e inspecionar o funcionamento do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais;
- g) Ordenar inquéritos, sindicâncias ou inspecções ao Gabinete das Zonas Turísticas Especiais;
- h) Solicitar informações que entenda necessárias ao acompanhamento das actividades do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais;
- i) Fixar as remunerações do Director, e
- j) O mais que lhe for cometido por lei.

**CAPÍTULO II**

**Director**

Artigo 5º

**Natureza e recrutamento**

1. O Director é o responsável pelo Gabinete das Zonas Turísticas Especiais.

2. O Director é recrutado de entre economistas, engenheiros civis ou arquitectos com mais de cinco anos de experiência profissional e provido mediante contrato de trabalho a termo de um ano, não renovável tácitamente.

3. O Director do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais é substituído nas suas faltas, ausências ou impedimento, por quem for designado pelo Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos.

Artigo 6º

**Competência**

Compete, em especial, ao Director do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais:

- a) Promover, no quadro das directivas, instruções e orientações emitidas superiormente, a elaboração da proposta dos seus instrumentos de gestão;
- b) Submeter para parecer ao Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos, consoante os casos, com sua informação, os assuntos que dele careçam; e
- c) O mais que lhe for cometido pelo Presidente ou pelo Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos – Agência Cabo-verdiana de Promoção de Investimentos.

**CAPÍTULO III**

**Do regime financeiro**

Artigo 7º

**Princípios de gestão**

Na gestão administrativa, financeira e patrimonial, o Gabinete das Zonas Turísticas Especiais tem em consideração os seguintes princípios:

- a) A direcção por objectivos, tendo em conta uma descentralização das decisões na base de objectivos precisos, destinada a promover em todos os escalões uma motivação de acção;
- b) O controlo orçamental pelos resultados, tendo em vista a base necessária à medida da produtividade dos serviços;
- c) O sistema de informação integrado de gestão, tendo em conta a circulação das informações necessárias para elaborar programas e os executar correctamente; e
- d) A observância das normas legais.

Artigo 8º

**Receitas**

1. Constituem receitas do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais:

- a) 2% do produto da venda dos terrenos situados nas zonas turísticas especiais; e
- b) Quaisquer outras receitas ou dotações que lhe sejam atribuídas ou que lhe caibam por lei ou determinação superior.

2. As receitas arrecadadas pelo Gabinete das Zonas Turísticas Especiais devem ser depositadas numa conta aberta no Tesouro.

## Artigo 9º

**Despesas**

Constituem encargos do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais:

- a) As despesas com o seu funcionamento;
- b) Os salários e demais remuneração nos termos do presente Regulamento;
- c) As despesas resultantes de deslocação, a aquisição de livros e impressos, comunicações, material de consumo corrente e de expediente dos seus serviços;
- d) As despesas derivadas da realização de estudos, auditorias, peritagens e outros serviços; e
- e) Quaisquer despesas que lhe caibam por lei.

## Artigo 10º

**Instrumentos de gestão previsional**

1. A actividade do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais é enquadrada e orientada pelos seguintes instrumentos de gestão previsional:

- a) Programa de actividades anual;
- b) Orçamento; e
- c) Programa financeiro.

2. Os programas de actividade enunciam não só a justificação das actividades, mas também a distribuição das prioridades no tempo, a interdependência das acções e seu desenvolvimento, os meios previstos para a respectiva cobertura financeira e os adequados mecanismos de controlo e revisão.

3. Os programas plurianuais são actualizados em cada ano em função do controlo, correcção ou ajustamento das actuações, tendo em vista os objectivos fixados, e dos objectivos, tendo em vista os resultados.

## Artigo 11º

**Documentos de prestação de contas**

1. A actividade do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais é enquadrada e orientada pelos seguintes documentos de prestação de contas:

- a) Relatório anual de actividades;
- b) Conta anual de gerência; e
- c) Balancetes trimestrais.

2. A aprovação dos instrumentos de gestão previsional do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais compete ao Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos - Agência Cabo-verdiana de Promoção de Investimentos, aplicando-se em tudo o mais o disposto na lei geral.

## Artigo 12º

**Pagamentos**

1. Os pagamentos são efectuados, em regra, por meio de cheques, que são entregues em troca dos respectivos recibos devidamente legalizados.

2. Os cheques são sempre nominativos e assinados por dois membros do Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos - Agência Cabo-verdiana de Promoção de Investimentos, sendo um deles o Presidente.

## Artigo 13º

**Sujeição à fiscalização do Tribunal de Contas**

O Gabinete das Zonas Turísticas Especiais está sujeito à fiscalização do Tribunal de Contas, nos termos da lei.

## Artigo 14º

**Sujeição à auditoria ou inspecção financeira interna periódica**

1. O Gabinete das Zonas Turísticas Especiais está sujeito ao controle do Conselho Fiscal da CI, como parte integrante dessa agência.

2. O Gabinete das Zonas Turísticas Especiais está sujeito à auditoria financeira interna periódica por parte da Inspecção-Geral das Finanças.

