



BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE

CONSELHO DE MINISTROS:

Decreto-Lei n° 15/2014:

Aprova o novo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC)..... 498

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 15/2014

de 26 de Fevereiro

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) do Estado de Cabo Verde, actualmente em vigor, foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 14/2009, de 25 de Maio, e republicado a 10 de Agosto, com a finalidade de responder à necessidade de proteger a aviação civil de actos de interferência ilícita.

A aprovação da emenda 12 ao Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944 pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que entrou em vigor a 1 de Julho de 2012, e da emenda 13 ao referido Anexo, que entrou em vigor em a 15 de Julho de 2013, a adopção das melhores práticas da indústria como requisitos nacionais e a clarificação de diversas normas impõem a elaboração de um novo PNSAC. Por outro lado, a implementação do plano de acções correctivas saído da auditoria da OACI, realizada de 22 a 29 de Março de 2010, recomenda igualmente uma nova edição do PNSAC.

Com o presente PNSAC, Cabo Verde não só absorve a regulamentação da 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 2 do artigo 131.º, do Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 Setembro; e

No uso da faculdade conferida pela alínea a) do n.º 2 do artigo 204.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

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 pela Ministra das Infra-estruturas e Economia Marítima.

Artigo 2.º

Revogação

É revogado o Decreto-Lei n.º 14/2009, de 25 de Maio.

Artigo 3.º

Entrada em Vigor

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

Aprovado em Conselho de Ministros de 14 de Novembro de 2013.

José Maria Pereira Neves - Cristina Isabel Lopes da Silva Monteiro Duarte - Jorge Homero Tolentino Araújo - Marisa Helena do Nascimento Morais - José Carlos Lopes Correia - Sara Maria Duarte Lopes

Promulgado em 19 de Fevereiro de 2014

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

ANEXO

(a que se refere o artigo 1.º)

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

CAPÍTULO I

Aspectos gerais do programa

1.1. Política de segurança da aviação civil

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 (AAC), 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), cumpre e faz cumprir as normas e as práticas recomendadas do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, e adopta regulamentos de segurança, instituindo 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 eficiência 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 vão, no futuro previsível, continuar a existir, apresentando-se sob as mais diversificadas formas, razão por que as medidas de segurança devem ser proporcionais à ameaça e devidamente ajustadas a cada tipo de actividade no âmbito da segurança da aviação civil.

4. O Estado de Cabo Verde promove o uso contínuo de medidas de segurança aleatórias e imprevisíveis na aviação civil, de modo a potenciar o efeito preventivo e dissuasivo das mesmas.

5. O Estado de Cabo Verde insta a AAC a firmar acordos de colaboração com as suas congéneres estrangeiras no sentido de aumentar a viabilidade do sistema de segurança, evitando a duplicação inútil de controlos de segurança.

6. Os acordos devem ser fundados na verificação da equivalência dos resultados em matéria de segurança obtidos pela aplicação de controlos de segurança eficazes no ponto de origem.

7. 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 compatibilizarem as medidas de segurança aqui

instituídas com o objectivo superiormente traçado de garantir o melhor nível possível de segurança da aviação civil em Cabo Verde.

8. O Governo de Cabo Verde, consciente da importância da segurança da aviação civil, e enquanto parte integrante da segurança global do país, adopta 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.

9. O Governo orienta a AAC e insta a indústria a adoptarem e partilharem as melhores práticas e as informações relativas às medidas preventivas de segurança, às técnicas de rastreio e de controlo da qualidade, às técnicas de detecção de engenhos explosivos, à detecção de comportamentos suspeitos, à certificação de pessoal do segurança e ao desenvolvimento dos recursos humanos.

10. O Governo incentiva a utilização de equipamentos e técnicas modernas de detecção de artigos proibidos de modo a evitar que os mesmos sejam levados para as áreas restritas de segurança e a bordo das aeronaves, observando o devido respeito pela intimidade e pela privacidade dos cidadãos.

11. O Governo exige, por isso, de todas 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.

1.2. Aspectos gerais 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 de Chicago de 1944, 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, à referida Convenção 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 possível, aos voos domésticos, na base da avaliação do risco feita pela Comissão Nacional FAL/SEC.

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 deve, individualmente ou em coordenação, elaborar e implementar.

3. As directrizes deste PNSAC devem ser incorporadas nos Programas de Segurança Aeroportuários (PSA), nos

Programas de Segurança dos Operadores Aéreos (PSOA) e nos 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. Procedimentos especiais de segurança e isenções de controlos de segurança

Podem ser permitidos procedimentos especiais de segurança ou isenções de controlos de segurança desde que cumulativamente sejam cumpridos os seguintes requisitos:

1. O procedimento ou a isenção seja aprovado pela autoridade competente;
2. Haja razões objectivas que justifiquem o procedimento ou a isenção;
3. O procedimento ou a isenção garanta um nível de segurança equivalente ao estabelecido no PNSAC e nos regulamentos aeronáuticos;
4. O procedimento ou a isenção não seja contrário ao interesse público.

1.2.4. Medidas de segurança alternativas

A AAC pode autorizar a adopção de medidas de segurança alternativas que garantam um adequado nível de protecção às operações, na base da avaliação do risco feita pelo aeródromo, em se tratando de voos de:

1. Militares.
2. Combate a incêndios.
3. Serviços médicos, emergência ou busca e salvamento.
4. Trabalho aéreo.
5. Voos humanitários.
6. Pesquisa científica.

1.2.5. Classificação

O PNSAC é um documento não classificado.

1.2.6. Publicação e divulgação

1. O cumprimento do PNSAC baseia-se na sua efectiva divulgação no seio de todas as organizações que, directa ou indirectamente, estão implicadas na sua materialização e cumprimento, e no seu conhecimento pelos passageiros e público em geral.

2. Apesar de devidamente publicado, a Autoridade Competente deve promover a distribuição do PNSAC aos membros da Comissão Nacional FAL/SEC, aos quais cabe a sua divulgação no seio das respectivas organizações.

3. A Autoridade Competente deve promover ainda a distribuição do PNSAC 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 devem promover a distribuição do PNSAC aos membros das Comissões Aeroportuárias de Facilitação e Segurança que em virtude das funções que exercem devam conhecê-lo, aplicá-lo e cumpri-lo.

1.2.7. Adequação e actualização do programa

1. O PNSAC deve ser objecto de contínua actualização e adequação do seu conteúdo para atender aos níveis de ameaça existentes em cada momento, tanto no território e espaço aéreo sob soberania nacional, como no mundo.

2. O conteúdo do PNSAC é ajustado às melhores práticas e procedimentos destinados a prevenir riscos e detectar ameaças contra a aviação civil.

3. Neste processo, devem ser tidas em conta as actualizações reguladoras e normativas, em matéria de segurança da aviação civil ditadas pelos organismos internacionais do sector de que Cabo Verde seja membro, bem como aquelas que a AAC aprovar.

4. A AAC, em estreita colaboração com os membros da Comissão Nacional FAL/SEC, é a entidade responsável pela actualização do PNSAC.

5. Sempre que se alterar o PNSAC deve ser publicada uma nova versão integral do mesmo.

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 que permita levar o potencial agente da ameaça a concluir que os alvos aeronáuticos estão protegidos e apresentam um alto risco de insucesso em caso de ataque.

2. Contribui para a manutenção do nível de segurança, a adopção de medidas que evidenciem um sistema articulado e eficaz, suportado nomeadamente, em protecções físicas, tais como vedações e iluminação, 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 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 ou 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, com meios necessários para agir e deter.

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 possível, o retardar das operações aéreas.

2. Assim, mesmo que a segurança da aviação civil seja um objectivo prioritário, as autoridades devem zelar pela manutenção da eficácia do transporte aéreo.

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

4. 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.

5. São elementos dessa estratégia:

- a) Os níveis de controlo devem ser ajustados em função da natureza e do nível da ameaça prevalecente e os controlos reforçados devem ser aplicados de modo aleatório, contínuo e imprevisível, tendo em conta a avaliação do risco;
- b) O *Profiling* deve servir para isolar os casos de alto risco submetendo-os a um controlo de segurança reforçado, sem retardar o tráfego de baixo risco;
- c) Deve 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 deve servir para separar e acelerar as expedições da carga conhecida, a fim de centrar a atenção sobre as expedições de carga desconhecida.

1.5. Definições e abreviaturas

1.5.1. Definições

Quando no âmbito da segurança da aviação civil nacional, forem utilizados os seguintes termos e expressões, eles terão os seguintes significados:

A

1. «**Actos de interferência ilícita**», Actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:

- a) Captura ilícita dum aeronave;
- b) Destruição dum aeronave que se encontra em serviço;
- c) Tomada de reféns que se encontram a bordo dum aeronave ou num aeródromo;
- d) Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou numa instalação aeronáutica;
- e) Introdução a bordo dum aeronave ou num aeródromo, dum arma, dum engenho perigoso ou dum matéria perigosa, com fins criminosos;

f) Utilização dum aeronave que se encontra em serviço com o propósito de causar mortes, ofensas corporais graves, ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;

g) Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança dum aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público em geral, num aeródromo ou dentro dum instalação da aviação civil.

2. «**Administração aeroportuária**», uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos.

3. «**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.

4. «**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 o transporte em veículos.

5. «**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*).

6. «**Aeronave em voo**», situação dum 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.

7. «**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.

8. «**Aeroporto**», todo o aeródromo que o Estado contratante designar, no seu território, como aeródromo de entrada e de saída, destinado ao tráfego internacional e onde se efectuam as formalidades de controlo aduaneiro, de controlo de pessoas, de saúde pública, de controlo veterinário e fitossanitário e outras formalidades análogas.

9. «**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.

10. «**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.

11. «**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 e ao correio.

12. «**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.

13. «**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.

14. «**Anexos**», documentos contendo matéria que explicita ou detalha disposições referidas no documento principal.

15. «**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 das normas e práticas recomendadas aprovadas pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil.

16. «**Aprovisionamentos**», artigos prontos para consumo ou venda a bordo de uma aeronave durante o voo.

17. «**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.

18. «**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.

19. «**Áreas de espera do lado ar**», espaço compreendido pelas salas de espera das partidas até às portas de embarque.

20. «**Área esterilizada**», espaço entre o posto de rastreio dos passageiros e a aeronave, cujo acesso é rigorosamente controlado.

21. «**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.

22. «**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 à Convenção de Chicago de 1944, da OACI.

23. «**Área de passageiros**», todo o espaço e facilidades destinados ao processamento de passageiros. Inclui os terminais de passageiros, parques de viaturas e respectivos arruamentos.

24. «**Área reservada**», as áreas de um aeródromo, edifício ou facilidade cujo acesso é condicionado.

25. «**Área restrita de segurança**», as áreas do lado ar de um aeródromo, identificadas como sendo áreas de risco 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 e a carga 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 de aeronaves e de *catering*.

26. «**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.

27. «**Área pública**», área de um aeródromo à qual o público tem acesso ou para a qual não há restrição de acesso.

28. «**Arma de fogo**», artefacto utilizado para a propulsão de projectéis sólidos por meio duma rápida expansão de gases obtidos geralmente pela queima controlada da pólvora.

29. «**Armas de pequeno porte**», termo genérico que designa todas as armas de fogo portáteis e às armas brancas.

30. «**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.

31. «**Auditoria de segurança**», exame aprofundado do cumprimento de todos os aspectos da implementação do PNSAC.

32. «**Autoridade aeronáutica**», a Autoridade que o Estado de Cabo Verde dentro da sua administração designa como competente no âmbito da segurança da aviação civil, e que é responsável pela elaboração, actualização, implementação e controlo da aplicação do PNSAC.

33. «**Autoridade competente para a segurança da aviação civil**», o mesmo que autoridade aeronáutica.

34. «**Autoridade de segurança da aviação civil**», o mesmo que autoridade aeronáutica e que autoridade competente para a segurança da aviação civil.

35. «**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 acesso ou livre-trânsito aeroportuário.

36. «**Avaliação da Ameaça**», estimação da probabilidade dum ataque ser levado a cabo contra um determinado alvo num período de tempo determinado;

37. «**Avaliação do Risco**», estima da probabilidade de um ataque ser levado a cabo com sucesso;

38. «**Aviação geral**», todas as operações de aeronaves que não sejam as de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo.

39. «**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).

B

40. «**Bagagens**», bens pertencentes a passageiros ou a membros de tripulação e transportados na cabine ou no porão duma aeronave em virtude de um contrato com o explorador.

41. «**Bagagem de mão ou de cabine**», bagagem destinada a ser transportada na cabine duma aeronave.

42. «**Bagagem de porão**», bagagem destinada a ser transportada no porão duma aeronave.

43. «**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.

44. «**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.

45. «**Bagagem extraviada**», bagagem, involuntariamente ou inadvertidamente, separada dos passageiros ou dos membros da tripulação, seus proprietários.

46. «**Bagagem não acompanhada**», bagagem transportada como carga na mesma aeronave ou numa aeronave diferente daquela que transporta a pessoa a que pertence.

47. «**Bagagem não identificada**», bagagem encontrada num aeródromo, com ou sem etiqueta de registo, que não foi levantada, nem seja atribuível a um passageiro.

48. «**Bagagem não reclamada**», bagagem chegada a um aeródromo e que não foi levantada ou reclamada por nenhum passageiro.

49. «**Balcão de Check-in**», balcão onde se efectua o registo de passageiros para um determinado voo.

50. «**Balcão de registo**», o mesmo que balcão de Check-in.

C

51. «**Carga**», artigos transportados a bordo duma aeronave e que não estão abrangidos pela definição de provisões de bordo, peças sobressalentes, correio e bagagem acompanhada ou extraviada.

52. «**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.

53. «**Carga conhecida**»,:

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

54. «**Carga ou correio de alto risco**»,

1. Carga ou correio apresentados por uma entidade desconhecida ou mostrando sinais de violação serão considerados de alto risco e que, além disso, reúnem um dos seguintes critérios:
 - a) Informações específicas indicam que a carga ou o correio representa uma ameaça para a aviação civil; ou
 - b) A carga ou o correio apresenta anomalias que levantam suspeitas; ou
 - c) A natureza da carga ou do correio é tal que as medidas de segurança normais, por si sós, são improváveis de detectar artigos proibidos que possam pôr em perigo a aeronave.
2. Independentemente da carga ou do correio ser proveniente de uma entidade conhecida ou desconhecida, as informações concretas fornecidas por um Estado sobre uma remessa podem torná-la como de alto risco.

55. «**Carga e Correio em Transferência**», carga e correio, embarcados a bordo de uma aeronave diferente daquela em que chegaram.

56. «**Carga desconhecida**», carga que não pode ser considerada como conhecida.

57. «**Cartão de acesso**», cartão de identificação pessoal ou outro documento emitido pela autoridade de segurança ou pelo operador aeroportuário e que confere ao seu titular o direito de acesso a áreas reservadas ou restritas.

58. «**Cartão de embarque**», documento emitido pelo operador aéreo, contendo entre outros, o número do voo e o nome do passageiro, com a finalidade de permitir a este o acesso a áreas restritas de segurança e o embarque na aeronave.

59. «**Catering**», fornecimentos de restauração.

60. «**Certificação**», avaliação e confirmação formal por parte da autoridade competente, ou por outra entidade em nome desta, em como uma pessoa possui as competências necessárias para o desempenho das suas funções ao nível definido pela autoridade competente.

61. «**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, aeroportuários e agentes reconhecidos.

62. «**Check-in**», processo de apresentação e aceitação dum passageiro para embarque num determinado voo.

63. «**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 de serviços de segurança.

64. «**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.

65. «**Consignação**», carga, frete expresso, material de “*courier*” e correio.

66. «**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.

67. «**Contentor de bagagem**», recipiente no qual são colocadas as bagagens para transporte a bordo duma aeronave.

68. «**Controlo aleatório contínuo e imprevisível**», controlos efectuados durante todo o período de actividades, de forma intencionalmente incerta e que não permita a um observador atento, determinar a frequência com que são realizados.

69. «**Controlo de acesso**», procedimento e ou equipamentos de segurança que visam assegurar que só pessoas, veículos e objectos autorizados, podem ter acesso ao perímetro, área ou zona restrita de segurança.

70. «**Controlo de estupefacientes**», conjunto de medidas tomadas na luta contra o transporte ilícito de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas por via aérea.

71. «**Controlo da qualidade**», estrutura organizacional, responsabilidades, processos e procedimentos que visam promover e estabelecer um ambiente e uma cultura de melhorias contínuas e conduzam ao reforço da segurança da aviação civil.

