



BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE	
PARTE E	AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL: <i>Conselho de Administração:</i> Regulamento n.º 01/AAC/2015: Estabelece o regime geral dos actos normativos e das publicações aeronáuticas emanados da autoridade aeronáutica, bem como a organização sistemática que devem regular a elaboração dos mesmos. 427 Regulamento de Aviação Civil – CV-CAR 12: Define as normas de segurança da aviação civil. 432

PARTE E**AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL**

Artigo 3º

Conselho de Administração**Regulamento n.º 01/AAC/2015**

O Código Aeronáutico e os Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC) atribuem à esta entidade reguladora competências para emitir, emendar e publicar os regulamentos de acordo com as normas emanadas da legislação internacional e nacional.

Neste contexto, o exercício do poder regulamentar habilita a AAC a editar de forma rápida normas de cunho técnico, despididos de valoração política, resultando de uma ponderação entre os custos e benefícios envolvidos.

Deste modo, impondo-se adequar o exercício do poder normativo à actividade da regulação, a AAC, avaliando o regime vigente, que estabelece as regras para a elaboração dos regulamentos, publicações e documentos aeronáuticos, aprovado pelo Regulamento n.º 1/2009, de 26 de Agosto, reconheceu que este está desajustado às actividades administrativas de regulação técnica e económica do sector da aviação civil.

Assim sendo, no âmbito da sua competência, a AAC propõe revogar o Regulamento n.º 1/2009, por forma a revestir-se de mecanismos e instrumentos jurídicos capazes de promover o cumprimento dos requisitos estabelecidos nas leis que tratam matérias relativas à actividade da aviação civil.

O presente regulamento estabelece os actos normativos e as publicações aeronáuticas essenciais ao exercício das atribuições da AAC, definindo cada um destes instrumentos jurídicos e preceituando sobre a organização sistemática que devem regular a elaboração dos mesmos.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea *a*) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

CAPÍTULO I**Disposições gerais****Artigo 1º****Objecto**

1. O presente regulamento estabelece o regime geral dos actos normativos emanados da autoridade aeronáutica, bem como a organização sistemática que devem regular a elaboração dos mesmos.

2. Este regulamento define ainda as publicações aeronáuticas emitidas pela autoridade aeronáutica, e a sistemática para a sua elaboração.

Artigo 2º**Conceito e forma dos actos normativos**

1. Os actos normativos compõem os instrumentos jurídicos que permitam a autoridade aeronáutica emitir orientações, procedimentos, requisitos legais, entre outros, com carácter regulamentar.

2. Os actos normativos revestem a forma de:

- a*) CV-CAR, quando visam assegurar a execução das normas e práticas recomendadas incluídas nos anexos técnicos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e noutros documentos da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), sem prejuízo do disposto em actos legislativos;
- b*) Directiva, quando visam desenvolver os CV-CAR ou outros regulamentos, que definem imperativamente especificações, requisitos ou procedimentos, prescritos pela autoridade aeronáutica;
- c*) Instruções, quando visam regular procedimentos de carácter interno de uma ou mais categorias de operadores ou prestadores de serviços;
- d*) Regulamento, quando emitidos pela autoridade aeronáutica no desempenho da sua função e sobre matéria da sua competência, desde que não assumam a forma de CV-CAR, Directiva ou Instrução.

Princípios de elaboração dos actos normativos

1. Os actos normativos da autoridade aeronáutica obedecem aos princípios de legalidade, necessidade, clareza, participação e publicidade.

2. A elaboração dos actos normativos realiza-se principalmente com base na legislação aeronáutica e nas normas e práticas recomendadas (SARP's) dos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, conforme actualizadas.

3. O requisito essencial para a elaboração de um novo acto normativo, é de que resulte necessário para o Estado de Cabo Verde, de forma uniforme e no interesse da segurança e regularidade da actividade aeronáutica.

4. As disposições normativas devem ser redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, permitindo que o destinatário das disposições possa identificar a nova situação jurídica e as consequências que dela decorrem, devendo ser evitadas, as formulações obscuras, imprecisas, confusas ou contraditórias.

5. Previamente à aprovação ou alteração de qualquer acto normativo deve ser garantida a participação dos interessados no procedimento regulamentar.

6. Toda a regulamentação de interesse público deve ser disponibilizada na página electrónica da autoridade aeronáutica.

Artigo 4º

Publicações aeronáuticas

1. A autoridade aeronáutica pode emitir publicações, que revistam um carácter explicativo, destinadas a promover o cumprimento dos requisitos estabelecidos nas leis que tratam matérias relativas à actividade da aviação civil, a fim de proporcionar o conhecimento ou a implementação de métodos aceitáveis ou aconselháveis de certas exigências normativas ou de disseminar alertas de segurança.

2. As publicações emitidas pela autoridade aeronáutica são as seguintes:

- a*) Alerta de Segurança, publicação que serve para notificar a indústria sobre informação não obrigatória, relativa à segurança ou sobre perigos potenciais ou problemas que podem ter um impacto na aviação civil;
- b*) Circular, publicação de carácter informativo, não obrigatória nem urgente, utilizada para comunicar às partes interessadas informação sobre uma dada matéria relacionada ou não com os actos normativos, podendo fornecer um exemplo de meios aceitáveis, mas não o único meio de demonstrar o cumprimento com as normas.

CAPÍTULO II**Elaboração dos actos normativos**

Artigo 5º

Competência normativa da autoridade aeronáutica

Incumbe à autoridade aeronáutica emitir, emendar, revogar e publicar actos normativos de execução indispensáveis ao exercício das suas competências, em conformidade com as normas, recomendações e outras disposições emanadas da OACI, com a legislação nacional e com as práticas e costumes do sector regulado.

Artigo 6º

Propostas dos actos normativos

1. O processo normativo inicia-se com a apresentação de uma proposta de desenvolvimento ou revisão de um acto normativo.

2. Qualquer unidade orgânica da autoridade aeronáutica, a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil, a Comissão Consultiva da Indústria para a Segurança da Aviação, a Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento, a Comissão Nacional de Segurança Operacional e demais entidades públicas ou privadas, os entes regulados e a sociedade em geral, podem propor o desenvolvimento de actos normativos.

3. A unidade orgânica responsável pela regulamentação da autoridade aeronáutica é o responsável pelo processo de elaboração dos actos normativos, em articulação com as áreas técnicas, de acordo com os procedimentos internos previamente estabelecidos.