3. O membro de Governo que exerce a superintendência sobre a Cabo Verde Investimentos – Agência Cabo-verdiana de Promoção de Investimentos ou o Conselho de Administração desta podem ordenar auditorias ou inspecções financeiras ao Gabinete das Zonas Turísticas Especiais.

## Artigo 15º

**Ano económico**

O ano económico do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais coincide com o ano civil.

**CAPÍTULO V****Do pessoal**

## Artigo 17º

**Proibição de constituição de relações jurídicas de emprego**

1. É proibida a constituição de relações jurídicas de emprego público através do Gabinete.

2. É proibida a realização de despesas com a remuneração de pessoal através do Gabinete, salvo as decorrentes da celebração de contratos de trabalho a termo a que se refere o nº 2 do artigo 5º, de avença ou de tarefa e da mobilidade.

## Artigo 18º

**Requisição e destacamento**

1. O Gabinete das Zonas Turísticas Especiais não dispõe de quadro de pessoal, sendo o respectivo pessoal requisitado ou destacado, nos termos dos números seguintes.

2. O pessoal da Administração Pública da área de engenharia civil, construção civil, arquitectura, topografia, economia e gestão pode ser requisitado, por iniciativa do Conselho de Administração, para exercer funções no Gabinete das Zonas Turísticas Especiais.

3. O pessoal do quadro de pessoal da Cabo Verde Investimentos - Agência Cabo-verdiana de Promoção de Investimentos - pode ser destacado para exercer funções no Gabinete das Zonas Turísticas Especiais Cabo Verde.

Artigo 19º

#### Apoio técnico e administrativo

1. O apoio técnico-especializado nas áreas de economia, direito e contabilidade, bem como o administrativo, para o exercício das atribuições do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais é prestado pelo pessoal da Cabo Verde Investimentos - Agência Cabo-verdiana de Promoção de Investimentos, mediante remuneração complementar a fixar pela entidade de superintendência e nas condições determinadas pelo Conselho de Administração.

2. O pessoal referido no número anterior é obrigado a realizar as tarefas a elas correspondentes fora do horário normal de serviço, sob pena de procedimento disciplinar.

### CAPÍTULO VI

#### Da estrutura orgânica

Artigo 20º

##### Equipas de projecto

1. A gestão do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais será feita por objectivos, mediante constituição de equipas de projectos, a saber:

- a) Planeamento físico das zonas turísticas especiais;
- b) Gestão das zonas turísticas especiais;
- c) Fiscalização das zonas turísticas especiais; e
- d) Acompanhamento dos projectos aprovados e a sua respectiva implementação.

2. As competências, a constituição e o funcionamento de equipas de projecto serão definidas e aprovadas pelo Conselho de Administração da Cabo Verde Investimentos, sob proposta do Director.

### CAPÍTULO VII

#### Comissão de avaliação de projectos

Artigo 21º

##### Natureza e competência

1. A comissão de avaliação de projectos faz parte integrante do GZTE.

2. Compete à comissão de avaliação:

- a) Analisar todos os processos de investimento que envolvam a cedência, concessão, venda ou arrendamento de terrenos classificados como ZDTI ou ZRPT;

b) Dar parecer, sobre todos os protocolos e convenções de estabelecimento que envolvam cedência, concessão, venda ou arrendamento de terrenos classificados como ZDTI ou ZRPT;

c) Dar parecer, sobre a aprovação ou não de projectos de investimento em terrenos classificados como ZDTI ou ZRPT.

3. Os pareceres a que se referem as alíneas do n.º 2 carecem de homologação do membro do Governo responsável pela área do turismo.

Artigo 22º

##### Composição

Fazem parte da comissão de avaliação de projectos os seguintes membros:

- a) Director do GZTE, que preside;
- b) Director-Geral do Desenvolvimento Turístico;
- c) Director-Geral do Ambiente;
- d) Director-Geral do Património do Estado;
- e) Director-Geral das Contribuições e Impostos.

Artigo 23º

##### Funcionamento

1. A comissão reúne-se no primeiro dia útil de cada mês.

2. Em caso de inexistência de trabalhos, o presidente comunica aos demais membros com quarenta e oito horas de antecedência ou setenta e duas horas, caso seja uma sexta-feira, a dispensa de reunião.

3. A comissão delibera por consenso, sem prejuízo de caso tal não se consiga, prevalecer a regra da maioria dos seus membros.

### CAPÍTULO VII

#### Das disposições finais

Artigo 24º

##### Remissão

Em todo o omissis, aplicam-se as normas reguladoras dos fundos autónomos, nomeadamente a Lei nº 96/V/99, de 22 de Março, e legislação complementar.

Artigo 24º

##### Regulamentação

Por deliberação do Conselho de Administração serão definidos os procedimentos de arrecadação de receitas e de realização de despesas e aprovados os modelos de documentos respeitantes à cobrança de receitas, realização de despesas e prestação de contas do Gabinete das Zonas Turísticas Especiais.

A Ministra, *Fátima Fialho*.

# 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 — 690\$00