72. «**Controlo de segurança**», meios através dos quais se pode prevenir a introdução de armas, explosivos ou outros engenhos, artigos ou substâncias proibidas que possam ser utilizados na comissão de actos de interferência ilícita.

73. «**Controlo de segurança da aeronave**», inspecção do interior duma aeronave a que passageiros possam ter tido acesso e inspecção do porão com o objectivo de descobrir objectos suspeitos, armas, explosivos ou outros objectos, artigos ou substâncias perigosos.

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

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

76. «**Co-Mail**», sigla de correio da transportadora aérea, enviado no âmbito da sua rede de escalas.

77. «**Co-Mat**», sigla de materiais da companhia enviados no âmbito da sua rede de escalas.

78. «**Courier**», documentos ou pequenas encomendas para serem carregadas nas mesmas condições de fretes expressos ou para serem carregadas como bagagem de cabine.

D

79. «**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.

80. «**Despacho de passageiro**», o mesmo que *Check-in*.

81. «**Direcção de segurança e facilitação da aviação civil da AAC**», unidade orgânica da AAC que responde pelas áreas da facilitação e da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

82. «**Directiva de segurança**», regulamento de segurança, de carácter imperativo, emitido pela AAC para responder a ameaças ou a uma ameaça específica.

E

83. «**Equipamento de segurança**», dispositivo especializado destinado a ser utilizado, individualmente ou como parte de um sistema, para detectar objectos e artigos proibidos que possam ser utilizados para a prática de actos de interferência ilícita.

84. «**Escala**», qualquer operação de pouso de uma aeronave entre a origem e o destino de um voo.

85. «**Escolta**», acompanhamento ou monitoramento das actividades de um indivíduo que não tem direito de acesso desacompanhado a uma área de segurança restrita.

86. «**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.

87. «**Estacionamento isolado**», estacionamento situado em locais isolados e que não interfiram com o normal funcionamento (posição remota) mas permitindo rápido e fácil acesso.

88. «**Estado da matrícula**», Estado onde a aeronave está matriculada.

89. «**Expedidor conhecido**», expedidor que envia carga ou correio por sua própria conta e cujos procedimentos que implementa cumprem as normas de segurança estabelecidas ao ponto que lhe seja permitido o transporte de carga e correios em qualquer aeronave.

F

90. «**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.

91. «**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.

92. «**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.

93. «**Fornecimentos de restauração**», alimentos, bebidas, bem como outros artigos conexos utilizados a bordo duma aeronave.

94. «**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.

I

95. «**Imprevisibilidade**», Implementação de controlos de segurança à intervalos irregulares, em diferentes locais e ou por meios diversificados, de acordo com um quadro definido, para aumentar os efeitos dissuasivos e a eficácia dos mesmos.

96. «**Incidente de segurança**», Qualquer acção intencional, que cause ou seja susceptível de causar a morte ou ferimentos em pessoas, danos às instalações, às aeronaves, aos meios e equipamentos de navegação aérea, independentemente do local onde estes estejam localizados. Um roubo ou um furto praticado, num aeroporto ou numa instalação de navegação aérea, com violação de qualquer norma de segurança prevista nos regulamentos nacionais ou nos programas de segurança dos aeroportos é considerado um incidente de segurança.

97. «**Inquérito de segurança**», avaliação das necessidades em matéria de segurança, incluindo a identificação de vulnerabilidades que possam ser exploradas na execução dum acto de interferência ilícita, e a recomendação de acções correctivas.

98. «**Inspecção de segurança**», exame da implementação dos requisitos de partes relevantes do PNSAC por uma companhia aérea, um aeroporto ou outra entidade envolvida em segurança.

99. «**Inspector de segurança da aviação civil**», é o especialista em segurança da aviação civil, certificado pela AAC, que supervisiona, assessora e conduz as auditorias, as inspecções, os testes, as investigações AVSEC, bem como identifica vulnerabilidades e avalia riscos.

100. «**Instalação aeronáutica**», infra-estruturas e serviços que em terra contribuem para o adequado desenvolvimento da actividade aeronáutica.

101. «**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.

102. «**Instrução de Segurança**», regulamentos que apenas visam regular procedimentos de carácter interno de uma ou mais categorias de operadores de serviços.

L

103. «**Lado ar**», área de movimento de um aeródromo, terrenos e edifícios adjacentes ou parte dos mesmos cujo acesso é controlado.

104. «**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.

105. «**Líquidos**»,:

- a) Água e outras bebidas, sopas e xaropes;
- b) Gel, incluindo gel para cabelos;
- c) Pastas, incluindo dentífricas;
- d) Outros artigos de consistência semelhante;
- e) Loções, incluindo perfumes e cremes de barbear;
- f) Aerossóis e outros recipientes sob pressão.

M

106. «**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.

107. «**Mercadorias**», o mesmo que carga.

108. «**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 OACI (Documento 9284) ou classificadas como tal.

N

109. «**Não conformidade**», incumprimento ou cumprimento deficiente dos requisitos de segurança da aviação estabelecidos nestes PNSAC ou em outros regulamentos aeronáuticos.

110. «**Norma**», 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.

O

111. «**Operação de transporte aéreo comercial**», uma operação de aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio por remuneração ou contrato.

112. «**Operador aéreo**», pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar-se à exploração de uma ou mais aeronaves.

113. «**Operador aeroportuário**», o mesmo que administração aeroportuária.

P

114. «**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.

115. «**Passageiro deportado**», pessoa que a mando das autoridades competentes, é obrigada a sair do país onde se encontrava.

116. «**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.

117. «**Passageiros em correspondência**», passageiros que num aeródromo passam directamente de um voo para outro.

118. «**Passageiros com mobilidade reduzida**», passageiros que se encontram limitados na sua mobilidade quando utilizam o transporte aéreo devido a qualquer incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), incapacidade ou deficiência intelectual, ou a qualquer outra causa de incapacidade, ou idade, e cuja situação exija uma atenção adequada e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas.

119. «**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.

120. «**Passageiro inadmissível**», pessoa a quem é recusada a entrada num Estado pelas respectivas autoridades.

121. «**Performances humanas**», capacidades e limitações do ser humano que têm influência na segurança e na eficiência das operações aeronáuticas.

122. «**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 funções de segurança da aviação civil.

123. «**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.

124. «**Plano de contingência**», plano desenvolvido a nível nacional, local ou 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.

125. «**Polícia de bordo**», pessoa autorizada pelo Governo do Estado do operador e pelo Governo do Estado de registo a actuar a bordo duma aeronave com o objectivo de proteger a aeronave e os seus ocupantes contra actos de interferência ilícita. Essa expressão exclui pessoas cuja responsabilidade consiste em proteger exclusivamente uma ou mais pessoas específicas que viajam na aeronave, designadamente os guarda-costas.

126. «**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.

127. «**Posição de estacionamento**», lugar situado numa área de tráfego, destinado ao estacionamento de aeronaves.

128. «**Posto de Estacionamento Isolado**», lugar situado, de preferência, fora da área de tráfego dum aeródromo para onde são estacionadas as aeronaves suspeitas ou objecto de interferência ilícita.

129. «**Prática recomendada**», qualquer especificação ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como desejável no interesse da segurança, regularidade ou eficiência da aviação civil.

130. «**Princípios de factores humanos**», princípios que se aplicam ao desenho, à certificação, à formação, às operações e à manutenção e que visam garantir o relacionamento seguro entre o homem e os outros componentes do sistema, tomando-se em devida conta as performances humanas.

131. «**Profiling**», medida através da qual é avaliado o risco para a segurança do voo posto por um passageiro, usando critérios e métodos previamente estabelecidos, determinando eventualmente, medidas adicionais de segurança.

132. «**Programa nacional de segurança da aviação civil**», (PNSAC), as normas, as práticas e os procedimentos implementados pelo Estado de Cabo Verde, com vista a garantir a regularidade, a segurança e a eficácia da aviação civil.

133. «**Programa de segurança dos operadores**» (PSO), medidas adoptadas pelos operadores aéreos e aeroportuários para proteger a aviação civil internacional contra actos de interferência ilícita.

134. «**Projecção 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 ameaças virtuais.

135. «**Provisões de bordo**», artigos de consumo corrente destinados a ser utilizados ou vendidos a bordo de uma aeronave durante o voo.

R

136. «**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.

137. «**Reconciliação entre passageiro e bagagem**», procedimento de segurança que visa garantir que todas as bagagens de porão transportadas numa aeronave pertençam a passageiros ou a tripulantes que se encontram a bordo e que as bagagens não acompanhadas sejam submetidas a controlos de segurança reforçados.

138. «**Registo de passageiros**», o mesmo que *check in*.

S

139. «**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.

140. «**Screener**», indivíduo devidamente formado e certificado responsável pela execução do rastreio.

141. «**Segurança**», protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita. Este objectivo é alcançado através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais.

142. «**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.

143. «**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.

144. «**Sistema de detecção de explosivos**», 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.

145. «**Sistema de detecção de engenhos explosivos**», sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar, e de o indicar por meio de um alarme, qualquer engenho explosivo através da detecção de um ou vários dos seus componentes contidos na bagagem, independentemente do material de que seja feito.

T

146. «**Teste de segurança**», verificação aberta ou encoberta duma medida de segurança através da simulação duma tentativa de perpetração de um acto de interferência ilícita.

147. «**Trabalho aéreo**», Operação de aeronave nas quais uma aeronave é usada para trabalhos especiali-

zados tais como, agricultura, construção, fotografias, levantamento topográfico, observação e patrulhamento, busca e salvamento e publicidade aérea.

148. «**Transporte aéreo comercial**», operações envolvendo aeronaves no transporte de passageiros carga ou correio, mediante contratação ou remuneração.

149. «**Tripulante**», pessoa encarregada pela transportadora aérea e licenciada ou certificada pela Autoridade Aeronáutica, para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante o voo.

V

150. «**Verificação de antecedentes**», verificação da identidade de uma pessoa, sua experiência profissional e seus antecedentes criminais e policiais, desde que legalmente permitido, como parte do processo de avaliação da aptidão dessa pessoa para implementar controlos de segurança e/ou para o acesso desacompanhado a uma área restrita de segurança.

151. «**Verificação de segurança da aeronave**», uma inspecção minuciosa do interior e exterior da aeronave com o objectivo de descobrir objectos suspeitos, armas, explosivos ou outros objectos, artigos ou substâncias perigosos.

152. «**Voo comercial**», voo regular ou não regular ou actividade de voo destinada ao público em geral ou a grupos privados a título oneroso.

153. «**Voo doméstico**», voo com origem e destino dentro do território nacional e que não efectua qualquer escala fora dele.

154. «**Voo internacional**», voo com origem, destino ou escala fora do território nacional, incluindo eventuais segmentos domésticos desse voo.

155. «**Vulnerabilidade**», uma falha potencial no sistema que pode ser explorada para se cometer um acto de interferência ilícita.

Z

156. «**Zona de carga**», o mesmo que área de carga.

157. «**Zona estéril**», o mesmo que área esterilizada.

158. «**Zona de manutenção**», o mesmo que área de manutenção.

159. «**Zona de passageiros**», o mesmo que área de passageiros.

160. «**Zona de segurança de acesso regulamentado**», o mesmo que Área Restrita de Segurança.

161. «**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 PNSAC se utilizarem as seguintes abreviaturas, elas terão os seguintes significados:

1. AAC – Agência de Aviação Civil
2. ANAC- Agência Nacional de Comunicações

3. **ARS** – Área Restrita de Segurança
4. **ATC** – Controlo do Tráfego Aéreo
5. **AVSEC** – Segurança da Aviação Civil
6. **CNGC** – Conselho Nacional de Gestão de Crises
7. **COE** – Centro de Operações de Emergência
8. **CV-CAR** – Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
9. **DS** – Directiva de Segurança
10. **FA** – Forças Armadas
11. **FAL/SEC** – Facilitação e Segurança
12. **OACI** – Organização da Aviação Civil Internacional
13. **PEI** – Posto de Estacionamento Isolado
14. **PIA** – Projecção de Imagens de Ameaça
15. **PN** – Polícia Nacional
16. **PJ** – Polícia Judiciária
17. **PNCQSAC** – Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil
18. **PNFTCSAC** – Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil
19. **PNSAC** – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
20. **PSA** – Programa de Segurança Aeroportuário
21. **PSOA** – Programa de Segurança do Operador Aéreo
22. **SDEE** – Sistema de Detecção de Engenheiros Explosivos
23. **SDE** – Sistema de Detecção de Explosivos
24. **SIR** – Serviço de Informações da República

1.6. Fontes de regulamentação

1.6.1. Convenção de Chicago de 1944 e seus anexos técnicos

1. Cabo Verde é signatário da Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, conhecida por Convenção de Chicago de 1944.

2. A Convenção de Chicago, publicada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 18/2003, de 11 de Agosto.

3. A referida Convenção tem presentemente 18 (dezoito) Anexos Técnicos, sendo 1 (um) deles, o Anexo 17, relativo à protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

4. Para além do Anexo 17 à Convenção de Chicago existem normas e práticas recomendadas relacionadas com a segurança da aviação civil, em outros Anexos Técnicos, designadamente nos seguintes:

- 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;

1.6.2. Outras convenções e protocolos internacionais

Para além da Convenção de Chicago de 1944, Cabo Verde aderiu aos seguintes instrumentos de direito internacional aéreo:

1. Convenção Referente às Infracções e a Certos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves (Convenção de Tóquio de 1963) – Lei n.º 54/III/89, de 13 de Julho.
2. Convenção Para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves (Convenção de Haia de 1970) – Lei n.º 55/III/89, de 13 de Julho.
3. Convenção Para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil (Convenção de Montreal de 1971) – Lei n.º 56/III/89, de 13 de Julho.
4. Convenção Para a Marcação de Explosivos Plásticos Para Fins de Detecção (Convenção de Montreal de 1991) – Resolução n.º 47/VI/2002, de 15 de Julho.
5. Protocolo Para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência em Aeroportos que Prestam Serviços à Aviação Civil Internacional (Protocolo de Montreal de 1988) – Resolução n.º 43/VI/2002, de 27 de Maio.

1.6.3. Documentos relevantes da OACI

São relevantes para a segurança da aviação civil os seguintes documentos da OACI:

1. Manual de Segurança para a Protecção da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita – Documento 8973.
2. Regras do Ar e Serviço de Tráfego Aéreo – Documento 4444.
3. Operações de Aeronaves – Documento 8168.
4. Os Factores Humanos nas Operações de Segurança da Aviação Civil – Documento 9808.
5. Manual de Supervisão, Parte C – Documento 9734.
6. Manual de Referência para as Auditorias de Segurança – Documento 9807.
7. Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via aérea - Documento 9284.

1.6.4. Acordos aéreos

O Estado de Cabo Verde estabeleceu Acordos Aéreos bilaterais, com quase quarenta países, com inclusão de cláusulas relativas à segurança da aviação civil.

1.6.5. Legislação nacional

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

1. Lei n.º 31/VIII/2013, de 22 de Maio, que estabelece o regime jurídico relativo às armas e suas munições e institui o Sistema Integrado de Gestão da Informação de Armas, Munições e Proprietários.
2. Lei n.º 50/VII/2009, de 30 de Dezembro, que define o Regime Jurídico do Exercício da Segurança Privada.
3. Lei n.º 16/VII/2007, de 10 de Setembro, que aprova a Lei de Segurança Interna e Prevenção da Criminalidade.
4. Lei n.º 70/VI/2005, de 27 de Junho de 2005, que cria o Serviço de Informações da República.
5. Lei n.º 12/VIII/2012, de 7 de Março, que estabelece as Bases Gerais da Protecção Civil.
6. Decreto-Legislativo n.º 4/2010, de 3 de Junho, que prova o Código Aduaneiro.
7. Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro, que altera o Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, que aprova o Código Aeronáutico de Cabo Verde.
8. Decreto-Legislativo n.º 1/2008, de 18 de Agosto, que aprova a Lei Orgânica da Polícia Judiciária.
9. Decreto-Legislativo n.º 2/2008, de 18 de Agosto – Aprova o Estatuto do Pessoal da Polícia Judiciária.
10. Decreto-Lei n.º 39/2007, de 12 de Novembro, que prova a orgânica da Polícia Nacional.
11. Decreto-Lei n.º 52/2006, de 20 de Novembro, que previne e reprime certas situações cometidas a bordo de aeronave civil, em voo comercial, por passageiros desordeiros.
12. Decreto-Lei n.º 57/2005, de 29 de Agosto, que estabelece o regime jurídico das contra-ordenações aeronáuticas civis.
13. Decreto-Lei n.º 31/2009, de 7 de Setembro, que altera o Decreto-Lei n.º 28/2004, de 12 de Julho, que cria a Agência de Aviação Civil, (AAC) e aprova os respectivos Estatutos.
14. Decreto-Lei n.º 46/2003, de 10 de Novembro, que cria, a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil – designada por Comissão Nacional FAL/SEC.
15. Decreto-Lei n.º 37/2013, de 24 de Setembro, que estabelece a estrutura, a organização e as normas de funcionamento do Ministério das Finanças e do Planeamento.