Artigo 7º

Divulgação das propostas dos actos normativos

1. A autoridade aeronáutica deve, em regra, submeter as propostas dos actos normativos a consulta pública, para recolha de sugestões por prazo não inferior a 15 (quinze) dias, mediante formulário próprio em anexo ao presente regulamento e que dele faz parte integrante.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, as propostas dos actos normativos devem ser enviadas directamente a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil, a Comissão Consultiva da Indústria para a Segurança da Aviação, a Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento, a Comissão Nacional de Segurança Operacional, as entidades reguladas, a associação de consumidores e as demais entidades interessadas a fim de emitirem os seus comentários e apresentar sugestões.

Artigo 8º

Aprovação dos actos normativos

As versões finais das propostas de actos normativos são aprovadas pelo Conselho de Administração da autoridade aeronáutica para efeitos de publicação e entrada em vigor.

Artigo 9º

Publicação e entrada em vigor

1. Todos os actos normativos, com excepção das instruções, são publicados na II Série do Boletim Oficial, entrando em vigor na data neles referida ou 5 (cinco) dias após a sua publicação.

2. A falta de publicação dos actos normativos implica a sua ineficácia jurídica.

CAPÍTULO III

Organização sistemática

Secção I

Regulamentos

Artigo 10º

Ordenação e sequência de artigos

1. Devem ser inseridos na parte inicial dos regulamentos, o seu objecto, as normas que definem conceitos necessários à sua compreensão, os seus princípios gerais e o âmbito.

2. As normas substantivas devem preceder as normas adjectivas.

3. As disposições devem ser sistematicamente ordenadas de acordo com as seguintes unidades, às quais é atribuída uma epígrafe que explicita o seu conteúdo:

- a) Capítulos;
- b) Secções;
- c) Subsecções.

4. Podem ser dispensadas algumas ou a totalidade das unidades referidas no número anterior nos regulamentos de menor dimensão.

Artigo 11º

Formulação e redacção de artigos

1. Os regulamentos têm, normalmente, forma articulada, sendo a unidade base do texto normativo o artigo, ao qual é atribuído uma epígrafe.

2. Cada artigo deve dispor sobre uma única matéria, podendo ser subdividido em números e alíneas.

3. Cada número e alíneas não deve conter mais do que um período.

4. A identificação dos artigos e números faz-se através de algarismos.

5. Para evitar renumerações de um diploma alterado, designadamente, em caso de aditamento de novos artigos, a identificação dos artigos aditados pode efectuar-se através da utilização do mesmo número do artigo anterior, associado a uma letra maiúscula do alfabeto português.

6. Caso o diploma contenha um único artigo, a designação do mesmo deve efectuar-se através da menção «Artigo único», por extenso.

Artigo 12º

Proémios e alíneas

1. A inclusão de alíneas num texto está sempre dependente da elaboração de um prómio que as identifica.

2. A identificação das alíneas faz-se através de letras minúsculas do alfabeto português.

3. Se for necessário incluir alíneas em número superior ao número de letras do alfabeto português, deve dobrar-se a letra e recomeçar o alfabeto.

4. As alíneas podem ser subdivididas em subalíneas, identificadas através de numeração romana, em minúsculas.

Artigo 13º

Anexos

Quando existam textos dificilmente redigidos sob a forma de articulado, tais como mapas, tabelas, gráficos, quadros modelos, sinais ou outros elementos acessórios ou explicativos, os mesmos devem ser incluídos como anexos, após respectiva menção expressa na norma.

Artigo 14º

Identificação dos regulamentos

1. Os regulamentos são identificados por um número, pela unidade orgânica da autoridade aeronáutica a que o acto diz respeito e pelo ano da respectiva publicação, obedecendo o seguinte formato:

Regulamento n. °.../ abreviatura da unidade orgânica/ano da publicação.

2. A numeração dos regulamentos é distinta para cada um deles, e é sequencial segundo a ordenação das unidades orgânicas em causa.

3. Quando não diz respeito directamente a nenhuma unidade orgânica a identificação faz-se através da abreviatura da autoridade aeronáutica.

4. Os regulamentos devem ter um título que traduza sinteticamente o seu objecto.

Secção II

CV-CAR

Artigo 15º

Organização dos CV-CAR

1. As disposições dos CV-CAR devem ser sistematicamente ordenadas de acordo com as seguintes unidades, às quais é atribuída uma epígrafe que explicita o seu conteúdo:

- a) Parte, refere-se à unidade principal, identificada através de caracteres alfanuméricos, separados por um ponto, sendo o primeiro carácter o número que identifica o CV-CAR, o segundo referencia a Parte identificando-a por uma letra maiúscula por ordem alfabética;
- b) Secção, refere-se a qualquer subdivisão de uma Parte, identificada através de caracteres alfanuméricos, separados por um ponto, sendo o primeiro carácter o número que identifica o CV-CAR, o segundo uma letra maiúscula que identifica a Parte, e o terceiro algarismos em séries subsequentes de centenas, reiniciando-se em cada Parte;
- c) Subsecção, refere-se à subdivisão de uma Secção, identificada através de caracteres alfanuméricos, separados por um ponto, sendo o primeiro carácter o número que identifica o CV-CAR, o segundo uma letra maiúscula que identifica a Parte, e o terceiro, algarismos das séries de centenas da secção correspondente, ordenados por escalas ascendentes de cinco em cinco.

2. A unidade base do texto normativo é o parágrafo, disposto de forma alfanumérica pela seguinte ordem hierárquica: (a), (1), (i), (A).

Artigo 16º

Epígrafes

1. A cada parte, secção, subsecção é atribuída uma epígrafe que explicita o seu conteúdo, devendo ser colocada em negrito.
2. A epígrafe das partes e das secções é grafada em letra maiúscula.
3. A epígrafe das subsecções é grafada em letra minúscula.

Artigo 17º

Remissões

1. As remissões devem ser evitadas, dando-se preferência à explicitação mínima de seu conteúdo de forma a dispensar consultas a dispositivos não integrantes da própria norma.
2. Caso sejam indispensáveis, as remissões devem ser usadas indicando primeiro os parágrafos, por ordem crescente e depois a subsecção em causa.

Artigo 18º

Notas

1. As notas fornecem explicações ou clarificações relativos às definições, aos princípios, aos requisitos ou procedimentos prescritos.
2. O texto de uma nota deve ser autónomo e preciso, de modo a que a sua supressão não cause uma modificação nos requisitos de um CV-CAR.

Artigo 19º

Disposições finais e transitórias

Caso haja necessidade da inclusão de disposições finais e transitórias na estrutura do CV-CAR, estas disposições devem ser incluídas numa unidade sistemática autónoma, que é obrigatoriamente a última do acto, encerrando assim a sua parte dispositiva.

Artigo 20º

Normas de implementação

1. Os CV-CAR podem conter normas de implementação, as quais fornecem os requisitos detalhados que apoiam o objectivo de uma subsecção.
2. As normas de implementação são partes integrantes do CV-CAR, devendo ser ordenadas após as disposições finais.
3. As normas de implementação são identificadas pelas iniciais NI, seguida da referência da subsecção a que diz respeito.

Artigo 21º

Anexos

Os mapas, os gráficos, os quadros, os modelos, ou outros elementos acessórios ou explicativos, que pela sua natureza não cabem no texto normativo, devem constar de anexos numerados e referenciados nos parágrafos.

Artigo 22º

Identificação dos CV-CAR

1. Os CV-CAR devem ser numerados para permitir a sua identificação.
2. A numeração do CV-CAR é representada da seguinte forma:
 - a) Por um número arábico; ou
 - b) Por dois números arábigos, separados por um ponto, caso a matéria a desenvolver seja conexa com o CV-CAR identificado por um número.
3. A numeração de cada CV-CAR é fixa e tem correspondência directa com o assunto específico de que trata cada Anexo à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.
4. Sempre que sejam introduzidas alterações aos CV-CAR, na identificação destes deve precede-se a referência a Emenda e manter-se a numeração.
5. Os CV-CAR devem ter um título que traduza sinteticamente o seu objecto.

Secção III

Directivas e instruções

Artigo 23º

Regras de construção

1. As disposições das directivas e instruções devem ser sistematicamente ordenadas de acordo com as seguintes unidades, às quais é atribuída uma epígrafe que explicita o seu conteúdo:

- a) Secção, refere-se as partes principais, identificadas por um número arábico;
- b) Subsecção refere-se a subdivisão de uma Secção, identificada através de dois números, separados por um ponto, sendo o primeiro o número arábico que identifica a Secção, o segundo o número arábico que identifica a subsecção.

2. A unidade base do texto normativo é o parágrafo, identificado por três números arábigos, separados por um ponto, sendo o primeiro o número arábico que identifica a Secção, o segundo o número arábico que identifica a subsecção, o terceiro o número arábico variável consoante o número de parágrafos.

3. Cada parágrafo deve dispor sobre uma única matéria, podendo ser subdividido em alíneas e subalíneas.

4. Pode ser dispensada a subsecção e neste caso, o parágrafo é identificado por dois números arábigos, separados por um ponto, sendo o primeiro o número arábico que identifica a Secção, o segundo número arábico variável.

Artigo 24º

Conteúdo das directivas e instruções

As directivas e instruções têm, nomeadamente, o seguinte conteúdo:

- a) Título que traduza sinteticamente o seu objecto;
- b) O motivo da emissão do regulamento;
- c) Os destinatários ou seja, a quem se dirige a norma;
- d) Termos e definições;
- e) As especificações, os requerimentos e procedimentos;
- f) Anexos, em forma de gráficos, tabelas, desenhos, fotografias, característicos alusivos à informação e dados similares, se aplicável;
- g) Regime sancionatório, no caso das instruções;
- h) Disposições finais.

Artigo 25º

Identificação das directivas e instruções

1. As directivas e instruções são identificadas por um número, pela unidade orgânica da autoridade aeronáutica a que o acto diz respeito e pelo ano da respectiva publicação, obedecendo o seguinte formato:

- a) Directiva n.º.../abreviatura da unidade orgânica/ano da publicação;
- b) Instrução n.º.../ abreviatura da unidade orgânica/ano da publicação.

2. A numeração das directivas e instruções é distinta para cada uma delas, e é sequencial segundo a ordenação das unidades orgânicas em causa.

3. As directivas e instruções devem ter um título que traduza sinteticamente o seu objecto.

Secção IV

Publicações aeronáuticas

Artigo 26º

Formato de apresentação das publicações aeronáuticas

O formato das publicações aeronáuticas é fixado por regulamento interno da autoridade aeronáutica.

Artigo 27º

Conteúdo dos Alertas de Segurança

Os Alertas de Segurança têm o seguinte conteúdo:

- a) Título, ou seja, o assunto a ser tratado;
- b) O motivo para a emissão da informação;
- c) Uma parte introdutória, resumindo as informações contidas;
- d) Descrição, indicando a informação que se deseja comunicar.

Artigo 28º

Conteúdo das Circulares

As Circulares têm o seguinte conteúdo:

- a) Título;
- b) O motivo da emissão da circular;
- c) Os destinatários ou seja, a quem se dirige o seu conteúdo;
- d) Descrição dos antecedentes e procedimentos específicos da circular, se aplicável;
- e) Descrição, indicando a informação que se deseja comunicar;
- f) Anexos, em forma de gráficos, tabelas, desenhos, fotografias característicos alusivos à informação e dados similares, se aplicável.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 29º

Regime transitório

Os actos normativos produzidos pela autoridade aeronáutica antes da entrada em vigor deste Regulamento e que não se conformem com o que dispõe continuam a vigorar, até que sejam alterados e adequados com este.

Artigo 28º

Regime Subsidiário

Em tudo o que não estiver especialmente regulado no presente regulamento é aplicável, com as necessárias adaptações, o Decreto-Lei n.º 6/2005, de 24 de Janeiro que estabelece as regras de legística que devem regular a elaboração de actos normativos do Governo.

Artigo 30º

Norma revogatória

São revogadas o Regulamento n.º 01/2009, de 26 de Agosto que estabelece as regras para a elaboração de regulamentos, publicações e documentos aeronáuticos emitidos pela Agência de Aviação Civil e a secção 1.B, Regras de Construção, do CV-CAR Parte 1, segunda edição.

Artigo 31º

Entrada em vigor

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

ANEXO

Tabela-Modelo para apresentação de contribuições

Participante: Responsável: Meios de contacto: (se o participante for pessoa jurídica, indicar nome do preposto a ser contactado, se necessário) A identidade do participante pode ser tornado público? sim _____ não _____

Dispositivo ou conteúdo da norma ou articulado	Contribuição	Redacção sugerida para o dispositivo
<i>(transcrever a norma a que a contribuição se refere, ou determinado assunto tratado em seu conteúdo)</i>	<i>(indicar as observações, dúvidas, críticas ou sugestões acerca da norma ou assunto)</i>	<i>(apresentar, se for o caso, sugestão de nova redacção para a norma)</i>

Regulamento de Aviação Civil**CV-CAR 12****Segurança de Aviação Civil****de 8 de Abril de 2015**

Para garantir o cumprimento das normas e práticas recomendadas nos Anexos Técnicos específicos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944, a autoridade aeronáutica deve emitir, emendar e publicar regulamentos indispensáveis ao exercício da sua competência.