16. Decreto-Regulamentar n.º 13/2012, de 14 de Junho, que regulamenta a obrigatoriedade das entidades titulares de alvará para a prestação de serviços de segurança privada e as entidades titulares de licença para organizarem serviços de autoprotecção de possuírem um Director de Segurança com formação, funções e condições nele previstos.
17. Decreto-Regulamentar n.º 14/2012, de 15 de Junho, que define as condições de instalação e meios materiais e humanos adequados ao exercício da actividade de segurança privada.
18. Decreto-Regulamentar n.º 15/2012, de 21 de Junho, que define os cursos de formação profissional e de actualização de vigilantes de segurança privada e suas especialidades, bem como o conteúdo programático, a duração, a forma e os modelos de avaliação de conhecimentos a que os mesmos estão sujeitos. Define ainda as exigências académicas do corpo docente, bem como os requisitos a que devem obedecer as entidades autorizadas a ministrar formação de segurança privada.
19. Decreto-Regulamentar n.º 5/2007, de 5 de Fevereiro, que define a quantidade de bebidas alcoólicas que integram o serviço de restauração a bordo de aeronaves civis em voo comercial.
20. Decreto-Regulamentar n.º 18/99, de 20 de Dezembro, que estabelece a organização do Serviço Nacional de Protecção Civil.
21. Decreto-Regulamentar n.º 6/97, de 10 de Março, que estabelece as normas para a organização e funcionamento do terminal de carga e correio do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral pelo operador aeroportuário.
22. Portaria n.º 33/2009, de 14 de Setembro, que aprova o modelo de cartão de identificação do pessoal e mandatários da AAC.

1.6.6. Regulamentos aeronáuticos

1. A AAC elaborou e aprovou as Partes 12 e 18 dos Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde (CV CAR 12 e 18).
2. O CV CAR Parte 12 refere-se à Segurança Aeroportuária e o CV CAR Parte 18 trata da Segurança do Operador Aéreo.
3. Para além desses, a AAC elaborou e aprovou os seguintes CV CARs, todos com disposições normativas relativas à protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita:
 - a) CV CAR Parte 8 – Operações;
 - b) CV CAR Parte 9 – Certificação e Administração de Operadores Aéreos;
 - c) CV CAR Parte 10 – Transporte Aéreo Comercial por Operadores Estrangeiros em Cabo Verde;
 - d) CV CAR Parte 17 – Serviços de Tráfego Aéreo;
 - e) CV CAR 171 – Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas.

1.6.7. Outros regulamentos aeronáuticos

Os outros regulamentos aeronáuticos, designadamente, as Directivas e as Instruções de Segurança aprovadas pela AAC desenvolvem e complementam o PNSAC.

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 AAC, cabendo-lhe em especial:

1. Desenvolver, implementar e manter o PNSAC de Cabo Verde.
2. Desenvolver e implementar o PNFTCSAC, coordenar o seu desenvolvimento e aprovar os Programas de Formação dos operadores.
3. Desenvolver e implementar o PNCQSAC.

1.7.2. Poderes de autoridade

1. No exercício de suas funções e quando devidamente identificados, os inspectores da AAC são equiparados a agentes de autoridade e gozam, nomeadamente, das seguintes prerrogativas:

- a) Aceder e inspecionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, instalações, aeronaves, 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, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
- d) Suspender, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- e) Identificar as pessoas que se encontrem em violação flagrante das normas, cuja observância lhe 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, imobilização ou encerramento a que se refere as alíneas c) e d) do n.º 1 é lavrado auto de notícia, o qual é objecto de confirmação pelo órgão competente da AAC no prazo máximo de 15 (quinze) dias, sob pena de caducidade da medida preventiva determinada.

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. Constituem matérias classificadas, 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) Instruções de Segurança e Circulares de Informação classificadas, bem como comentários, instruções e orientações pertinentes sobre elas;
- d) Critérios de selecção usados no processo de rastreio 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 de calibração os equipamentos;
- h) Salvo divulgação feita pela AAC, informação que esta considerar ser susceptível de revelar vulnerabilidades do sistema de aviação civil ou das instalações 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 AAC 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 AAC deve desenvolver através de regulamento, 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.

1.9. Prevenção de ataques informáticos

1.9.1. Protecção da tecnologia e dos sistemas de comunicação e informação

1. Os operadores, designadamente os operadores aéreos, aeroportuários e os provedores de serviços de tráfego aéreo devem, segundo a avaliação do risco feita pela AAC, desenvolver medidas que protejam a informação e os sistemas e tecnologias de comunicação utilizados na aviação civil de interferências que possam perigar a segurança operacional.

2. As entidades que participam na implementação dos diversos aspectos do PNSAC ou que são responsáveis por elas, são encorajadas a identificar os seus sistemas e tecnologias vitais de informação e comunicação, incluindo as ameaças e as vulnerabilidades desses sistemas, e elaborar as medidas de protecção, designadamente as de segurança integrada, da segurança da cadeia de fornecimentos, de separação de redes e de controlo de acesso remoto.

3. Os operadores acima indicados devem identificar sistemas de informação, *software* e *hardware* críticos que utilizam nas suas operações, designadamente:

- a) Sistemas de controlo de acesso e de alarmes;
- b) Sistemas de controlo de partidas;
- c) Sistemas de reconciliação de passageiros e bagagens;
- d) Sistemas de rastreio e ou sistemas de detecção de explosivos;
- e) Bases de dados de agentes reconhecidos ou de expedidores conhecidos; e
- f) Sistemas de gestão do tráfego aéreo;
- g) Sistemas de reservas dos operadores aéreos e os sistemas de *check-in* de passageiros;
- h) Circuitos fechados de televisão;
- i) Sistemas de comando e controlo de segurança e de despacho dos voos.

4. As medidas de segurança contra ataques informáticos devem, no mínimo:

- a) Proteger os sistemas contra o acesso e uso não autorizados;
- b) Prevenir a manipulação ilícita dos sistemas; e
- c) Detectar ataques contra os sistemas.

5. A protecção física dos sistemas deve começar no momento da concepção ou o mais cedo possível de modo a assegurar que são os mais robustos possível contra ataques informáticos, podendo ser conseguido através de:

- a) Controlos administrativos;
- b) Controlos lógicos ou virtuais;
- c) Controlos físicos.

6. Os controlos administrativos podem ser designadamente os seguintes:

- a) Normas de segurança, definição de políticas e procedimentos;
- b) Recrutamento, selecção, formação do pessoal e verificação dos antecedentes particularmente daqueles com privilégios de administrador nos sistemas;
- c) Avaliação da ameaça e dos riscos para determinar a vulnerabilidade do sistema e a probabilidade de um ataque;
- d) Controlo da qualidade, incluindo inspecções e testes; e
- e) Segurança da cadeia de fornecedores de *software* e *hardware*.

7. Controlos lógicos ou virtuais podem ser designadamente os seguintes:

- a) Firewalls;
- b) Encriptação de dados;
- c) Sistemas de detecção de intrusões na rede; e
- d) Sistemas de antivírus e anti-spywares.

8. Os controlos físicos podem ser designadamente os seguintes:

- a) Assegurar que o *hardware*, particularmente os servidores estão situados em locais seguros, protegidos por paredes e portas seguras e onde o acesso é controlado;
- b) Implementar sistemas de autenticação que garantam que apenas pessoas autorizadas acessem ao sistema, através da biometria e de palavras-passe seguras e complexas;
- c) Limitar o número de pessoas com acesso ao sistema;
- d) Requerer mais do que uma pessoa para conceder autorizações e privilégios, sendo o mínimo de duas e o máximo de três;
- e) Controlar e monitorar continuamente o sistema;
- f) Usar sistemas de *backup* remotos para evitar a perda de dados em caso de danos no sistema primário;
- g) Guardar três *backups* em lugar seguro, sendo um na instituição, os outros dois fora, sendo um destes de preferência numa instituição bancária e fazer actualizações periódicas;
- h) Manter registos das actividades para efeitos de auditorias e alertas em caso de actividades fora dos parâmetros operacionais normais;
- i) Realizar auditorias externas anuais, feitas por entidades especializadas e garantir o cumprimento das recomendações efectuadas.

9. A protecção da informação sensível e da tecnologia e sistemas de comunicação, incluindo o *software*, o *hardware* e os dados, deve ser incluída no processo de avaliação dos riscos.

10. Os operadores aéreos, aeroportuários e os serviços de tráfego aéreo devem conduzir periodicamente avaliações das vulnerabilidades dos seus sistemas e tecnologias de comunicação e informação aos ataques informáticos, estabelecer medidas de mitigação dos riscos e verificar a implementação de tais medidas, como parte das suas actividades de controlo interno da qualidade da segurança.

1.9.2. Medidas de segurança para as infra-estruturas

1.9.2.1. Segurança na concepção

1. Os operadores aéreos, aeroportuários e os serviços de tráfego aéreo devem incluir medidas de segurança no desenho, na implementação e na operação de novas tecnologias e sistemas de comunicação e informação, incluindo *software* e *hardware*.

2. As modificações nas tecnologias e sistemas de comunicação e informação existentes também devem ter em conta a segurança a nível de *software* e *hardware*.

3. As especificações para a aquisição de novas tecnologias e sistemas de comunicação e informação, incluindo *software* e *hardware* devem incluir detalhes relativos à segurança.

4. Os fornecedores devem fornecer elementos que permitam aferir como é que a informação e o funcionamento do sistema serão garantidos, incluindo as propostas de manutenção *in situ* ou remotas.

5. Se a manutenção for remota, o número de indivíduos com acesso ao sistema deve ser o mais limitado possível, sendo o mínimo de dois e o máximo de três, de modo a reduzir as oportunidades de interferência com o sistema.

1.9.2.2. Separação de redes

1. As redes utilizadas pelas tecnologias e sistemas de comunicação e informação devem estar separadas das redes em que o público tenha acesso e não se deve permitir a autenticação automática de um sistema desconhecido, sendo recomendável a autenticação por utilizadores e ou *passwords*.

2. O *software* e *hardware* das tecnologias e sistemas de comunicação e informação da aviação moderna, funcionam necessariamente com cabos e ligações com outros sistemas de rede operacional para facilitar a transmissão e troca de dados, devendo serem examinados para garantir que a segurança não é comprometida pela exposição à *software* e *hardware* de redes de comunicação sem controlo ou abertas.

3. Devem ser instituídas políticas e procedimentos que reduzam as ligações ao mínimo necessário.

4. As ligações entre redes devem ter lugar sob condições controladas, quando o tipo de informação, a frequência e a troca de dados entre o sistema e a rede são conhecidas.

5. Deve-se implementar um sistema de gestão para essas redes para assegurar que todas as ligações do

sistema são documentadas, revistas e melhoradas, se necessário, e que sejam protegidas contra vírus e programas maliciosos.

1.9.2.3. Acesso remoto

1. O acesso remoto à informação sensível e tecnologias e sistemas de comunicação e informação apenas deve ser permitido em condições de segurança.

2. Os operadores devem assegurar que esse acesso remoto seja conhecido por eles e que o método e as condições de acesso sejam pré-estabelecidas.

3. O fornecedor deve notificar alguém designado pelo operador quando necessitar de aceder ao sistema e guardar um ficheiro *log* com todas as informações relativas ao acesso.

4. Em alternativa, o sistema deve gerar um *email* para alguém designado pelo operador, sempre que o acesso é tentado ou conseguido.

5. A manutenção do sistema deve ser efectuada por pessoas autorizadas e em períodos previamente estabelecidos.

6. Os operadores devem requerer os fornecedores a limitarem o número de pessoas autorizadas a efectuar a manutenção do sistema.

7. Devem ser verificados os antecedentes pessoais, criminais e policiais das pessoas autorizadas a efectuar a manutenção do sistema.

8. As medidas acima indicadas devem ser complementadas por um sistema de auditorias e de reporte capaz de detectar o acesso ao sistema fora das horas normais das operações.

9. Se uma entrada for efectuada fora das horas acordadas, um relatório deve ser gerado pelo sistema e enviado a alguém designado pelo operador que deve indagar junto do fornecedor as razões da entrada sem prévio aviso.

1.9.3. Segurança na cadeia de fornecedores

1. Os sistemas e tecnologias de comunicação e informação devem ser melhorados periodicamente, quer por mudanças na regulamentação, quer por melhorias nos *softwares* que por vezes implicam modificações nos *softwares* e *hardwares*.

2. Nos casos previstos no número anterior, existe a possibilidade de introdução não autorizada de *software* e *hardware* que atacam, infiltram ou comprometem a integridade do sistema.

3. Por isso, devem ser implementadas medidas que garantam que apenas fornecedores reputados são utilizados para se adquirir *software* e *hardware* destinados a tecnologias e sistemas de comunicação.

4. As medidas previstas no número anterior visam garantir que a integridade do *software* e *hardware* esteja protegida contra interferências não autorizadas através da cadeia de fornecimento.

5. Os fornecedores podem ser solicitados a prestarem informações e detalhes acerca das suas medidas de segurança, não apenas na fase da instalação, mas também ao longo do tempo de vida do sistema.

1.9.4. Registo de ataques informáticos

1. Visando compreender a ameaça e os prováveis métodos de ataque e melhor proteger as tecnologias e os sistemas de comunicação e informação, a AAC deve:

- a) Desenvolver e implementar um formulário para reporte dos ataques informáticos, de modo a facilitar a recolha e análise da informação, incluindo a avaliação da ameaça e a implementação de contramedidas adequadas;
- b) Estabelecer um sistema de alerta para facilitar a comunicação com os operadores e outros interessados; e
- c) Estabelecer a obrigatoriedade dos operadores reportarem os ataques informáticos de que sejam vítima e de incluírem nos respectivos programas de segurança os procedimentos e os formulários de registo.

CAPITULO II

Sistema de gestão da segurança

2.1. Disposições gerais

1. O Estado insta os operadores aéreos, aeroportuários e os serviços de tráfego aéreo a evoluírem para o sistema de gestão da segurança, partindo das práticas e procedimentos já implementados nas respectivas organizações.

2. Os operadores devem fazer com que a implementação do sistema de gestão da segurança, aliada à uma efectiva avaliação da ameaça e dos riscos, contribua para tornar os processos de segurança mais eficientes e proactivos.

3. O sistema de gestão da segurança deve ser parte da responsabilidade dos gestores de topo que devem definir a política de segurança da empresa como parte integrante do negócio, erigindo-a como um dos valores mais importantes, através do desenvolvimento e implementação duma cultura de segurança.

4. De modo a ter-se, efectivamente, o sistema de gestão da segurança, os seguintes elementos devem ser implementados:

- a) Indicação do coordenador de segurança;
- b) Criação dum departamento de segurança na estrutura da organização;
- c) Promoção da cultura de segurança;
- d) Formação do pessoal de segurança;
- e) Sensibilização de segurança a todos os trabalhadores;
- f) Avaliação regular do pessoal de segurança;
- g) Operações de segurança aplicadas diariamente;
- h) Incidentes e acidentes reportados e investigados;
- i) Medidas correctivas aplicadas na sequência dos relatórios de investigação de incidentes e de acidentes;
- j) Avaliação da ameaça;

k) Gestão do risco;

l) Procedimentos de resposta a emergências;

m) Auditorias regulares e protocolos de correcção de deficiências.

2.2. Organização e gestão

1. Os gestores de topo devem formalmente estatuir num documento escrito, os seus compromissos com a segurança da aviação civil, como parte importante dos valores fundamentais das suas empresas.

2. Deve ser indicado um coordenador de segurança com acesso directo ao gestor de topo.

3. Deve ser estabelecido um organigrama do departamento de segurança, no qual constem os pontos de contacto de todos os responsáveis pelas diferentes actividades.