Atendendo que a autoridade aeronáutica é a autoridade em matéria de segurança da aviação civil, compete-lhe incorporar na regulamentação nacional as normas e práticas recomendadas prescritas no anexo 17, para fazer face a actos de interferência ilícita.

Assim sendo, o referido anexo tendo sido objecto de emendas compreendendo novas disposições normativas e práticas recomendadas que visam prevenir novas ameaças para a aviação civil, a Agência de Aviação Civil, enquanto autoridade aeronáutica inscreve esta iniciativa para assegurar a execução das novas medidas incluídas neste anexo.

Neste âmbito, num exercício de simplificação, procedeu-se à elaboração de um CV-CAR único integrando as disposições normativas em matéria de protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita estabelecidas no CV-CAR 12 referente à segurança aeroportuária e CV-CAR 18 referente segurança do operador aéreo, adoptados até então no nosso ordenamento jurídico.

De realçar que este CV-CAR pretende conformar-se com o novo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 15/2014, de 26 de Fevereiro, o qual visa absorver a regulamentação da OACI em decorrência de emendas ao anexo 17, e da adopção das melhores práticas da indústria.

Este CV-CAR pretende ainda substituir alguns instrumentos normativos vigentes, dispondo-se a consolidar todas as matérias relativas a medidas que visem garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeródromos, de forma a proteger as operações da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea *a*) do artigo 13.º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do n.º 2 do artigo 173.º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

12.A Disposições Gerais**12.A.100 Regras Basilares****12.A.105 Objecto**

Este CV-CAR define as normas de segurança da aviação que visam garantir o melhor nível possível de segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea, contra actos de interferência ilícita.

12.A.110 Aplicabilidade

O presente CV-CAR aplica-se:

- (1) Às operações do titular de um certificado de operador aéreo emitido pela autoridade aeronáutica que se dedica a operações de transporte regular e não regular de passageiros;
- (2) Nas operações de um aeródromo que sirva regularmente operações de aeronaves sujeitas a um programa de segurança conforme o estabelecido neste CV-CAR;

- (3) Na operação de um aeródromo que sirva regularmente operações de operador aéreo estrangeiro sujeito a um programa de segurança conforme o CV-CAR 10;
- (4) À qualquer pessoa que esteja dentro ou pretenda entrar numa área restrita de segurança ou numa área esterilizada descrita neste CV-CAR;
- (5) À qualquer pessoa a bordo de uma aeronave operada por um titular de um certificado descrito no parágrafo (1) desta subsecção;
- (6) À qualquer empresa que presta serviços especializados aeroportuários, tais como, agentes reconhecidos, empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering*, prestadores de serviços de assistência em escala, provedor de serviço de tráfego aéreo, empresa de segurança privada ou a qualquer outra actividade dentro das áreas restritas de segurança;
- (7) À qualquer pessoa que archive ou introduza dados em qualquer registo ou relatório, mantido, feito ou usado para comprovar o cumprimento ou para exercer quaisquer privilégios previstos neste CV-CAR;
- (8) À qualquer pessoa que utilize ficheiros ou faça entradas em algum registo ou relatório, mantido, feito ou usado para comprovar a conformidade com este CV-CAR ou para exercer quaisquer privilégios nele contidos.

12.A.115 Definições

Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:

A

- (1) «Actos de interferência ilícita», actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:
 - (i) Captura ilícita duma aeronave;
 - (ii) Destruição duma aeronave que se encontra em serviço;
 - (iii) Tomada de reféns que se encontram a bordo duma aeronave ou num aeródromo;
 - (iv) Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior duma instalação aeronáutica;
 - (v) Introdução a bordo duma aeronave ou num aeródromo, duma arma, dum engenho perigoso ou duma matéria perigosa, com fins criminosos;
 - (vi) Utilização duma aeronave que se encontra em serviço com o propósito de causar mortes, ofensas corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;
 - (vii) Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança duma aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público, num aeródromo ou dentro duma instalação da aviação civil;
- (2) «Administração aeroportuária», uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos;
- (3) «Administração postal reconhecida», empresa que recebe e expede carga, correio, encomendas expresso e correio postal e executa controlos de segurança, aceites ou exigidos pela autoridade aeronáutica;
- (4) «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;
- (5) «Aeronave», qualquer aparelho ou máquina capaz de circular pelo espaço aéreo, utilizando as reacções do ar e que seja apto a transportar pessoas ou coisas, com excepção dos aerodeslizadores (*hovercrafts*);
- (6) «Aeronave em serviço», aeronave estacionada e sob vigilância suficiente para detectar acesso não autorizado;

- (7) «Aeronave em voo», situação duma aeronave a partir do momento em que, terminado o embarque, tenham sido fechadas todas as portas exteriores, até o momento em que uma dessas portas seja aberta para desembarque ou, em caso de aterragem forçada, até que a autoridade competente se responsabilize pela aeronave, bem como pelas pessoas e bens a bordo;
- (8) «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;
- (9) «Aeroporto (Aeródromo Público Internacional)», todo o aeródromo que o Estado contratante designar, no seu território, como aeródromo de entrada e de saída, destinado ao tráfego internacional e onde se efectuam as formalidades de controlo aduaneiro, de controlo de pessoas, de saúde pública, de controlo veterinário e fitossanitário e outras formalidades análogas;
- (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) «Alma lisa», a superfície interior do cano não dotada de qualquer dispositivo destinado a imprimir movimento de rotação ao projectil;
- (13) «Ameaça», intenção velada ou declarada de se levar a cabo uma acção hostil contra um determinado alvo;
- (14) «Ameaça de bomba», informação anónima ou de outro tipo sobre a existência de um engenho explosivo ou incendiário, dispositivo ou outro objecto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeródromo ou em outras instalações de apoio à navegação aérea;
- (15) «Área de acesso controlado», áreas de um aeródromo, edifício ou facilidades cujo acesso é condicionado;
- (16) «Área de armazenamento de bagagem», espaço no qual se mantém a bagagem registada aceite, local ou em transferência, até ao seu transporte para a aeronave e ainda o espaço onde se conserva a bagagem extraviada até que seja reexpedida, após reclamação;
- (17) «Área de segurança», significa uma parte de um aeródromo, na qual certas medidas de segurança especificadas neste CV-CAR são levadas a cabo, sendo esta a área onde os exploradores de aeronaves e os operadores aéreos estrangeiros sujeitos a um programa de segurança, embarcam e desembarcam passageiros e carregam e descarregam bagagem, bem como quaisquer áreas adjacentes que não estejam separadas por sistemas, medidas e procedimentos adequados de segurança;
- (18) «Área restrita de segurança», as áreas do lado ar de um aeródromo, identificadas como sendo áreas particularmente sensíveis onde, para além do controlo de acesso, são realizados outros controlos de segurança, compreendendo em regra, sobretudo, todas as zonas de partida dos passageiros da aviação comercial existentes entre os pontos de rastreio e a aeronave, a zona de tráfego, as zonas de triagem de bagagens, incluindo a placa e as zonas onde as bagagens são colocadas depois de rastreadas e de expedição da carga e as partes situadas do lado ar do terminal de carga, dos correios e dos serviços de limpeza e de *catering*;
- (19) «Armas de defesa», todo artefacto utilizado para defesa, que reúne um dos seguintes critérios:
- As pistolas ou revólveres distribuídos às forças militares e policiais, independentemente do calibre ou modelo;
 - Para entidades ou funcionários que em virtude de legislação própria tenham direito a uso e porte de arma, pistolas automáticas de calibre inferior a 9 mm ou revólveres de qualquer calibre cujo cano não seja em ambos os casos superior a 10 cm, quando fornecidas pelo Estado, ou sendo sua propriedade particular, pistolas de calibre 7,65 ou inferior e revólveres de calibre não superior a 9 mm, cujo comprimento do cano não exceda os 10 cm em ambos os casos;
 - Para cidadãos particulares, pistolas calibre inferior a 7,65 mm, ou revólveres de calibre inferior a 9 mm, sendo que o comprimento do cano destas armas não deve exceder 7,5 cm para pistolas de calibre não superior a 6,5 mm, 6 cm para pistolas compreendidas entre os calibres 6,5 e 7,65 mm e 10 cm para os revólveres;
- (20) «Arma de fogo», artefacto utilizado para a propulsão de projecteis sólidos por meio duma rápida expansão de gases obtidos geralmente pela queima controlada da pólvora;
- (21) «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;
- (22) «Auditoria de segurança», exame aprofundado de todos os aspectos dum programa de segurança, designadamente o PNSAC ou programas de operadores aéreos ou de operadores aeroportuários, de modo a determinar se são aplicados de forma contínua e segundo uma norma constante;
- (23) «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;
- (24) «Avaliação do risco», estima da probabilidade de um ataque ser levado a cabo com sucesso;
- (25) «Aviação geral», todos os voos excepto os de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo;

B

- (26) «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;
- (27) «Bagagem de mão», bagagem destinada a ser transportada na cabine duma aeronave;
- (28) «Bagagem de porão», bagagem destinada a ser transportada no porão duma aeronave;
- (29) «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;
- (30) «Bagagem em trânsito», bagagem que num aeródromo chega e parte no mesmo voo, aplicando-se também nas situações em que o transportador muda de aeronave, mas mantém o número de voo de chegada;
- (31) «Bagagem extraviada», bagagem, involuntariamente ou inadvertidamente, separada dos passageiros ou dos membros da tripulação, seus proprietários;
- (32) «Bagagem não acompanhada», bagagem transportada como carga na mesma aeronave ou numa aeronave diferente daquela que transporta a pessoa a que pertence;
- (33) «Bagagem não identificada», bagagem encontrada num aeródromo, com ou sem etiqueta de registo, que não foi levantada, nem seja atribuível a um passageiro;
- (34) «Bagagem não reclamada», bagagem chegada a um aeródromo e não levantada ou reclamada por nenhum passageiro;

C

- (35) «Calibre», diâmetro do projectil utilizado numa arma de fogo que normalmente é expresso em milímetros ou polegadas;

- (36) «Cano», a parte da arma constituída por um tubo destinado a guiar o projectil no momento do disparo;
- (37) «Carga», artigos transportados a bordo duma aeronave e que não estão abrangidos pela definição de provisões de bordo, peças sobressalentes, correio e bagagem acompanhada e extraviada;
- (38) «Carga conhecida», Carga proveniente dum expedidor conhecido ou dum agente autorizado e que tenha sido submetida a controlos de segurança apropriados ou carga desconhecida que em seguida foi submetida a controlos de segurança apropriados;
- (39) «Carga e correio em transferência», carga e correio, embarcados a bordo de uma aeronave diferente daquela em que chegaram;
- (40) «Carga desconhecida», carga que não pode ser considerada como conhecida;
- (41) «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 aceder a áreas de acesso controlado;
- (42) «Cartão de embarque», documento emitido pelo operador aéreo, contendo o número do voo e o nome do passageiro, com a finalidade de permitir o embarque na aeronave;
- (43) «Carregador», o contentor amovível onde estão alojadas as munições numa arma de fogo;
- (44) «Catering», fornecimentos de restauração;
- (45) «Certificação», avaliação e confirmação formal por parte da autoridade aeronáutica, 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 aeronáutica;
- (46) «Check-in», processo de apresentação e aceitação dum passageiro para embarque num determinado voo;
- (47) «Concessionário de aeródromo», qualquer pessoa que não seja um explorador de aeronave ou um operador aéreo estrangeiro que tenha um acordo com o explorador de aeródromo para realizar actividades comerciais nas instalações do aeródromo;
- (48) «Controlo aleatório», controlos efectuados durante o período de actividades, de forma aleatória;
- (49) «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;
- (50) «Controlo de acesso», procedimento ou equipamentos de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objectos autorizados, podem ter acesso ao perímetro ou área restrita de segurança;
- (51) «Controlo de segurança», meios através dos quais se pode prevenir a introdução de armas, explosivos ou outros engenhos, artigos ou substâncias proibidas que podem ser utilizados na comissão de actos de interferência ilícita;
- (52) «Controlo de segurança da aeronave», inspecção do interior duma aeronave a que passageiros possam ter tido acesso e inspecção do porão a fim de descobrir objectos suspeitos, armas, explosivos ou outros objectos, artigos ou substâncias perigosos;
- (53) «Correio», correspondência e outros artigos entregues pelos serviços postais para entrega a serviços postais, em conformidade com as regras da União Postal Universal (UPU);
- (54) «Co-Mail», sigla de correio do operador aéreo, enviado no âmbito da sua rede de escalas;
- (55) «Co-Mat», sigla de materiais do operador aéreo enviados no âmbito da sua rede de escalas;