4. O departamento de segurança deve ser proporcional ao tamanho da organização e ao volume das operações.

5. A segurança deve ser responsabilidade de todos os trabalhadores e parte integral do plano de gestão das empresas.

6. A comunicação das informações de segurança é um elemento essencial do desenvolvimento da cultura de segurança.

7. Ao subcontratarem serviços com implicações na segurança das operações, as seguintes informações devem ser solicitadas à empresa com a qual se pretende contratualizar:

- a) Procedimentos de segurança;
- b) Registos prévios relativos à segurança;
- c) Política de formação dos trabalhadores;

8. As empresas subcontratadas devem ser periodicamente sujeitas a acções de controlo da qualidade.

2.3. Gestão de recursos humanos

1. Devem ser instituídos procedimentos para o recrutamento do pessoal e para assegurar que foi realizada a verificação dos antecedentes de acordo com os requisitos regulamentares.

2. Deve ser instituído um programa de formação eficiente para o pessoal envolvido na implementação das medidas de segurança.

3. Devem ser desenvolvidas formações iniciais e recorrentes bem modalidades de avaliação e de teste.

4. Formações de sensibilização para a segurança devem ser ministradas periodicamente a todo o pessoal das empresas, de modo a promover-se o desenvolvimento da cultura de segurança.

5. Devem ser instituídos mecanismos de avaliação do desempenho de todos os trabalhadores de modo a garantir-se que todos desempenham as suas funções de forma adequada e de modo cooperante e construtivo.

6. No desenvolvimento dos procedimentos de segurança devem ser tomados em consideração os factores humanos.

7. Os factores humanos devem ser considerados essenciais à manutenção da motivação do pessoal em níveis aceitáveis.

8. A rotação do pessoal e a diversificação das tarefas contribui para a manutenção da motivação e da produtividade do pessoal.

2.4. Controlo da qualidade

De modo a assegurar que as medidas de segurança estão em conformidade com os requisitos legais e regulamentares, devem ser implementadas acções de controlo da qualidade quer internas, quer externas.

2.5. Operações de segurança

As medidas de segurança previstas no PNSAC e em outros regulamentos aeronáuticos devem ser implementadas de modo a serem cumpridos de forma consistente os requisitos legais e regulamentares nacionais e as melhores práticas existentes na indústria da aviação.

2.6. Contingências

1. Os operadores devem implementar medidas e procedimentos para efectuar a avaliação do risco e da ameaça, bem como a gestão do risco e da ameaça.

2. Devem ter um plano de resposta às emergências relativo a incidentes de todos os tipos, incluindo os relativos à segurança.

3. Medidas reactivas relativas aos incidentes mais comuns devem ser implementados, designadamente sobre:

- a) Ameaças de bomba em aeronaves;
- b) Ameaças de bomba em edifícios;
- c) Sabotagens em aeronaves;
- d) Sabotagens em edifícios;
- e) Ataque armado às instalações
- f) Captura ilícita de aeronaves;
- g) Descoberta de artigos suspeitos

4. A investigação de incidentes deve ser sempre efectuada de modo a se determinar as causas e se implementar acções correctivas que evitem a recorrência.

2.7. Promoção da cultura de segurança

1. A segurança constitui responsabilidade de todos, e o desenvolvimento duma cultura positiva de segurança é essencial à promoção e manutenção dum ambiente seguro.

2. Os operadores devem implementar acções de sensibilização para a segurança – a vigilância de todos durante a condução das acções rotineiras do dia-a-dia – por constituírem um importante elemento de protecção das organizações, tal como a formação do pessoal, os exercícios de segurança e uma boa comunicação interna.

3. Os operadores devem implementar nas suas organizações, acções de estímulo positivo relativas a segurança, pois estas enviam uma mensagem para o interior das mesmas de que os gestores acreditam efectivamente na segurança e que a consideram uma prioridade e um factor de competitividade das suas empresas.

4. Para desenvolver uma cultura de segurança forte os gestores devem fazer da segurança parte integral do plano de negócios das respectivas empresas.

5. Os objectivos de segurança devem ser desenvolvidos e os trabalhadores e os gestores serem responsabilizados pelo alcance dos mesmos.

6. Os objectivos devem ser específicos, mensuráveis, atingíveis, realistas e tangíveis e dizer respeito a períodos de tempo pré-determinados.

7. Muitas organizações dão muito relevo à segurança em períodos em que ocorrem incidentes e relaxam quando a situação volta ao normal.

8. É importante manter a qualidade da segurança sempre em nível adequado, independentemente do nível de ameaça prevalente.

9. Mantendo a segurança como uma prioridade, está-se a contribuir para o reforço da cultura de segurança e contribui para a organização responder adequadamente em caso de ocorrência dum eventual acto de interferência ilícita.

CAPÍTULO III

Divisão de responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil

3.1. Autoridade competente em matéria de segurança da aviação civil

Compete à AAC enquanto autoridade de segurança da aviação civil, nomeadamente:

1. Desenvolver, implementar e manter o PNSAC de Cabo Verde.
2. Desenvolver e implementar o PNFTCSAC, coordenar o seu desenvolvimento e aprovar os Programas de Formação dos operadores.
3. Desenvolver e implementar o PNCQSAC.
4. Definir, atribuir tarefas e coordenar as actividades dos departamentos e outras instituições do Estado, aeroportos, operadores aéreos, provedores de serviços de tráfego aéreo e outras entidades com responsabilidades na implementação dos vários aspectos do PNSAC.
5. Disponibilizar à administração dos aeródromos, companhias aéreas que operam no território nacional, aos provedores de serviços de tráfego aéreo e outras organizações concernentes, uma versão escrita do PNSAC, bem como directivas, instruções e outros elementos de orientação que lhes permita cumprir os requisitos da regulamentação nacional.
6. Rever e manter em efectividade o PNSAC, incluindo a avaliação das medidas de segurança e procedimentos no seguimento de um acto de interferência ilícita ou de um incidente de segurança e tomar as acções correctivas necessárias para eliminar ou mitigar as vulnerabilidades e os riscos e prevenir a sua recorrência.

7. Rever e aprovar os PSOA, os PSA, os programas de segurança dos fornecedores de serviços de *catering*, de handling, bem como doutras organizações, cuja actividade seja relevante para a segurança da aviação civil.
8. Assegurar que aos serviços responsáveis pela segurança dos aeródromos e dos operadores aéreos 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.
9. Desenvolver e rever, segundo as necessidades, políticas nacionais relacionadas com a segurança da aviação civil.
10. Desenvolver e emitir regulamentos nacionais, directivas e instruções, relativos à segurança da aviação civil.
11. Assegurar que nos desenhos de novas instalações aeroportuárias ou de navegação aérea, ou nas alterações às existentes, os projectos arquitectónicos contenham os requisitos necessários à implementação de medidas de segurança da aviação civil de forma integrada.

3.2. Operador aeroportuário

1. O operador aeroportuário tem a responsabilidade do estabelecimento e da aplicação de medidas de segurança que visem prevenir actos de interferência ilícita nos aeródromos de Cabo Verde.

2. As responsabilidades de segurança da aviação específicas do operador aeroportuário, compreendem, designadamente, as actividades seguintes:

- a) Estabelecer, implementar e manter o PSA 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 PNSAC;
- b) Submeter o PSA à AAC para análise e aprovação;
- c) Nomear um coordenador de segurança devidamente formado e certificado pela AAC, responsável pela gestão da segurança em cada aeródromo encarregado da coordenação e aplicação e execução das medidas e procedimentos operacionais em conformidade com as disposições específicas do PSA;
- d) Fornecer cópias do PSA, ou de partes dele, a todos quantos tenham a necessidade de saber;
- e) 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.

3.3. Prestadores de serviços de tráfego aéreo

1. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo têm a responsabilidade do estabelecimento e da aplicação de medidas de segurança que visem prevenir actos de interferência ilícita nas suas instalações.

2. As responsabilidades de segurança da aviação específicas dos prestadores de serviços de tráfego aéreo compreendem, designadamente, as actividades seguintes:

- a) Estabelecer e executar programas de segurança em cada instalação sob a sua administração, detalhando as diversas medidas de segurança aplicáveis e assegurando a sua conformidade com o presente PNSAC;
- b) Submeter os programas de segurança à AAC para revista e aprovação;
- c) Nomear um coordenador de segurança devidamente formado e certificado pela AAC, responsável pela gestão da segurança nas suas instalações, encarregado da coordenação e aplicação e execução das medidas e procedimentos operacionais em conformidade com as disposições específicas do seu Programa de Segurança aprovado;
- d) Fornecer cópias dos Programas de Segurança, ou de partes deles, a todos quantos tenham a necessidade de saber;
- e) 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 suas instalações.

3. Para efeitos da alínea c) do número anterior, o provedor dos serviços de tráfego aéreo pode designar como seu coordenador, o coordenador de segurança do próprio aeródromo onde presta serviço.

3.4. Concessionários dos aeródromos

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

2. É da responsabilidade do operador aeroportuário exigir aos concessionários o cumprimento do acima exposto e garantir o seu efectivo cumprimento.

3.5. Operadores aéreos

1. Os operadores aéreos nacionais que asseguram ligações domésticas ou internacionais devem, antes do início das operações elaborar e submeter para a aprovação da AAC um programa escrito de segurança, seguindo o modelo da OACI, que satisfaça as exigências do PNSAC 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, deve 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 prestam 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, é submetido à AAC, juntamente com o pedido de abertura da nova rota internacional.

4. Os operadores nacionais que prestam serviço de transporte aéreo internacional em regime de *code-sharing* ou outro regime de cooperação com outro operador devem notificar a AAC da natureza desses arranjos, incluindo a identificação desse operador.

5. Os operadores aéreos estrangeiros que pretendam efectuar operações para Cabo Verde devem, antes do início das operações, enviar a AAC para aprovação, um programa de segurança escrito, que cumpra os requisitos de segurança estabelecidos no PNSAC.

3.6. 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 o operador aeroportuário, a Polícia Judiciária (PJ), as Forças Armadas e outras forças ou serviços de segurança, para resposta, controlo 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) Participar em equipas de negociação em caso de tomada de reféns;
- f) 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;

g) 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;

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

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

j) Utilizar os equipamentos de rastreio existentes nos aeródromos;

k) Realizar inspecções às aeronaves em situação de ameaça;

l) Realizar formações do pessoal da PN em práticas e procedimentos de segurança da aviação.

3.7. Polícia Judiciária

1. Na respectiva esfera de atribuições, a PJ 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 PJ, a investigação 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 PJ pode visitar, cumprindo as regras aeronáuticas e de segurança, qualquer espaço ou dependência aeroportuária, deslocar-se às aeronaves, quando o entenda conveniente, quer à chegada, quer à partida, verificar os documentos de passageiros e de expedições, e obter quaisquer esclarecimentos que interessem à prevenção e à investigação criminal, respeitando sempre as normas processuais penais.

4. A PJ integra as equipas de negociação em caso de tomadas de reféns ou de sequestro de aeronaves.

3.8. Forças Armadas

1. As Forças Armadas de Cabo Verde, no quadro das suas missões específicas, cooperam com as forças policiais na protecção das instalações aeroportuárias em caso de interferência ilícita nas infra-estruturas ou nas aeronaves.

2. São também responsáveis pela avaliação das vulnerabilidades dos aeródromos nacionais aos sistemas portáteis de defesa aérea, pela elaboração dos correspondentes relatórios e pela prescrição das medidas de mitigação dos riscos associados.

3. Garantem uma resposta armada rápida a incidentes graves nos aeródromos de Cabo Verde e o levantamento e inactivação de engenhos explosivos.

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

3.9. Serviço de Informações da República

No âmbito da segurança da aviação civil, compete ao Serviço de Informações da República (SIR):

1. Obter, analisar e tratar as informações relativas a todas as actividades que ameacem ou possam ameaçar a segurança do Estado e a perenidade do Estado de direito democrático constitucionalmente estabelecido ou qualquer outro interesse fundamental do país, definido pelo Conselho Nacional de Segurança.
2. Proteger os cidadãos e as instituições democráticas.
3. Salvaguardar a soberania, a independência e a unidade nacionais.
4. Garantir a segurança interna e externa do Estado.
5. Prevenir a grande criminalidade ou os actos especialmente graves, designadamente a espionagem, o terrorismo, a sabotagem, o tráfico de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, o tráfico de armas e outras formas de criminalidade organizada e ou transfronteiriça.

3.10. 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 as 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 lhes seja pedido pelas autoridades aeronáuticas ou policiais, para cabal desempenho dos serviços a seu cargo.

3.11. Agência Nacional de Comunicações

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

- a) Assegurar a regulação e a supervisão do sector das comunicações postais.

b) Assegurar o cumprimento das obrigações inerentes ao serviço postal universal de comunicações postais.

c) Atribuir os títulos de exercício da actividade postal.

d) Assegurar a protecção do produto postal de modo a prevenir a sua utilização para a perpetração de actos de interferência ilícita.

3.12. Coordenador de segurança aeroportuário

No âmbito da segurança da aviação civil, compete ao coordenador de segurança aeroportuário, nomeadamente:

1. Ser o primeiro e imediato contacto para questões de segurança entre o operador aeroportuário e a AAC.
2. Estar contactável durante as 24 horas do dia.
3. Coordenar a implementação de controlos de segurança no seu aeródromo.
4. 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, no PSA e nos regulamentos de Segurança aplicáveis.
5. Iniciar imediatamente acções correctivas em qualquer momento em que haja não conformidades com o estabelecido neste PNSAC, nos CV CAR aprovados e publicados e que contenham disposições relativas à segurança, no PSA e nos regulamentos de Segurança aplicáveis.
6. Tratar das credenciais das pessoas com acesso desacompanhado às áreas restritas de segurança, depois de comprovar as suas identidades, os seus antecedentes profissionais, criminais e policiais, junto dos serviços competentes.

3.13. Coordenador de segurança dos serviços de tráfego aéreo

No âmbito da segurança da aviação civil, compete ao coordenador de segurança dos serviços de tráfego aéreo, nomeadamente:

1. Ser o primeiro e imediato contacto para questões de segurança entre os serviços de tráfego aéreo e a AAC.
2. Estar contactável durante as 24 horas do dia.
3. Coordenar a implementação de controlos de segurança nos seus serviços.
4. 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, no seu Programa Segurança e nos regulamentos de Segurança aplicáveis.

5. Iniciar imediatamente acções correctivas em qualquer momento em que haja não conformidades com o estabelecido neste PNSAC, nos CV CAR aprovados e publicados e que contenham disposições relativas à segurança, no seu Programa Segurança e nos regulamentos de Segurança aplicáveis.
6. Tratar das credenciais das pessoas com acesso desacompanhado às áreas restritas de segurança, depois de comprovar as suas identidades, os seus antecedentes profissionais, criminais e policiais, junto dos serviços competentes.

3.14. Coordenador de segurança do operador aéreo

No âmbito da segurança da aviação civil, compete ao coordenador de segurança do operador aéreo, nomeadamente:

1. Ser o primeiro e imediato contacto para questões de segurança entre o operador aéreo e a AAC.
2. Estar contactável durante as 24 horas do dia.
3. Coordenar a implementação de controlos de segurança na sua companhia aérea.
4. 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 PSOA e nos regulamentos de segurança aplicáveis.
5. 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 PSOA e nos regulamentos de segurança aplicáveis.

3.15. 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 do início do voo, que todas as medidas e procedimentos de segurança estabelecidos nos regulamentos aprovados pela AAC foram aplicados em terra.

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 48 horas, comunicar por escrito à AAC todos os elementos relativos à ocorrência.

3.16. 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.

3.17. Empresas de segurança privada

As empresas de segurança privada, sem prejuízo do disposto nas alíneas *j*) e *k*) do ponto 3.6., 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.

CAPÍTULO IV

Coordenação e comunicação

4.1. Comissão Nacional 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 dos Anexos 9 e 17 à Convenção de Chicago e dos respectivos regulamentos aeronáuticos de Cabo Verde relacionados com a facilitação e a segurança da aviação civil emitidos pela autoridade aeronáutica, e de garantir que o PNSAC seja regularmente ajustado de forma a poder responder às necessidades da política do Estado e às eventuais alterações dos níveis de ameaças.

2. À 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, resultantes da avaliação da ameaça e dos riscos, da evolução da tecnologia e das técnicas AVSEC e 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, inclusive nas áreas públicas dos aeródromos;

- 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. 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.

4.2. Comissão aeroportuária FAL/SEC

1. Uma comissão aeroportuária FAL/SEC deve ser criada em cada aeródromo com o objectivo 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 deve constar do programa de segurança do respectivo aeródromo.

3. 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, a redacção e a distribuição das actas.

4.3. Comissão Consultiva da Indústria para a Segurança da Aviação

2. O Governo deve criar uma comissão consultiva da indústria com o objectivo de coordenar as actividades de segurança entre os departamentos, serviços e outras organizações do Estado, operadores aéreos e aeroportuários, provedores de serviços de tráfego aéreo, empresas de segurança privada, empresas de *catering*, empresas de *handling* e outras entidades com responsabilidades na implementação dos vários aspectos do PNSAC.

3. A comissão consultiva da indústria é um fórum onde os representantes da indústria emitem as suas opiniões à autoridade aeronáutica durante o processo de feitura dos regulamentos aeronáuticos e trocam ideias acerca do desenvolvimento da regulamentação futura.

4.4. 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.

4.5. Cooperação internacional

1. A AAC é a entidade responsável, nos termos dos seus Estatutos pelo estabelecimento e manutenção da comunicação e cooperação com outros Estados, em matéria de segurança da aviação civil.

2. Os pedidos de um outro Estado relativos às medidas adicionais de segurança relativas a um voo específico ou a voos específicos por operadores desse outro Estado devem ser, na medida do possível, satisfeitos.

3. Esses pedidos devem ter em conta, as medidas alternativas aplicadas em Cabo Verde e que possam ser equivalentes às solicitadas pelo Estado requerente.

4. Os pedidos relativos à implementação de medidas adicionais de segurança são dirigidos à AAC, que decide no mais curto espaço de tempo possível, comunicando a sua decisão ao Estado requerente, pela via mais rápida.

5. Cabo Verde coopera com outros Estados no desenvolvimento e na disponibilização no todo ou em parte, do seu PNSAC, do seu PNFTCSAC e do seu PNCQSAC, visando estabelecer práticas e procedimentos uniformes entre os Estados, e a reforçar, de um modo global, a segurança da aviação civil internacional.

6. 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, notifica, imediatamente e pela via mais rápida possível, as autoridades competentes desse Estado.

7. O Serviço de Informações da República, em estreita cooperação com a AAC, é a entidade responsável pela troca de informações relativas a ameaças à aviação civil, com outros estados.

8. Nos acordos com outros Estados em matéria da aviação civil, Cabo Verde pugna pela inclusão de cláusulas referentes à segurança da aviação civil e toma em consideração a cláusula modelo desenvolvida pela OACI.

9. Cabo Verde partilha com outros Estados, a pedido destes, no respeito pela sua soberania e em regime de reciprocidade, os resultados das auditorias realizadas pela OACI e as medidas correctivas implementadas na sequência das mesmas.

10. A OACI deve ser informada, no mais curto espaço de tempo possível, da partilha dos documentos referidos no número anterior.

11. As informações de segurança partilhadas por outros Estados e aquelas que afectem a segurança doutros Estados devem ser tratadas como matéria classificada de modo a evitar-se o acesso às mesmas pelas pessoas que não tenham a necessidade de saber.

12. Cabo Verde dá conhecimento à OACI da identidade da autoridade competente em matéria de segurança da aviação, definida na secção 1.7 deste programa.

13. Cabo Verde notifica à 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.

14. Cabo Verde notifica ainda à OACI toda a diferença que haja na regulamentação nacional, em relação às normas do Anexo 17 à Convenção de Chicago.

CAPÍTULO V

Segurança dos aeródromos

5.1. Implementação de medidas de segurança

1. Todos os aeródromos devem implementar as medidas de segurança previstas neste programa e nos outros regulamentos aeronáuticos relativos à segurança aprovados pela autoridade nacional.

2. Sem prejuízo dos critérios de isenção de medidas de segurança estabelecidos no ponto 1.2.3 deste programa, a autoridade competente pode permitir procedimentos especiais e isenções nos aeródromos, com apenas uma partida diária de aeronaves, com base na avaliação do risco.

5.2. Concepção de aeródromos

1. O operador aeroportuário deve zelar 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.

2. Os projectos de construção ou de alteração de infra-estruturas aeroportuárias e de navegação aérea devem ser submetidos à apreciação prévia do gabinete de segurança do operador aeroportuário para análise e emissão do correspondente parecer.

3. O parecer do gabinete de segurança do operador aeroportuário é vinculativo, devendo as recomendações emitidas serem acolhidas no projecto.

5.3. Áreas públicas do terminal de passageiros

1. Nas áreas públicas dos aeródromos devem ser implementadas medidas de segurança, para atenuar ou evitar os riscos de eventuais actos de interferência ilícita, em função da avaliação nacional e local dos riscos realizada pelas autoridades nacionais competentes.

2. 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.

3. Caso os depósitos estejam localizados no interior do terminal de passageiros, os artigos somente podem ser aceites para armazenamento após serem inspeccionados manualmente, ou através de raios X e desde que o sector seja mantido sob constante controlo e sob a responsabilidade do concessionário.

4. 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 que abarque todas as especificidades do local, de forma a facilitar a sua inspecção, sendo submetidos a vigilância e a vistorias periódicas.

5. 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, devem ser controladas e ou supervisionadas por pessoal de segurança ou meios electrónicos de vigilância.

6. 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.

7. As saídas de emergência não sujeitas a controlo de segurança devem estar equipadas com alarmes visuais e sonoros ou outros meios electrónicos e vigiados pelo operador aeroportuário ou por quem ele atribuir tal tarefa.

8. As bagagens e pacotes abandonados, nas instalações aeroportuárias, devem ser considerados suspeitos e isolados, devendo ser manuseados apenas por pessoal competente e devidamente treinado para o efeito.

9. O público e os passageiros devem ser pedagogicamente informados, através de material gráfico, visual e das instalações sonoras, sobre as medidas e procedimentos de segurança adoptados e que eles devem cumprir, como forma de se proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.

5.4. Designação das zonas de acesso regulamentado

1. Cabe ao operador aeroportuário definir as zonas de acesso regulamentado nos aeródromos, classificá-las como áreas restritas de segurança, após prévia avaliação do risco e regulamentar o acesso às mesmas.

2. As zonas de acesso regulamentado devem ser aprovadas pela AAC, integradas e claramente explicitadas no programa de Segurança do respectivo aeródromo.

3. O acesso às zonas regulamentadas deve ser controlado de acordo com os procedimentos estabelecidos neste PNSAC, nos regulamentos aeronáuticos pertinentes e no programa de segurança do aeródromo.

4. As instalações e equipamentos situados fora dos limites dos aeródromos e que são designados como fazendo parte de zonas de acesso regulamentado, são, designadamente, as seguintes:

- a) Radares;
- b) Ajudas à navegação;
- c) Antenas VHF-ER;
- d) Centro de Controlo Oceânico.

5.5. Protecção de zonas de acesso regulamentado

1. As zonas de acesso regulamentado definidas no PNSAC devem ser protegidas por uma combinação de medidas físicas e de recursos humanos, a fim de impedir o acesso não autorizado.

2. O operador aeroportuário deve 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.

3. Cada zona de acesso regulamentado é separada das zonas públicas ou das zonas não regulamentadas por uma barreira física apropriada, claramente visível e identificada, que impeça o acesso de pessoas não autorizadas à referida zona.

4. O acesso a essas zonas de acesso regulamentado, em cada aeródromo ou em outras instalações designadas fora do aeródromo, é regulamentado e processado através de um sistema de autorização de acesso.

5. O operador aeroportuário é 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.

6. As áreas de acesso regulamentado devem ser inspeccionadas a intervalos irregulares e imprevisíveis e com a frequência que a análise do risco aconselhar.

7. 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, a intervalos irregulares e imprevisíveis, em veículos munidos de equipamentos de comunicação adequados, a fim de possibilitar contacto directo com o pessoal, bem como de difundir informações e alertas a outras equipas.

8. 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.

9. 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.

5.6. Vedações, edificações, barreiras naturais e outros

1. Os aeródromos devem 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 do operador aeroportuário 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.

3. As barreiras físicas que delimitam as zonas de acesso regulamentado devem permanecer em bom estado de conservação.

4. 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.

5. A finalidade da barreira de segurança é:

- a) Definir a área a ser protegida;
- b) Criar uma barreira física e psicológica que dissuada 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.

6. 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.

7. As barreiras de segurança devem ter avisos colocados de 100 em 100 metros, alertando quanto à restrição de acesso as áreas aeroportuárias que elas protegem e a indicação da lei e das sanções legais aplicáveis em caso de violação.

8. Deve-se efectuar uma avaliação periódica dos riscos no sentido de se determinar a pertinência da iluminação das vedações e a instalação de sistemas de alarmes nas mesmas, se não no todo, pelo menos nas partes onde a necessidade de segurança se mostrar mais premente.

9. 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 à essas zonas.

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

11. Lá onde não for de todo possível, por razões ligadas às condições naturais, a construção dum caminho periférico, o operador aeroportuário deve criar todas as condições para que as inspecções sejam feitas nos termos previstos no PSA.

5.7. 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.

2. Os auxílios à navegação aérea devem ser objecto de um controle rígido.

3. 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.

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

5. 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 estiver a voar a baixa altitude fora do sítio aeroportuário, também podem ser consideradas pontos vulneráveis e merecem medidas e procedimentos de segurança adequados.

6. Para os casos excepcionais citados no número 5, o PSA deve prever um patrulhamento móvel por pessoal de segurança e pessoal 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.

5.8. Controlo de acesso – condições gerais

1. O acesso às áreas restritas de segurança (ARS) definidas neste PNSAC é reservado às seguintes categorias:

- a) Aos passageiros detentores de documentos de identificação legítimos e de um cartão de embarque, que foram aceites para uma viagem de um operador aéreo;
- b) Ao pessoal detentor de um cartão de acesso aeroportuário válido, quando em serviço;
- c) Aos tripulantes detentores de um cartão de tripulante válido, quando em serviço e no seu percurso normal entre a área pública e às aeronaves;
- d) Aos inspectores da AAC, quando em serviço, nos termos dos seus Estatutos.

2. Os documentos acima indicados devem ser verificados, nos pontos de controlo de acesso, para se assegurar que pertencem à pessoa que os apresenta, que são válidos e dão acesso à área pretendida.

3. As autorizações emitidas ao pessoal para todas as ARS devem ser em conformidade com as regras e procedimentos definidos no presente programa.

4. O operador aeroportuário fica autorizado a emitir conceder e gerir as autorizações de acesso tanto de pessoas como de veículos às ARS, com exclusão da Autoridade Aeronáutica.

5.9. Controlo de acesso – pessoas

1. Os passageiros são autorizados a aceder às ARS destinadas aos mesmos por razões de embarque, com a condição de se submeterem ao rastreio de segurança estabelecido e de possuírem os documentos abaixo indicados:

- a) Documentos de viagem autênticos e válidos, acompanhados dos vistos de entrada, se necessários.
- b) Um cartão de embarque autêntico e válido emitido por um transportador aéreo.

2. Por documentos de viagem deve-se entender, passaportes ou outro documento de identificação, se permi-

tido, designadamente, Bilhetes de Identidade, cartas de condução, os certificados dos membros da tripulação, livre-trânsito das Nações Unidas;

3. O pessoal que exerce actividades num aeródromo é autorizado a entrar em ARS precisas, de acordo com o sistema de autorização para acesso a essas zonas, devendo submeter-se aos controlos de segurança definidos no PSA.

4. A entidade responsável pela emissão das autorizações de acesso às ARS do aeródromo deve assegurar-se que:

- a) Os pedidos de autorização de acesso às áreas regulamentadas dos aeródromos são endereçados por escrito pela entidade empregadora a que a pessoa pertence, ao operador aeroportuário;
- b) Os pedidos escritos são avaliados pelo operador aeroportuário de modo a assegurar-se da legitimidade da solicitação e da efectiva necessidade dum cartão de acesso permanente;
- c) Os pedidos escritos devem ser submetidos à apreciação das autoridades competentes de forma a escrutinarem o passado criminal, policial e profissional do solicitante e em consequência, a sua idoneidade para aceder de modo desacompanhado a uma área restrita de segurança;
- d) Cada autorização deve conter, no mínimo, os seguintes elementos:
 - I. Uma fotografia do titular;
 - II. O nome do titular;
 - III. Período de validade;
 - IV. As zonas de acesso para as quais a autorização é válida;
 - V. O número do cartão.

5. O cartão de acesso deve ser sempre apresentado pelo seu titular nos pontos de controlo de acessos às ARS ou em qualquer outro local em que lhe seja solicitado e estar sempre afixado sobre o vestuário em local bem visível, acima da cintura, enquanto permanecer nas referidas áreas.

6. Quando alguém não estiver usando o cartão de acesso em ARS, ou quando o referido cartão não estiver a ser usado nos termos prescritos, deve qualquer pessoa interpellá-lo a usá-lo e de forma correcta, dando ciência disso à administração do aeródromo.

7. O operador aeroportuário deve sempre proceder à uma acção de sensibilização de segurança das pessoas a quem sejam atribuídas cartões de acesso, designadamente, quanto ao correcto uso dos mesmos, às ameaças e os riscos que pesam sobre aviação civil e sobre as medidas de segurança que elas têm que cumprir quando acedem às áreas restritas e durante a permanência nas mesmas.

5.10. Tripulantes de aeronaves

Às tripulações das aeronaves devem ser emitidos documentos de identificação que obedeçam aos padrões estabelecidos pela OACI, no Documento 9303, sejam fiáveis, harmonizados e dêem acesso às áreas restritas de segurança.

5.11. Controlo de acesso – veículos

1. O operador aeroportuário deve estabelecer medidas para emissão, gestão e controlo das autorizações de acesso e circulação de veículo nas ARS.

2. Em cada momento, o número de veículos em circulação é 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 deve ser sempre fixada na viatura e em local bem visível e deve 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) Áreas de circulação autorizada;
- e) Ponto de controlo de acesso que o veículo está autorizado a utilizar.

4. A administração do aeródromo deve antes de emitir as autorizações de acesso aos condutores dos veículos, verificar se:

- a) Os mesmos são titulares de cartas de condução correspondentes à classe do veículo;
- b) Receberam uma formação respeitante a todas as condições de segurança aplicáveis no sector aeronáutico;
- c) Os veículos preenchem os requisitos técnicos exigidos para a circulação em tais áreas, em conformidade com o Manual de Operações do aeródromo aprovado.

5. A autorização acima referida deve ser verificada, nos pontos de controlo de acesso, para se assegurar que pertence ao veículo que a ostenta, que é válida e permite o acesso à área pretendida.

6. A administração do aeródromo deve assegurar que os veículos e os objectos neles transportados, sejam devidamente rastreados ou submetidos a controlos de segurança adequados de acordo com a avaliação do risco feita pelas autoridades nacionais pertinentes antes de lhes ser permitido o acesso a uma área restrita de segurança.

7. Aos condutores dos veículos, seus acompanhantes e pertences são aplicados os controlos de segurança previstos no PSA.

5.12. Protecção dos aeródromos contra mísseis portáteis

1. Os aeródromos devem ser sujeitos periodicamente à avaliação das vulnerabilidades aos sistemas portáteis de defesa aérea e medidas adequadas de mitigação dos riscos devem ser implementadas de modo a fazer face à ameaça.

2. Os potenciais locais de lançamento de sistemas portáteis de defesa aérea devem ser identificados e vigiados a intervalos irregulares por patrulhas de segurança.

3. Devem ser levadas à cabo acções de sensibilização das populações que habitam em áreas próximas aos potenciais locais de lançamento para habilitá-las a reconhecer os sistemas portáteis de defesa aérea, a identificarem actividades suspeitas e a reportarem-nas às autoridades.

4. Os serviços de tráfego aéreo devem ser informados da ameaça que constituem os mísseis portáteis para que possam planear e implementar procedimentos de descolagem e de aterragem seguros.

5. Devem ser identificados os voos de alto risco para que procedimentos especiais de segurança possam ser implementados durante as descolagens e as aterragens.

5.13. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre o Sistema de Autorização e Controlo de Acessos às Áreas Regulamentadas dos Aeródromos.

CAPÍTULO VI**Segurança das aeronaves****6.1. 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, deve apresentar-se devidamente uniformizado, se aplicável, e ser portador de cartão de acesso aeroportuário válido, devendo abster-se de mexer ou penetrar em áreas 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.

5. Em caso de dúvida ou suspeita, devem interpelar a pessoa e, se necessário, chamar as autoridades presentes no aeródromo.

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

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

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

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

10. O operador aeroportuário deve vigiar os movimentos de pessoas e de veículos na placa, a fim de prevenir o acesso de pessoas não autorizadas às aeronaves estacionadas.

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

12. Patrulhas, várias vezes ao longo do dia e em intervalos irregulares, devem ser feitas pelo pessoal de segurança do aeródromo.