D

- (56) «Deportado», individuo que tinha sido legalmente admitido a entrar pelas autoridades no território de um Estado ou tenha entrado ilegalmente, a quem, em dada altura, foi dada ordem de abandonar o território desse Estado;
- (57) «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 desembarço;
- (58) «Detido», individuo privado da liberdade por período nunca superior a quarenta e 8 (oito) horas, dirigido a uma das seguintes finalidades:
- (i) Ser submetido a julgamento sob a forma sumária ou garantir a sua presença ao juiz competente para primeiro interrogatório judicial ou para aplicação de uma medida de coacção pessoal;
 - (ii) Assegurar a sua presença imediata perante autoridades judiciais em acto processual;
 - (iii) Assegurar a notificação de sentença condenatória proferida, nos casos excepcionais previstos no Código de Processo Penal, em julgamento sem a presença do arguido;
 - (iv) Assegurar a execução de pena de prisão ou de medida de segurança de internamento;
- (59) «Detidos ou presos de alto risco», os detidos ou presos com elevado risco de fuga e os indivíduos indiciados, acusados ou condenados por crimes violentos, tráfico de estupefacientes ou criminalidade conexa;
- (60) «Detidos ou presos de baixo risco», os detidos ou presos que não foram considerados de alto risco;

E

- (61) «Empresa fornecedora de catering», qualquer entidade que:
- (i) Tenha um acordo ou contrato escrito com o operador aéreo no sentido de prestar serviço de catering; e
 - (ii) Tenha um programa de segurança aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (62) «Empresa fornecedora de serviços de limpeza», qualquer entidade que:
- (i) Tenha um acordo ou contrato escrito com o operador aéreo no sentido de prestar serviço de limpeza, fornecendo ou não equipamentos e produtos de higiene e limpeza a bordo de aeronaves; e
 - (ii) Tenha um programa de segurança aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (63) «Escala», qualquer operação de pouso de uma aeronave entre a origem e o destino de um voo;
- (64) «Escolta», acompanhamento ou monitoramento das actividades de um indivíduo que não tem direito de acesso desacompanhado a uma área de segurança;
- (65) «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

- (66) «Fornecedor reconhecido de provisões do aeródromo», um fornecedor cujos procedimentos cumprem as regras e normas de segurança, suficientes para permitir a entrega de provisões do aeródromo em áreas restritas de segurança;
- (67) «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;
- (68) «Fornecimentos de restauração», alimentos, bebidas, bem como outros artigos conexos utilizados a bordo duma aeronave;

I

- (69) «Inadmissível», indivíduo cuja entrada num determinado Estado lhe tenha sido recusada pelas autoridades;
- (70) «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;
- (71) «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;
- (72) «Inspeção de segurança», exame da implementação dos requisitos de partes relevantes do PNSAC por um operador aéreo, um aeroporto ou outra entidade envolvida em segurança;
- (73) «Inspector de segurança da aviação civil», é o especialista em segurança da aviação civil, certificado pela autoridade aeronáutica, que supervisiona, assessora e conduz as auditorias, as inspecções, os testes, as investigações AVSEC, bem como identifica vulnerabilidades e avalia riscos;

L

- (74) «Lado ar», área de movimento de um aeródromo, terrenos e edifícios adjacentes ou parte dos mesmos e cujo acesso é controlado;
- (75) «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;

M

- (76) «Membro de tripulação», pessoa encarregada pela transportadora aérea e licenciada ou certificada pela autoridade aeronáutica, para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante o voo;
- (77) «Mercadorias», o mesmo que carga;
- (78) «Mercadoria perigosa», todo o artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, pode constituir um risco para a saúde, para a segurança, para os bens ou para o ambiente, incluídos na lista de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas da ICAO (Documento 9284) ou classificadas como tal;
- (79) «Munição», Conjunto composto por projectil, cartucho, cápsula fulminante e pólvora, destinado a ser utilizado numa arma de fogo;

N

- (80) «Não conformidade», incumprimento ou cumprimento deficiente dos requisitos de segurança da aviação estabelecidos no PNSAC ou em outros regulamentos aeronáuticos;

O

- (81) «Operador aéreo», pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar à exploração de uma ou mais aeronaves;
- (82) «Operador aeroportuário», o mesmo que Administração Aeroportuária;

P

- (83) «Passageiros em transferência», passageiros que num aeródromo passam directamente de um voo para outro;
- (84) «Passageiro em trânsito», passageiro que parte de um aeródromo no mesmo voo em que chegou, aplicando-se também nas situações em que o operador muda de aeronave, mas mantém o mesmo número de voo;
- (85) «Pessoal de segurança», trabalhadores dos aeródromos, das transportadoras aéreas, dos prestadores de serviços de assistência em escala e de empresas de segurança privada, que desempenham, a tempo inteiro, funções no âmbito de segurança da aviação civil;

- (86) «Policia 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, excluindo pessoas cuja responsabilidade consiste em proteger exclusivamente uma ou mais pessoas específicas que viajam na aeronave, designadamente os guarda-costas;
- (87) «Pontos de rastreio», são pontos através dos quais os passageiros e os portadores de cartão de acesso válido, emitido pela administração aeroportuária, têm acesso às áreas restritas de segurança;
- (88) «Pistola», a arma de fogo curta, de tiro a tiro, de repetição ou semi-automática;
- (89) «Plano de contingência», plano desenvolvido a nível nacional, local e sectorial, abrangendo hipóteses de diversos actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos, visando garantir a continuidade das actividades e dos serviços, bem como responder a situações de emergência através da gestão de crises;
- (90) «Preso», indivíduo privado da liberdade por estar a aguardar julgamento em regime de prisão preventiva ou em cumprimento de decisão condenatória;
- (91) «Prestador de serviços de assistência em escala», uma pessoa colectiva ou empresa em nome individual que preste a terceiros um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala;
- (92) «Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil», 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;
- (93) «Programa de Segurança», medidas adoptadas pelos operadores aeroportuários, aéreos, pelos agentes reconhecidos, pelas empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering* e pelos prestadores de serviços de assistência em escala para proteger a aviação civil internacional contra actos de interferência ilícita;
- (94) «Provisões do aeródromo», todos os artigos destinados a serem vendidos, utilizados ou disponibilizados para qualquer fim ou actividade nas áreas restritas de segurança dum aeródromo;
- (95) «Provisões de bordo», artigos de consumo corrente destinados a ser utilizados ou vendidos a bordo de uma aeronave durante o voo;

R

- (96) «Rastreio», execução dos meios técnicos ou outros com vista a detecção de armas, explosivos ou qualquer outro engenho, artigo ou substância perigosa que possam ser utilizados para a prática de um acto de interferência ilícita;
- (97) «Reconciliação entre passageiro e bagagem», procedimento de segurança que visa garantir que todas as bagagens de porão transportadas numa aeronave pertencem a passageiros ou a tripulantes que se encontram a bordo e que as bagagens não acompanhadas sejam submetidas a controlos de segurança reforçados;
- (98) «Revólver», a arma de fogo curta, equipada com tambor contendo várias câmaras;
- (99) «Risco», probabilidade dum ataque ser levado a cabo com sucesso;

S

- (100) «Sabotagem», todo o acto ou toda a omissão deliberada tendente a destruir, maldosamente ou sem motivo, um bem e que põe em perigo a aviação civil, suas instalações e serviços ou constitui um acto de interferência ilícita na aviação civil, suas instalações e serviços;
- (101) «Screener», indivíduo devidamente formado e certificado responsável pela execução do rastreio;
- (102) «Segurança», protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais;

T

- (103) «Teste de segurança», verificação aberta ou encoberta duma medida de segurança através da simulação duma tentativa de perpetração de um acto de interferência ilícita, visando conferir a eficácia ou ineficácia duma medida ou dum procedimento;
- (104) «Transporte aéreo comercial», operações envolvendo aeronaves no transporte de passageiros, carga ou correio, mediante contratação ou remuneração;
- (105) «Tripulante», o mesmo que membro de tripulação;

V

- (106) «Verificação de antecedentes», verificação da identidade de uma pessoa e da sua experiência profissional, incluindo os antecedentes criminais e policiais, desde que legalmente permitido, como parte do processo de avaliação da aptidão de uma pessoa para implementação de controlos de segurança ou para o acesso desacompanhado a uma área restrita de segurança;
- (107) «Verificação de segurança da aeronave», uma inspeção minuciosa do interior e exterior da aeronave a fim de descobrir objectos suspeitos, armas, explosivos ou outros objectos, artigos ou substâncias perigosos;
- (108) «Voo comercial», voo regular ou não regular ou actividade de voo destinada ao público em geral ou a grupos privados a título oneroso;
- (109) «Voo doméstico», voo com origem e destino dentro do território nacional e que não efectua qualquer escala fora dele.

12.A.120 Abreviaturas

No âmbito deste CV-CAR, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- (1) ARS - Área Restrita de Segurança;
- (2) AVSEC - Segurança da Aviação Civil;
- (3) CCTV - Circuito fechado de televisão;
- (4) OACI - Organização da Aviação Civil Internacional;
- (5) PN - Polícia Nacional;
- (6) PJ - Polícia Judiciária;
- (7) PICQS - Programa Interno de Controlo da Qualidade da Segurança;
- (8) PNCQSAC - Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil;
- (9) PNFTCSAC - Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil;
- (10) PNSAC - Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- (11) PSA - Programa de Segurança Aeroportuário;
- (12) SOA - Programa de Segurança do Operador Aéreo.

12.A.125 Responsabilidades dos operadores aeroportuários, aéreos e das empresas que prestam serviços especializados aeroportuários

Os operadores aeroportuários, aéreos e as empresas que prestam serviços especializados aeroportuários, devem:

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

- (3) Assegurar que empreguem pessoal de segurança que preencha todos os requisitos previstos no PNFTCSAC para a respectiva categoria e esteja certificado pela autoridade aeronáutica;
- (4) Elaborar e submeter à aprovação da autoridade aeronáutica um programa de formação e treino que inclua os requisitos e procedimentos de formação do seu pessoal, de acordo com o estipulado no PNFTCSAC;
- (5) Garantir que a formação ou treino do seu pessoal, em matéria AVSEC, seja ministrada apenas por instrutores certificados ou homologados pela autoridade aeronáutica.

12.B COORDENADOR DE SEGURANÇA

12.B.100 PRINCÍPIOS GERAIS

12.B.105 Coordenador de segurança aeroportuário

- (a) Cada aeródromo nacional aberto ao tráfego comercial de passageiros deve ter um coordenador de segurança, que é a autoridade responsável pela coordenação da implementação dos controlos de segurança e da boa execução do PNSAC e do PSA.
- (b) O coordenador de segurança é designado pelo titular do órgão máximo de direcção da administração aeroportuária e depende directamente do director do aeródromo.
- (c) O coordenador de segurança deve estar permanentemente contactável e é o elo de ligação entre o aeródromo e a autoridade aeronáutica para questões de segurança.

12.B.110 Funções do coordenador de segurança aeroportuário

Compete ao coordenador de segurança aeroportuário desempenhar as seguintes funções:

- (1) Ser o responsável dentro operador aeroportuário pela elaboração do PSA e zelar para que se mantenha sempre devidamente actualizado e conforme com o PNSAC;
- (2) Emendar o PSA, para corrigir as carências e não conformidades e responder às necessidades de segurança;
- (3) Proceder periodicamente a acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, designadamente, a inquéritos, inspeções, auditorias, testes e investigações de segurança, nos termos dos procedimentos estabelecidos no PICQS;
- (4) Elaborar relatórios das actividades de controlo da qualidade que empreender;
- (5) Levar ao conhecimento da administração aeroportuária, do director do aeródromo, das autoridades policiais, da administração postal, dos operadores aéreos, e doutros organismos que exercem actividades no aeródromo, as falhas e deficiências das medidas de segurança e fazer recomendações visando corrigir as não conformidades;
- (6) Reportar as infracções às normas visando a tomada de medidas apropriadas;
- (7) Efectuar estudos iniciais aprofundados sobre a situação de segurança do aeródromo;
- (8) Ser membro da equipa de planificação e concepção do aeródromo;
- (9) Ter a decisão final, a nível aeroportuário, quanto à integração das considerações de segurança relativas à concepção e à construção de novas instalações e à modificação das instalações existentes;
- (10) Garantir o cumprimento de todas as normas relacionadas com a matéria de segurança, aplicáveis aos aeródromos;
- (11) Supervisionar e coordenar a aplicação de medidas e procedimentos de segurança estabelecidos e promover a sua implementação eficaz;
- (12) Participar na preparação de exercícios de gestão de crise de segurança de aviação civil;
- (13) Rever os planos de contingência e as medidas de segurança aplicadas na organização, na sequência da realização de um exercício de gestão de crise ou da comissão de acto de interferência ilícita;