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

6.2. 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, de acordo com a avaliação do risco feita pelas autoridades competentes.

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

- a) Uma verificação de segurança da aeronave ou um controlo de segurança da aeronave, consoante a avaliação do risco;
- b) A supervisão das operações de manutenção e revisão;
- c) A prevenção de acesso não autorizado à aeronave;
- d) O rastreio dos passageiros e das bagagens de mão e de porão;
- e) A supervisão e protecção do carregamento da bagagem de porão, bem como o rastreio de carga, correio, fornecimentos de aviação e provisões de serviço de bordo;
- f) Procedimentos de segurança aplicáveis à tripulação e suas bagagens;
- g) A confirmação da presença de passageiros armados a bordo, pessoas sob custódia e seus acompanhantes e respectivos procedimentos de segurança;
- h) 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;
- i) A verificação de procedimentos para a coordenação, o comando e o controlo em situação de emergência.

6.3. Medidas nas escalas

1. Sempre que uma aeronave efectue uma escala num aeródromo e dela desçam passageiros, o operador aéreo deve efectuar um controlo de segurança da aeronave a fim de verificar se as bagagens de cabine que permanecem a bordo, pertencem aos passageiros que vão prosseguir a viagem.

2. Esse controlo de segurança deve ser efectuado após o desembarque dos passageiros que descem na escala e antes do embarque dos novos passageiros.

3. Devem ser tomadas medidas para assegurar que bagagens ou objectos deixados a bordo por passageiros que desembarquem numa escala sejam retirados da aeronave ou submetidos a apropriados controlos de segurança antes da partida aeronave.

4. Devem ser conservados os comprovativos de realização dos controlos de segurança efectuados nas escalas.

6.4. 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 notifica o operador aéreo e o operador aeroportuário, visando à implementação de medidas adicionais de segurança para lidar com a ameaça.

2. As notificações de ameaça à aeronave, no solo ou em voo, devem seguir procedimentos de comunicação bem estabelecidos e serem suficientemente seguras e rápidas, para garantir a imediata recepção pelo operador aéreo e por outros órgãos envolvidos na resposta e implementação das medidas adicionais de segurança.

3. Se a AAC não for o responsável pelo início desse processo, deve ser incluído nessa notificação.

6.5. 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 (PEI) previsto no PSA e vigilância da mesma enquanto permanecer no solo.

2. Nestes casos, o efectivo e a frequência da patrulha móvel de segurança da placa e da área de estacionamento de aeronaves devem ser aumentados.

3. 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.

4. 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 em terra.

5. No aeródromo onde houver um risco específico de ataque a alguma aeronave, esta é escoltada pela patrulha móvel no seu trajecto entre a pista de aterragem ou de descolagem e o PEI.

6. 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.

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

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, o operador aeroportuário 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.

6.6. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre a Segurança e Protecção das Aeronaves.

CAPÍTULO VII

Passageiros e bagagens de mão

7.1. Rastreio de passageiros

1. Excepto os passageiros mencionados em 7.9., todos os outros que devam embarcar numa aeronave são 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. Antes do rastreio, os passageiros devem despir os casacos, capas ou sobretudos que tiverem, os quais são rastreados em separado, como se de bagagem de cabine se tratassem.

3. Os passageiros podem ser solicitados a descalçarem-se e a colocarem os respectivos sapatos no túnel do equipamento de raios x, para rastreio em separado, se accionarem o pórtrico detector de metais ou se os *screeners* entendam que os mesmos, em função do tamanho ou do formato, são susceptíveis de poderem esconder artigos proibidos.

4. O rastreio é efectuado por um dos seguintes métodos:

a) Revista manual; ou

b) Passagem pelo pórtrico detector de metais, sendo que pelo menos 10% de passageiros devem ser sujeitos à revista manual aleatória contínua e imprevisível.

5. Sempre que um passageiro activar o alarme do pórtrico detector de metais, é-lhe solicitado que passe de novo, depois de retirar os objectos metálicos de que disponha.

6. Se na segunda passagem, o alarme voltar a ser activado, o passageiro é rastreado através de um detector manual de metais e ou através duma revista manual.

7. A origem de todo e qualquer alarme deve ser positivamente identificada antes que o passageiro seja declarado livre de ameaça.

8. Quando se utilizar um pórtrico detector de metais, o mesmo deve ser regulado de modo a detectar objectos metálicos especificados em regulamento próprio.

9. Em cada posto de rastreio deve haver uma listagem dos artigos cujo transporte é proibido na cabine de passageiros.

10. As inspecções físicas devem ser efectuadas sempre por agentes do mesmo sexo da pessoa a ser inspeccionada.

11. Devem ser estabelecidos nos aeroportos e a bordo das aeronaves, procedimentos e práticas que permitam auxiliar na identificação e resolução de actividades suspeitas que possam pôr em causa a segurança da aviação civil.

7.2. Recusa de rastreio

1. Qualquer passageiro que recuse ser submetido ao rastreio ou recuse permitir que a sua bagagem de mão seja rastreada de acordo com este PNSAC deve ser impedido de aceder às ARS, pelo operador aeroportuário e negado o seu embarque, pelo operador aéreo.

2. Os operadores aeroportuários 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 accionada a PN.

4. Os demais operadores aéreos devem ser alertados pelo operador aeroportuário 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.

7.3. 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.

2. Os artigos sujeitos a retenção nos pontos de rastreio, podem ser embarcados como bagagem de porão, desde que não proibidos nesta, devendo serem entregues aos respectivos proprietários no aeródromo de destino.

3. Quando o transporte de qualquer artigo proibido constitua infracção penal, o passageiro em causa deve ser isolado e entregue às autoridades competentes para os devidos e legais efeitos.

4. Os casos de detecção de armas de fogo ou de explosivos nos pontos de rastreio são imediatamente comunicados à autoridade aeronáutica competente, nos termos do Artigo 288º do Código Aeronáutico podendo ser declarada uma situação de contingência.

7.4. 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 posteriormente 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.

7.5. Mistura de passageiros rastreados e não rastreados

1. Em caso de mistura ou contacto de passageiros rastreados com os não rastreados, devem ser adoptadas as seguintes medidas de prevenção:

- a) A parte da zona estéril onde a mistura se produziu é evacuada e uma revista completa é efectuada por quem tenha a responsabilidade da segurança da área;
- b) Os passageiros que partem bem como as suas bagagens de cabine são 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 accidental com pessoas não rastreadas, a referida aeronave é 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 é notificada da falha assim como da sua natureza.

2. Caso uma parte do terminal situado 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 é inspecionada para garantir que nela não sejam deixados artigos proibidos antes do embarque de passageiros rastreados.

7.6. Passageiros em trânsito e em transferência

1. Os passageiros e as respectivas bagagens em transferência devem ser rastreados nos mesmos moldes que as bagagens iniciais, antes de serem embarcados nas aeronaves, salvo se tenham sido estabelecidos processos de validação e implementados procedimentos contínuos, em colaboração com o Estado de origem da aeronave, que assegurem que o passageiro e a respectiva bagagem foram rastreados e protegidos no ponto de origem, de qualquer interferência ilícita, desde o aeroporto de partida até a saída da aeronave no aeroporto de transferência.

2. Os operadores aéreos devem incluir 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.

3. Os procedimentos de controlo de passageiros em trânsito ou em transferência, devem incluir de forma eficaz medidas que previnam a mistura e o contacto dessa categoria de passageiros com outros passageiros ou pessoas não rastreados.

4. No caso de mistura ou contacto, os passageiros em questão são submetidos a novo rastreio antes do embarque.

5. O operador aeroportuário deve conceber e manter as instalações de modo a facilitar o controlo de segurança de passageiros em trânsito e em transferência.

7.7. 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 são submetidos ao mesmo padrão de rastreio que os passageiros.

7.8. Procedimentos especiais de rastreio

7.8.1. Passageiros com mobilidade reduzida

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

2. O rastreio é efectuada de forma tão completa quanto a sua incapacidade permitir.

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

4. As respectivas bagagens de mão devem ser rastreadas normalmente.

7.8.2. Passageiros com reguladores cardíacos

1. Os passageiros com reguladores cardíacos (*pacemakers*) não devem passar pelo pórtico detector de metais devendo ser rastreados através duma revista manual.

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

7.8.3. Passageiros potencialmente conflituosos

1. A AAC deve assegurar que os operadores aéreos que prestam serviços de transporte aéreo a partir de Cabo Verde incluam nos seus programas de segurança, medidas e procedimentos para garantir a segurança a bordo das suas aeronaves quando transportem passageiros obrigados a viajar devido a medidas judiciais ou administrativas.

2. Os operadores aéreos e os comandantes das aeronaves devem ser informados quando existem passageiros obrigados a viajar devido a medidas judiciais ou administrativas para que lhes sejam aplicados controlos de segurança adequados.

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

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

4. A AAC notifica atempadamente, por escrito, os operadores aéreos visados quando existirem planos para o transporte de detidos e presos.

5. A PN deve notificar os operadores aéreos quando existirem planos para o transporte de deportados e de inadmissíveis, fazendo avaliação do risco.

6. A notificação escrita deve conter os seguintes elementos:

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

7. A AAC deve desenvolver procedimentos detalhados sobre o transporte de passageiros potencialmente conflituosos.

7.9. Passageiros isentos de rastreio

1. São 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 Tribunal Constitucional;
- e) Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
- f) Ministro da Defesa Nacional;
- g) Ministro das Relações Exteriores.

2. São igualmente isentas de rastreio, as personalidades estrangeiras homólogas às previstas no número 1.

3. Os acompanhantes das entidades previstas nos números 1 e 2 são rastreados como qualquer outro passageiro.

4. A lista das personalidades isentas de rastreio deve estar disponível em todos os pontos de rastreio.

7.10. 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.

7.11. Rastreio da bagagem de mão

1. A bagagem de mão de todos os passageiros é rastreada antes de acederem a uma zona estéril ou a bordo duma aeronave.

2. São retirados aos passageiros, todos os artigos proibidos que estiverem nas suas posses, podendo ser-lhes proibido o acesso à zona estéril, se, fundadamente, essa medida se mostrar adequada a fazer face à ameaça.

3. Os computadores portáteis e outros objectos eléctricos ou electrónicos devem ser removidos da bagagem de cabine e rastreados em separado.

4. A bagagem de mão é rastreada 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 devem ver as suas bagagens sujeitas à revista manual aleatória contínua e imprevisível;
- c) Caso o operador detecte algum objecto suspeito ou proibido, solicita ao passageiro a abertura da bagagem e procede à revista manual;
- d) A bagagem de mão das personalidades referidas em 7.9. está isenta de rastreio.

7.12. Malas diplomáticas

1. As malas diplomáticas com marcas exteriores visíveis de um Estado, desde que estejam seladas e que a pessoa portadora apresente uma identificação e uma autorização apropriadas, designadamente, passaporte diplomático ou oficial ou carta de autorização para transportá-las, são rastreadas pelo equipamento de raios X, não podendo ser abertas.

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

3. Os diplomatas nacionais e estrangeiros, bem como as respectivas bagagens de cabine, são rastreados normalmente.

7.13. Animais vivos

Quando for permitido transportar animais vivos na aeronave, os mesmos devem ser rastreados como se de passageiros se tratassem ou como bagagem de cabine, não devendo contudo serem submetidos ao equipamento de raios X.

7.14. 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 área esterilizada ou o embarque numa aeronave.

2. As revistas manuais são 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 rastreio e cujos resultados das análises de vestígios de explosivos são positivos.

3. As medidas operacionais e as responsabilidades relativas às revistas manuais devem constar do PSA.

7.15. Transporte de líquidos na cabine

A AAC pode 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 um regulamento específico sobre a matéria.

7.16. Transporte de armas em aeronaves

1. O transporte de armas em aeronaves requer uma autorização especial emitida pela AAC nos termos do regulamento sobre o transporte de armas em aeronaves.

2. A AAC autoriza, a pedido de outros Estados, o transporte de pessoal armado em aeronaves desses Estados, incluindo Polícias de Bordo.

3. O referido transporte é autorizado apenas após acordo entre todos os Estados envolvidos.

4. A AAC deve assegurar que o transporte de armas nos outros casos, apenas seja permitido após alguém devidamente qualificado determinar que as armas não estão carregadas, devendo as mesmas serem colocadas em lugar inacessível a qualquer pessoa durante o voo.

5. Caso algum operador aéreo nacional decida utilizar Polícias de Bordo, deve assegurar que estes sejam agentes do Estado, devidamente seleccionados e treinados, tendo em consideração os aspectos da segurança operacional e da protecção da aviação contra actos de interferência ilícita a bordo das aeronaves.

6. Os Polícias de Bordo devem ser utilizados após a avaliação da ameaça feita pelas autoridades pertinentes.

7. A utilização de Polícias de Bordo deve ser feita após prévia coordenação com os outros Estados para onde operam e deve ser mantida estritamente confidencial.

8. Os comandantes das aeronaves devem ser informados do número de passageiros armados a bordo da aeronave e dos seus respectivos lugares onde se encontram sentados.

7.16.1. Transporte de armas na cabine

1. Por questões de segurança e visando proteger os interesses soberanos do Estado de Cabo Verde, apenas são autorizados a transportar 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 Guarda Prisional, 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. As armas devem ser entregues ao comandante da aeronave que as transporta em lugar seguro, no interior do cockpit.

3. As munições permanecem na posse do passageiro.

4. As armas devem ser devolvidas após a aterragem e antes do desembarque dos passageiros.

5. A aceitação de transporte de armas na cabine das aeronaves só deve acontecer após autorização prévia e expressa da AAC.

7.16.2. Transporte de armas no porão

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

- a) Elementos da Polícia Nacional, da Polícia Judiciária, da Guarda Prisional, 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;
- f) Representantes credenciados das empresas privadas de segurança marítima licenciadas pelo Ministério da Defesa Nacional em missão de acompanhamento de armas destinadas ao embarque em navio ou aeronave ou a armazenamento, após desembarque de navio ou aeronave.

2. A aceitação de embarque de pessoas com armas nas bagagens de porão de aeronaves só deve acontecer após autorização expressa da AAC.

7.16.3. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre o Transporte de Armas em aeronaves civis afectas ao transporte comercial de passageiros.

CAPÍTULO VIII

Bagagens de porão

8.1. Aceitação e protecção da bagagem de porão

1. Os operadores aéreos só devem aceitar 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, são protegidas de todo o contacto não autorizado, desde o ponto em que foram aceites e rastreadas até a partida da aeronave.

3. As bagagens despachadas fora do sistema de despacho aeroportuário são igualmente protegidas desde o ponto de despacho até o embarque a bordo das aeronaves devendo ser também submetidas ao rastreio a 100% nos modos prescritos neste PNSAC.

4. Em caso de qualquer interferência não autorizada, que possa comprometer a segurança da aviação civil, as bagagens despachadas devem ser rastreadas novamente antes de serem embarcadas nas aeronaves.

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

6. O pessoal responsável pelo transporte de bagagens entre o ponto de triagem e a aeronave e entre esta e o ponto de descarga deve impedir 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, rastreadas e acondicionadas para o embarque sejam deixadas em algum momento sem vigilância e protecção.

8.2. Reconciliação de passageiros e bagagens

1. Os operadores aéreos não devem transportar bagagens despachadas de passageiros que não se encontrem a bordo da aeronave, a menos que tais bagagens sejam identificadas como não acompanhadas e submetidas a adequado rastreio.

2. Os operadores aéreos devem transportar apenas bagagens identificadas individualmente como sendo acompanhadas ou desacompanhadas, rastreadas nos termos deste PNSAC e aceites para o transporte num determinado voo.

3. As bagagens referidas no número anterior devem ser registadas correctamente e alguém devidamente qualificado deve ser o responsável pela concessão da autorização para o seu carregamento na aeronave.

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

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

6. São desembarcadas as bagagens despachadas de passageiros a quem o embarque tenha sido recusado por razões de segurança ou que se tenham recusado submeter-se aos procedimentos de segurança em vigor.

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

8.3. Rastreio da bagagem de porão

1. A bagagem de porão inicial deve ser rastreada a 100% antes de ser embarcada na aeronave, a partir duma ARS, por um dos seguintes métodos:

a) Revista manual; ou

b) 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 deve ser ainda sujeita à revista manual aleatória, continua e imprevisível.

2. As bagagens em transferência devem ser rastreadas nos mesmos moldes que as bagagens iniciais, antes de serem embarcadas nas aeronaves, salvo se tenham sido estabelecidos processos de validação e implementados procedimentos contínuos, em colaboração com o Estado de origem da aeronave, que assegurem que a bagagem foi rastreada e protegida no ponto de origem de qualquer interferência ilícita, desde o aeroporto de partida até a saída da aeronave no aeroporto de transferência.

8.4. Isenção de rastreio da bagagem de porão

1. São isentas de rastreio a bagagem de porão, das personalidades nacionais que desempenham os cargos de:

- a) Presidente da República;
- b) Presidente da Assembleia Nacional;
- c) Primeiro-Ministro;
- d) Presidente do Tribunal Constitucional;
- e) Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
- f) Ministro da Defesa Nacional;
- g) Ministro das Relações Exteriores.

2. São igualmente isentas de rastreio, as bagagens de porão das personalidades estrangeiras homólogas às previstas no número 1.

3. As bagagens de porão dos acompanhantes das entidades previstas nos números 1 e 2 são rastreados como qualquer outro passageiro.

4. A lista das personalidades isentas de rastreio deve estar disponível nos pontos de rastreio.

8.5. Malas diplomáticas

1. As malas diplomáticas com marcas exteriores visíveis de um Estado, quando transportadas como bagagem de porão, desde que seladas, são rastreadas pelo equipamento de raios X, não podendo ser abertas.

2. As bagagens de porão de diplomatas nacionais e estrangeiros são rastreadas normalmente.

8.6. 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 deve 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 deve ser encaminhada para o destino correcto ou devolvida ao aeródromo de embarque;
- d) Em casos extremos de dúvidas relativas à perigosidade da bagagem, a mesma deve ser destruída.

8.7. Bagagens não identificadas

A AAC deve estabelecer procedimentos para se lidar com bagagens de porão não identificadas, de acordo com a avaliação do risco levada a cabo pelas autoridades.

8.8. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre a segurança das Bagagens de Porão.

CAPÍTULO IX

Carga, correio e encomendas expresso

9.1. Controlos de segurança

1. Controlos de segurança adequados, incluindo o rastreio quando possível, devem ser aplicados a carga, ao correio e às encomendas expresso antes de serem carregados a bordo duma aeronave afecta às operações de transporte comercial.

2. Os operadores aéreos não devem aceitar carga, correio e encomendas expresso para o transporte a bordo duma aeronave afecta às operações de transporte comercial, a menos que tais expedições tenham sido rastreadas ou submetidas a outros controlos de segurança confirmados por um agente reconhecido ou por uma entidade aprovada pela autoridade competente ou sejam rastreados no momento da entrega aos operadores.

3. As expedições que não possam ser confirmadas por um agente reconhecido ou por uma entidade aprovada pela autoridade competente devem ser sujeitas ao rastreio.

4. A carga e o correio de alto risco devem ser submetidos a controlos de segurança reforçados de modo a gerir-se adequadamente as ameaças que lhes estão associadas.

5. O rastreio da carga e do correio devem ser realizados segundo método ou métodos apropriados tendo em consideração a natureza da expedição.

6. A carga, o correio e as encomendas expresso só devem ser 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.

7. 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 são submetidos a um período de quarentena nunca inferior a 48 horas.

8. Uma vez realizados todos os controlos de segurança indicados, deve-se garantir a segurança da carga, do correio e das encomendas expresso de qualquer interferência ilícita, desde o ponto onde o rastreio ou os outros controlos de segurança são aplicados até a partida da aeronave.

9. A AAC deve estabelecer processos de securização da cadeia de fornecimentos que incluam a aprovação de agentes reconhecidos e ou de expedidores conhecidos, caso tais entidades estejam envolvidas na implementação do rastreio ou outros controlos de segurança à carga, ao correio e às encomendas expresso.

10. Ficam isentos de rastreio:

- a) As vacinas e outros produtos médicos perecíveis;
- b) Sangue e produtos derivados de sangue;
- c) Medulas ósseas;
- d) Órgãos humanos;
- e) Materiais radioactivos embalados de acordo com as Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea da ICAO (Doc 9284) e como tais identificados.

11. 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.

12. A carga e o correio para os quais haja confirmação e atestação de que foram sujeitos ao rastreio ou a controlos de segurança recebem um atestado de segurança impresso ou electrónico que os acompanha ao longo da cadeia logística.

13. A carga e o correio em correspondência são submetidos a controlos de segurança apropriados antes de serem carregados a bordo duma aeronave que efectue voos de transporte comercial a partir do nosso território.

14. Devem ser definidos procedimentos adequados para se confirmar que a carga e o correio em correspondência que entram no nosso território foram submetidos a controlos de segurança apropriados.

15. É permitido o transporte de armas e munições como carga aérea, desde que sejam observados todos os requisitos da legislação nacional em vigor, os contratos de concessão assinados pelo Governo de Cabo Verde e as Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea da ICAO (Doc 9284).

9.2. Co-mat e Co-mail

Os controlos de segurança estabelecidos no ponto 9.1. devem 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.

9.3. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre a segurança da Carga, o Correio e as Encomendas Expresso, bem como regular o regime de isenções previsto no número 11 do ponto 9.1.

CAPÍTULO X

Catering e outras provisões de bordo

10.1. Aplicação

O *catering* e as outras provisões de bordo das companhias aéreas destinados a embarcarem a bordo de aeronaves afectas a voos comerciais devem ser sujeitos a controlos de segurança adequados e protegidos até ao carregamento na aeronave, 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.

10.2. Controlos de segurança

1. Os fornecedores de *catering* e de provisões de bordo, bem como os operadores aéreos devem observar 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 e deve cumprir as instruções de segurança emitidas pelo operador aeroportuário e pelo operador aéreo;
- e) Os fornecedores devem fazer 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 são transportados em veículos fechados e devidamente selados;

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

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 devem ser embarcados nas aeronaves.

10.3. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre a segurança do *Catering* e Outras provisões de Bordo.

CAPÍTULO XI

Produtos e materiais de limpeza dos operadores aéreos

11.1. Aplicação

As companhias aéreas e as empresas que prestam serviços de limpeza às aeronaves devem adoptar 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.

11.2. Controlos de segurança

1. Os prestadores de serviços de limpeza, incluindo os operadores aéreos que possuem seu próprio serviço de limpeza às aeronaves, devem observar 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 deve ser seleccionado e treinado;
- e) Todo o pessoal que tenha acesso a zonas restritas de segurança deve ser submetido a verificação dos seus antecedentes e deve cumprir as instruções de segurança da autoridade aeroportuária;
- f) Fazer o controlo de acesso às suas instalações;
- g) Se tiverem instalações fora do aeródromo, todos os produtos e materiais de limpeza devem ser transportados em veículos fechados ou devidamente selados;
- h) O rastreio dos materiais e produtos de limpeza é realizado antes de se efectuar um “*co-mat*” dos mesmos para outros destinos.

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

3. 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 devem ser embarcados nas aeronaves.

11.3. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo.

CAPÍTULO XII

Mercadorias e outros fornecimentos em áreas restritas

12.1. Controlos de segurança

1. As administrações aeroportuárias devem assegurar que as mercadorias, produtos e fornecimentos destinados a serem utilizados ou vendidos nas áreas restritas de segurança sejam submetidos a controlos de segurança adequados, que podem incluir o rastreio.

2. Os controlos de segurança devem ser especificados no PSA.

12.2. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre mercadorias e outros fornecimentos em áreas restritas.

CAPÍTULO XIII

Aviação geral e trabalho aéreo

13.1. Programa de segurança

1. Os operadores de aviação geral e os da aviação de negócios que utilizem aeronaves com o peso máximo à descolagem superior a 5700 kg e os de trabalho aéreo, devem elaborar, submeter a aprovação da AAC, implementar e manter um programa de segurança escrito, seguindo o modelo da OACI que cumpra as medidas especificadas neste PNSAC.

2. Os operadores de trabalho aéreo devem especificar no referido programa de segurança os tipos de operações de trabalho aéreo que se propõem realizar.

3. As aeronaves da aviação geral e de trabalho aéreo, os respectivos tripulantes, os seus passageiros, bem como toda a bagagem de cabine e de porão, devem ser 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.

CAPÍTULO XIV

Equipamentos de segurança

14.1. Generalidades

2. Devem ser utilizados equipamentos de segurança adequados para o rastreio de pessoas, veículos, bagagens e carga, sempre que razões operacionais e técnicas o aconselhem e desde que financeiramente viáveis, para se atingir os objectivos de segurança.

3. O PSA e o PSOA quando aplicável, devem descrever, detalhadamente, o tipo, a quantidade e a localização dos equipamentos de segurança utilizados na implementação das medidas preventivas de segurança da aviação civil.

4. 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.

5. A referida relação deve ser actualizada anualmente e conservada durante três anos.

14.2. Aquisição

1. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos e os serviços de tráfego aéreo só devem adquirir equipamentos de segurança recomendados pela OACI.

2. A AAC deve disponibilizar periodicamente aos operadores, a relação de equipamentos certificados pela OACI.

14.3. Calibração

1. A programação de testes e dos ensaios de aferição e de calibração de equipamentos e sistemas de suporte

às medidas de segurança visa a 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.

2. Os parâmetros de calibração dos equipamentos de segurança instalados nos aeródromos devem ter em conta o nível de ameaça prevalecente e serem uniformes, independentemente do tipo de equipamento, marca ou modelo.

3. Essa programação é parte integrante do PSA e do PSOA, quando aplicável e deve abranger:

- a) As normas, os padrões e métodos de calibração e teste de equipamentos e dispositivos de segurança;
- b) A metodologia de teste e de ensaios adoptados 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;
- c) A definição dos parâmetros, normas e instruções aplicados aos testes e ensaios de aferição e calibração, geral e para cada equipamento e componente dos sistemas de segurança instalados, de modo a assegurar o seu funcionamento contínuo com eficiência e eficácia;
- d) 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;
- e) 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.

14.4. 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 e no PSOA, quando aplicável.

2. O operador aeroportuário deve estabelecer uma programação de manutenção preventiva para os equipamentos de segurança, incluindo procedimentos alternativos para os casos de falhas, visando assegurar sua eficiência e eficácia operacionais.

3. O operador aeroportuário deve garantir que técnicos qualificados estejam disponíveis para realizar a necessária manutenção dos equipamentos de segurança.

4. Todos os equipamentos de segurança instalados nos aeródromos devem ser devidamente cadastrados de modo a assegurar o acompanhamento do seu tempo de vida útil e a eficácia dos níveis de detecção.

14.5. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre Equipamentos de Segurança.

CAPÍTULO XV

Seleção e formação do pessoal

15.1. Programa nacional de formação, treino e certificação em segurança da aviação civil

1. A AAC deve desenvolver, aprovar e implementar o PNFTCSAC, 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 deve zelar para que o pessoal de todas as entidades que participam na implementação dos diversos aspectos do PNSAC e todos aqueles que tenham acesso desacompanhado às áreas restritas recebam, periodicamente, uma formação de sensibilização.

3. A AAC assegura no âmbito da supervisão do sistema de segurança da aviação civil, que as formações constantes do PNFTCSAC sejam efectivamente realizadas e que são eficazes.

4. No PNFTCSAC devem ser estabelecidos os diferentes níveis de treino e os respectivos “conteúdos guia” dos cursos, consoante a exigência, especificidade e responsabilidades próprias das organizações envolvidas.

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

6. Os programas de formação e treino específicos de cada organização devem ser aprovados pela AAC.

15.2. Certificação do pessoal de segurança

1. Os inspectores, os instrutores, os coordenadores de segurança e os *screeners*, devem ser certificados pela AAC.

2. Os requisitos, os critérios e os procedimentos de certificação do pessoal AVSEC são desenvolvidos no PNFTCSAC.

15.3. Cadastro de pessoal AVSEC

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

CAPÍTULO XVI

Controlo da qualidade

16.1. Programa nacional de controlo da qualidade da segurança da aviação civil

1. A AAC deve desenvolver um PNCQSAC, de modo a assegurar a contínua eficácia do PNSAC.

2. O PNCQSAC deve incluir auditorias, inspecções, inquéritos, investigações, testes e exercícios de segurança.

16.2. Objectivos do programa

O PNCQSAC tem, 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 PNSAC 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 e incidentes de segurança 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.

16.3. Aplicação

O PNCQSAC deve aplicar-se:

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

16.4. 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 AAC.

16.5. Normas de controlo da qualidade

1. A AAC, as administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os operadores de *catering* e os agentes reconhecidos devem:

- a) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança sejam submetidas aos procedimentos de selecção e à verificação dos seus antecedentes profissionais, criminais e policiais;
- b) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança possuam todas as competências necessárias para a execução das suas funções e sejam adequadamente formadas, de acordo com o estabelecido no PNFTCSAC e que os respectivos processos individuais sejam mantidos devidamente actualizados;
- c) Estabelecer normas de desempenho pertinentes para o seu pessoal que implementa controlos de segurança e proceder a avaliações iniciais e periódicas para zelar para que as normas sejam efectivamente cumpridas;
- d) Zelar para que as pessoas que implementam controlos de segurança sejam devidamente certificadas pela autoridade aeronáutica a fim de garantir a aplicação fiável e sistemática das normas e dos procedimentos de segurança instituídos;
- e) Realizar auditorias, inspecções, testes e inquéritos numa base regular a fim de

verificar a conformidade das suas operações com a regulamentação em vigor e de permitir a rápida e eficaz correcção de toda não conformidade detectada;

- f) Zelar para que cada entidade encarregada de implementar os elementos pertinentes do PNSAC verifique que a implementação das medidas de segurança confiadas a prestadores de serviços externos estejam conformes com os programas de segurança da entidade em causa;
- g) Zelar para que o pessoal que realiza auditorias, inspecções, testes e inquéritos seja adequadamente formado, de acordo com o PNFTCSAC e com o PNCQSAC e possua a autoridade necessária para obter as informações de que necessita para o cumprimento das tarefas e zelar pela aplicação das medidas correctivas;
- h) Instituir um mecanismo interno confidencial de reporte, tratamento e análise de informações de segurança fornecidas por passageiros, tripulantes, pessoal em terra e público em geral;
- i) Estabelecer um processo de registo e análise dos resultados do programa de controlo da qualidade de modo a contribuírem para o efectivo desenvolvimento e implementação do PNSAC, incluindo a identificação das causas e dos padrões de não conformidade e a verificação se as acções correctivas são implementadas e mantidas.

2. Os operadores aeroportuários, aéreos e os agentes reconhecidos que forem submetidos a acções de controlo da qualidade no país ou no estrangeiro, por entidades estrangeiras ou organizações regionais ou internacionais, devem informar a AAC, por escrito dessa ocorrência, fornecendo, logo que possível, cópia do relatório contendo os resultados da acção e do plano de acções correctivas se for o caso.

3. Os operadores aeroportuários, aéreos, os serviços de tráfego aéreo e os agentes reconhecidos devem elaborar e implementar um Programa Interno de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil a fim de avaliar o grau de aplicação do seu programa de segurança e de validar a sua eficácia.

4. Os operadores aeroportuários, aéreos e os agentes reconhecidos contra os quais se tenha cometido um acto de interferência ilícita, devem proceder a uma reavaliação dos controlos e dos procedimentos de segurança previstos no seu Programa de Segurança e tomar em tempo oportuno as medidas necessárias para eliminar as vulnerabilidades de modo a evitar a repetição da ocorrência, disso informando a AAC.

5. A OACI deve ser informada pela AAC das medidas tomadas por Cabo Verde, na sequência de actos de interferência ilícita.

CAPÍTULO XVII

Gestão de actos de interferência ilícita**17.1. Medidas preventivas**

1. Quando existirem informações credíveis indicando que uma aeronave pode ser objecto dum acto de interferência ilícita, devem ser tomadas medidas adequadas previstas nos planos de contingência respectivos para proteger os passageiros, a tripulação, o pessoal em terra e a aeronave, se ela ainda estiver em terra.

2. Se a aeronave já tiver descolado, as autoridades aeroportuárias e os serviços de navegação aérea que receberem a informação, devem tomar medidas adequadas previstas nos planos de contingência para anunciar às autoridades aeroportuárias e aos serviços de navegação aérea pertinentes a chegada da mesma, o mais rapidamente possível.

3. O provedor dos serviços de tráfego aéreo é a entidade competente para anunciar o regresso da aeronave e informar os serviços de tráfego aéreo doutros Estados se a aeronave já tiver partido.

4. O provedor dos serviços de tráfego aéreo deve elaborar procedimentos destinados a:

- a) Notificar as autoridades policiais e a AAC no mais curto espaço de tempo possível;
- b) Notificar o comandante da aeronave quando a aeronave estiver em voo;
- c) Vigiar a aeronave e fazê-la estacionar no PEI;
- d) Especificar os métodos com os quais faz o controlo de acesso à aeronave;
- e) Aplicar as exigências de rastreio suplementar de passageiros, tripulação, carga, bagagem de porão, *catering* ou de qualquer outro artigo a ser carregado na aeronave.

5. Quando existirem informações credíveis indicando que uma aeronave pode ser objecto dum acto de interferência ilícita, a aeronave deve ser alvo duma busca a fim de serem procuradas armas, explosivos ou outros engenhos, artigos ou substâncias perigosas que possam nela ter sido dissimulados, devendo o operador aéreo ser informado previamente dessa busca e nela colaborar activamente.

6. As FA é a entidade responsável pela gestão da ocorrência e pela notificação do operador de que uma busca a aeronave é necessária, quando esta estiver no solo.

7. A busca à aeronave é feita pelas FA ou pela PN com auxílio do pessoal do operador aéreo.

8. O Governo cria as condições necessárias para que em todos os aeródromos as FA ou a PN disponibilizem pessoal devidamente formado, treinado e equipado, para em caso de necessidade, examinar, neutralizar e ou proceder ao levantamento, de todos os dispositivos suspeitos de serem perigosos, ou de qualquer objecto potencialmente perigoso.

9. A PN deve elaborar procedimentos, para lidar com passageiros identificados como potenciais ameaças, suas bagagens de cabine e de porão, bagagens abandonadas e a evacuação de áreas do aeródromo sob ameaças.

10. O operador aeroportuário e os operadores aéreos devem desenvolver planos de contingência para responder a actos de interferência ilícita contra aviação civil.

11. Os planos de contingência devem ser submetidos à aprovação da AAC, devendo serem testados regularmente, através de exercícios de gestão de crises.

12. A frequência dos exercícios deve ser estabelecida pelo PNCQSAC.

13. O pessoal envolvido nos processos de decisão no âmbito da gestão de crises, deve participar activamente nos exercícios dos planos de contingência.

14. O pessoal chamado a intervir na resposta a actos de interferência ilícita, mesmo que não esteja directamente implicado em questões de segurança, deve ser devidamente treinado em operações no ambiente aeroportuário.

15. Desse pessoal fazem parte, nomeadamente:

- a) Os controladores de tráfego aéreo e os técnicos de operações, informações e comunicações aeronáuticas;
- b) Os envolvidos na protecção de aeronaves;
- c) Trabalhadores das companhias aéreas e dos aeroportos;
- d) Os técnicos de saúde, de assistência social, de protecção civil e socorristas;
- e) Polícias que efectuam busca em aeronaves sob ameaça;
- f) Militares.

16. Os planos de contingência devem ser revistos 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.

17. O Governo disponibiliza pessoal devidamente formado e equipado para que em caso de necessidade, real ou suspeita, efectuar intervenções especializadas em casos de interferência ilícita contra a aviação civil.

18. Em cada aeródromo deve ser designada uma área para onde são levados os engenhos suspeitos de serem explosivos para efeitos de desactivação.

19. Em cada aeródromo deve ser designado um PEI de aeronaves para onde são conduzidas as aeronaves alvo de actos de interferência ilícita.

20. O PEI deve ter preferencialmente, 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 afectem as operações normais do aeródromo.

17.2. Medidas reactivas

1. Os operadores aéreos e aeroportuários e todas as entidades nacionais com responsabilidades na matéria, devem tomar todas as medidas adequadas e desenvolver procedimentos destinados a garantir a segurança dos passageiros e da tripulação duma aeronave objecto dum acto de interferência ilícita, quando esta estiver no solo em território cabo-verdiano até ao momento em que ela possa retomar a sua viagem.

2. Cabo Verde assume na área sob sua jurisdição, a responsabilidade de assegurar os serviços de navegação aérea à uma aeronave objecto dum acto de interferência ilícita e recolhe todas as informações relativas ao voo desta aeronave e os transmite a todos os serviços de tráfego aéreo dos Estados envolvidos no voo, incluindo os relativos ao aeródromo de destino conhecido ou presumido, de maneira que as medidas de protecção apropriadas possam ser tomadas em tempo útil, em rota e no destino conhecido, provável ou possível da aeronave.

3. Compete ao provedor de serviços de tráfego aéreo cumprir a responsabilidade atribuída no ponto 2.

4. Devem ser desenvolvidos procedimentos adequados de recolha e disseminação de informações a outros Estados interessados, relativas a uma aeronave sujeita a um acto de interferência ilícita.

5. As informações comunicadas nos termos do ponto 2, devem igualmente ser difundidas logo que possível, no plano local, à AAC, aos serviços de tráfego aéreo, às administrações aeroportuárias e aos operadores aéreos interessados.

6. Cabo Verde presta toda a assistência a uma aeronave objecto dum acto de interferência ilícita e lhe fornece sobretudo as ajudas à navegação, os serviços de tráfego aéreo e a autorização de aterrar, em função das circunstâncias concretas do caso.

7. No caso em que uma aeronave, objecto de um acto de interferência ilícita, entra no espaço aéreo de Cabo Verde, o Centro de Controlo Oceânico 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, com prioridade, acelerar a execução de todas as fases do voo, incluindo a autorização de aterragem, caso seja necessária.

8. A gestão de actos de interferência ilícita quando uma aeronave estiver em voo é da responsabilidade da CNGC, devendo a AAC conceder as autorizações de aterragem que lhe forem solicitadas.

9. Cabo Verde toma todas as medidas necessárias para fazer com que uma aeronave objecto de um acto de captura ilícita que aterre em seu território, seja retida no solo, a menos que a obrigação primordial de proteger a vida humana exija deixá-la partir, sem prejuízo de avaliar os riscos resultantes da continuação do voo.

10. A decisão de manter a aeronave no solo ou de deixá-la partir pertence à CNGC.

11. Cabo Verde deve cooperar com outros Estados a fim de fornecer uma resposta conjunta a um acto de interferência ilícita.

12. Sempre que Cabo Verde decida tomar medidas para libertar passageiros e membros da tripulação duma aeronave vítima dum acto de interferência ilícita, deve recorrer, caso disso careça, no respeito pela sua soberania, aos recursos, às capacidades e à experiência do Estado do operador, do Estado de construção e do Estado de matrícula da aeronave em causa.

13. Cabo Verde consulta, sempre que possível, o Estado do operador da aeronave vítima de captura ilícita sobre as suas intenções e notifica os Estados de destino suposto ou declarado da aeronave, sobre a partida da aeronave.

17.3. Planos de contingência, meios e equipamentos

1. Os departamentos governamentais, os órgãos encarregados da aplicação da lei, as forças militares, as companhias aéreas, os operadores aeroportuários e concessionários dos aeródromos são responsáveis pela preparação de planos de contingência sectoriais, pela elaboração de instruções para o seu pessoal, pela instalação de sistemas de comunicação e pela organização da formação em gestão de crises, a fim de dar resposta adequada a actos de interferência ilícita que ocorram ou afectem Cabo Verde.

2. Nos planos de contingência aeroportuários devem ser definidas em termos gerais as responsabilidades de cada serviço que participa na resposta a um acto de interferência ilícita, designadamente da AAC, das autoridades policiais e militares, dos operadores de companhias aéreas, do operador aeroportuário, incluindo os serviços de navegação aérea e demais serviços com responsabilidades na matéria.

3. 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 devem tomar as medidas de alerta prescritas no plano de contingência do aeródromo envolvido e nos respectivos planos de contingência.

4. As acções compreendem 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.

5. 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.

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

7. Cabe à PN, em colaboração com outras forças e serviços de segurança, proceder à essa avaliação em ligação com quem recebeu as informações e com todas as outras partes interessadas, designadamente, a companhia aérea e o operador do aeródromo.

8. Uma vez feita a avaliação, ela é difundida a todas as entidades interessadas e devem ser tomadas as medidas complementares em conformidade com o plano de contingência apropriado.

9. Em cada aeródromo deve ser 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.

17.4. Actos de interferência ilícita

17.4.1. Comissão nacional de gestão de crises (CNGC)

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 activa a CNGC 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) Ministro responsável pela área dos Transportes;
- f) Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas;
- g) Procurador-Geral da República;
- h) Conselheiro de Segurança Nacional;
- i) Presidente da AAC;
- j) Director Nacional da PN;
- k) Director Nacional da PJ;
- l) Director do SIR;
- m) Presidente do Serviço Nacional de Protecção Civil.

2. Para a CNGC são 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 CNGC são 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 as que forem necessárias à adequada coordenação de todos os recursos, humanos e materiais que intervenham no incidente, visando a resolução da crise.

4. Caso a CNGC decida, face ao desenrolar dos acontecimentos, por uma intervenção armada de carácter especial, esta é levada a cabo pelas FA.

5. As FA devem ser alertadas tão logo se conheça o incidente que desencadeou a crise para a sua imediata deslocação ao local dos factos, tomando as medidas preventivas cabíveis.

17.4.2. Comissão local de gestão de crises

2. No aeródromo onde se encontrar a aeronave capturada ou em que se deu a crise, é 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 aéreo afectado;
- d) Comandante da unidade militar na ilha em cujo aeródromo o incidente se produziu;
- e) Comandante da PN na ilha;
- f) Responsável da PJ pela ilha;
- g) Responsável local da Protecção Civil;
- h) Outros especialistas cujo contributo for julgado necessário.

3. 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 CNGC e indicar possíveis acções a tomar;
- c) Executar as instruções da CNGC;
- d) Coordenar as equipas de trabalho que dependam de si.

17.4.3. Ameaça de bomba

A AAC deve desenvolver um regulamento 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.

17.5. Comando operacional

O comando e controlo das operações tendentes a resolver uma situação de interferência ilícita que ocorra no território nacional é atribuição da PN, salvo indicação em contrário da CNGC.

17.6. Responsabilidade dos serviços de controlo de tráfego aéreo

1. Os serviços de tráfego aéreo se orientam pelo princípio de que o local mais seguro para uma aeronave alvo de interferência ilícita é no solo.

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

17.7. 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 treinados ou na sua falta, a especialistas estrangeiros disponíveis.

17.8. Intervenção Armada

1. A intervenção das forças militares 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 deve ser considerada somente após terem sido esgotadas todas as vias de resolução pacífica.

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

17.9. Comunicação e cooperação

1. Somente a pessoa designada no âmbito do Plano Nacional de Gestão de Crises pode prestar informações aos órgãos de informação, relativas às ocorrências no território nacional de actos de interferência ilícita de modo 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 deve prestar informações e cooperar com outros Estados contratantes da OACI com interesse na resolução de situações originadas pela execução de actos de interferência ilícita ocorridos no território nacional.

17.10. Relatórios

17.10.1. 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, são comunicadas, pela AAC, pela via mais rápida:

- a) Ao Estado de matrícula da aeronave envolvida;
- b) Ao Estado do operador;
- c) Aos Estados cujos cidadãos naturais faleceram, ficaram feridos ou reféns em virtude do acontecimento;
- d) A qualquer Estado que tenha informações sobre seus cidadãos envolvidos no incidente;
- e) OACI.

17.10.2. Notificação à OACI

Em face de um acto de interferência ilícita contra a aviação civil, a AAC redige e endereça à OACI os dois relatórios seguintes:

- a) Relatório preliminar sobre um acto de interferência ilícita que é remetido à OACI nos 30 (trinta) dias após o incidente, numa das línguas de trabalho da OACI;

- b) Relatório final sobre um acto de interferência ilícita que é remetido à OACI nos 60 (sessenta) dias após o incidente, numa das línguas de trabalho da OACI.

17.11. Plano nacional de gestão de crises

O Governo de Cabo Verde deve promover 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.

17.12. Exercícios de gestão de crises

1. O Plano Nacional de Gestão de Crises deve conter 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 são 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 é 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 deve ser 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.

CAPÍTULO XVIII

Ajustamento do programa e planos de contingência

18.1. Ajustamento do programa

1. Para que o PNSAC 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. A AAC zela para que o PNSAC e as medidas de segurança aplicadas nos aeroportos nacionais sejam capazes de responder rapidamente a qualquer aumento do nível de ameaça à segurança.

3. Deve ser 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 servem de base ao ajustamento dos elementos relevantes do PNSAC e, conseqüentemente, dos planos de contingência.

5. A AAC 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.

6. No ajustamento do programa deve ser tido em conta o nível de ameaça local, regional e mundial e a avaliação do risco feita pela Comissão Nacional FAL/SEC.

18.2. Recolha, avaliação e consolidação de informações de ameaça

1. O SIR é o responsável pela recolha e avaliação das informações genéricas sobre ameaças respeitantes à 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, sendo por isso, a instituição responsável pela actualização constante do nível de ameaça à segurança da aviação civil em Cabo Verde.

2. O SIR é responsável pela comunicação, trimestral à autoridade aeronáutica de Cabo Verde, das avaliações relativas às potenciais ameaças à aviação civil, sem prejuízo de qualquer comunicação, fora do quadro temporal estipulado, sempre que entenda necessário e conveniente.

3. A comunicação dessas informações é assegurada através de contacto directo com o Presidente dessa autoridade, que em função do teor das mesmas, dissemina a referida informação à comunidade aeronáutica, no estrito respeito pelo princípio da necessidade de saber.

18.3. Estados de alerta

1. A determinação do estado de alerta é feita em função da ameaça concretamente identificada pelo SIR e avaliada em reunião dos dirigentes dos órgãos de segurança integrantes do Conselho de Segurança Nacional.

2. Ficam definidos os seguintes estados de alerta:

- a) Verde, correspondente ao nível de ameaça baixo;
- b) Amarelo, correspondente ao nível de ameaça intermédio;
- c) Vermelho, correspondente ao nível de ameaça alto.

3. As medidas de segurança previstas neste PNSAC são as correspondentes ao estado de alerta verde.

4. As medidas de segurança correspondentes aos estados de alerta amarelo e vermelho são as previstas no regulamento sobre gestão do risco e nos planos de contingência dos operadores aéreos e aeroportuários.

5. Sem prejuízo do estatuído no ponto 4, a AAC pode determinar a aplicação doutras medidas suplementares, em função da ameaça concreta e da avaliação do risco feita pela Comissão Nacional FAL/SEC.

6. O Governo é a entidade responsável pela elevação e abaixamento do estado de alerta no país e fá-lo através duma resolução, a qual é imediatamente comunicada à AAC, às FA, à PN, à PJ e ao SIR.

7. Compete à AAC a comunicação da elevação ou abaixamento no nível da ameaça aos operadores aeroportuários e aéreos e às demais entidades da aviação civil com responsabilidades na aplicação de medidas de segurança no âmbito da aviação civil.

8. Sempre que o país estiver em alerta amarelo ou vermelho, os operadores aeroportuários devem informar o *staff*, os passageiros e o público em geral, através de material gráfico colocado de forma bem visível, dos sistemas audiovisuais e das instalações sonoras, do estado de alerta em vigor e que serão sujeitos a medidas de

segurança reforçadas, solicitando que cooperem com as autoridades na prevenção de actos ilícitos e na detecção de comportamentos suspeitos.

9. Após o rebaixamento do estado de alerta a AAC, os operadores aéreos e aeroportuários, as forças armadas e de segurança e todos os parceiros envolvidos devem realizar reuniões para analisar a forma como as medidas previstas foram implementadas e extrair lições para o futuro.

18.4. Avaliação de informações específicas sobre a ameaça de bomba

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 PN, em estreita ligação as restantes forças e serviços de segurança, com os aeródromos e os operadores aéreos envolvidos.

18.5. 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, assegura a tomada de medidas apropriadas por parte do operador aeroportuário, 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 dá lugar ao reforço das medidas de segurança da aviação em todo o sistema aeronáutico através da aplicação das medidas de gestão do risco previstas no regulamento sobre gestão do risco e nos PSA.

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

18.6. Desenvolvimento de procedimentos

A AAC deve desenvolver um regulamento sobre a avaliação do nível de ameaça e a gestão do risco na aviação civil.

CAPÍTULO XIX

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 PNSAC através dos recursos provenientes dos respectivos orçamentos.

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

3. O destino dos montantes que vierem a ser arrecadados é definido segundo critérios estabelecidos no Regulamento da AAC n.º 1/2013, de 2 de Agosto, que cria a taxa de segurança aeroportuária.

A Ministra das Infraestruturas e Economia Marítima,
Sara Maria Duarte Lopes



I SÉRIE
**BOLETIM
OFICIAL**

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

Endereço Electronico: www.incv.cv



Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: kioske.incv@incv.cv / incv@incv.cv

I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.