- (14) Acompanhar as acções de controlo e supervisão realizadas pela autoridade aeronáutica, por entidades estrangeiras e organismos internacionais competentes e elaborar os respectivos planos de acções correctivas;
- (15) Zelar pela conservação, em bom estado de funcionamento, dos equipamentos de segurança existentes e pela elaboração e cumprimento dos planos de manutenção preventivos e correctivos dos mesmos;
- (16) Manter-se em estreita ligação com a unidade de polícia estabelecida no aeródromo, bem como com outros actores de segurança, incluindo os operadores aéreos que têm ligações a partir do seu aeródromo;
- (17) Zelar pela coordenação em matéria de segurança, das actividades do pessoal de segurança do aeródromo com os serviços de bombeiros e de protecção civil nacional;
- (18) Estimular a sensibilização para as questões de segurança e a vigilância de todas as pessoas que trabalham no aeródromo;
- (19) Aconselhar e formar, os responsáveis pela implementação das medidas de segurança;
- (20) Promover a implementação de meios de resposta eficazes em caso de ameaças e de incidentes;
- (21) Realizar a avaliação do risco perante a Comissão Aeroportuária FALSEC e tomar as contra medidas necessárias para mitigar ou eliminar os riscos existentes;
- (22) Conhecer e compreender as leis e regulamentos nacionais relativos a actos de interferência ilícita na aviação civil e suas instalações e serviços, particularmente aqueles a que é chamado a implementar, bem como as tecnologias e técnicas de segurança;
- (23) Manter *dossiers* devidamente organizados de todos os actos de interferência ilícita ocorridos no aeródromo, incluindo ameaças de bomba e todas as armas e engenhos perigosos detectados nos pontos de rastreio;
- (24) Reunir e remeter à autoridade aeronáutica todas as informações pertinentes relativas à uma aeronave alvo de um acto de interferência ilícita;
- (25) Coordenar os aspectos de segurança na elaboração do PSA; e
- (26) Praticar todos os demais actos que lhe forem atribuídos por lei.

12.B.115 Coordenador de segurança do operador aéreo

- (a) Cada operador aéreo nacional deve ter um coordenador de segurança, responsável pela boa execução do PNSAC e do PSOA, designado pelo titular do órgão máximo de direcção do operador aéreo.
- (b) O coordenador de segurança deve depender directamente do titular do órgão máximo de direcção do operador aéreo, ter acesso directo aos níveis de decisão da empresa e possuir a autoridade necessária para implementar e fazer com que todos respeitem o PSOA.
- (c) O coordenador de segurança deve estar permanentemente contactável e é o elo de ligação entre a sua empresa e a autoridade aeronáutica para questões de segurança.

12.B.120 Funções do coordenador de segurança do operador aéreo

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

- (1) Proceder periodicamente, a acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, designadamente, a inquéritos, inspecções, auditorias, testes e investigações de segurança, nos termos dos procedimentos estabelecidos no PICQS;
- (2) Elaborar relatórios das actividades de controlo da qualidade que empreender;
- (3) Levar ao conhecimento do órgão de direcção do operador aéreo, as falhas e deficiências das medidas de segurança e fazer recomendações visando corrigir as não conformidades;

- (4) Reportar as infracções às normas visando a tomada de medidas apropriadas;
- (5) Proceder a um exame inicial profundo das instalações, equipamentos e actividades do operador aéreo;
- (6) Emendar o PSOA de modo a corrigir as falhas e as não conformidades, em função das exigências da regulamentação nacional e as dos Estados para onde as aeronaves do operador aéreo operam;
- (7) Zelar para que o PSOA seja actualizado e devidamente aprovado pela autoridade aeronáutica;
- (8) Garantir o cumprimento de todas as normas relacionadas com a matéria de segurança, aplicáveis ao operador aéreo;
- (9) Supervisionar a aplicação de medidas e procedimentos de segurança estabelecidos e promover a sua implementação eficaz;
- (10) Participar na preparação de exercícios de gestão de crise de segurança de aviação civil;
- (11) Rever os planos de contingência e as medidas de segurança aplicadas na organização, na sequência da realização de um exercício de gestão de crise ou da comissão de actos de interferência ilícita;
- (12) Acompanhar as acções de controlo e supervisão realizadas pela autoridade aeronáutica, por entidades estrangeiras e organismos internacionais competentes e elaborar os respectivos planos de acções correctivas;
- (13) Zelar pela conservação, em bom estado de funcionamento, dos equipamentos de segurança existentes e pela elaboração e cumprimento dos planos de manutenção preventivos e correctivos dos mesmos;
- (14) Manter-se em estreita ligação com a unidade de polícia estabelecida no aeródromo, bem como com outras unidades pertinentes;
- (15) Zelar pela coordenação em matéria de segurança das actividades do pessoal de segurança do operador aéreo com os serviços de bombeiros e de protecção civil nacional;
- (16) Estimular a sensibilização para as questões de segurança e a vigilância de todas as pessoas que trabalham no operador aéreo;
- (17) Assegurar a formação de todo o pessoal do operador aéreo em matéria de segurança da aviação;
- (18) Instituir medidas especiais de segurança durante os períodos de risco acrescido ou em voos críticos;
- (19) Realizar a avaliação do risco e tomar as contra medidas necessárias para mitigar ou eliminar os riscos existentes;
- (20) Manter *dossiers* devidamente organizados de todos os actos de interferência ilícita ocorridos com o operador, incluindo ameaças de bomba e todas as armas e engenhos perigosos detectados nos pontos de rastreio e nas suas instalações;
- (21) Reportar a autoridade aeronáutica todos os actos reais ou suspeitos de interferência ilícita na aviação civil; e
- (22) Praticar todos os demais actos que lhe forem atribuídos por lei.

12.B.125 Requisitos para as funções de coordenador de segurança

- (a) O coordenador de segurança deve possuir o grau necessário de qualificações, conhecimentos e experiência, entre outros, o que inclui:
 - (1) Habilitações literárias não inferiores ao 12.º ano de escolaridade;
 - (2) Experiência das operações de segurança da aviação civil;
 - (3) Curso Básico de Segurança Aeroportuária ou de Segurança do Operador Aéreo, conforme for o caso;
 - (4) Curso de Gestão da Segurança da Aviação Civil da OACI ou equivalente;

- (5) Curso de Segurança da Carga Aérea;
- (6) Curso de Gestão de Crises de Segurança da OACI ou equivalente;
- (7) Curso de Inspectores Nacionais da OACI ou equivalente;
- (8) Certificação emitida pela autoridade aeronáutica;
- (9) Conhecimento adequado do PNSAC, do PNCQSAC, do PNFTCSAC e do PSA ou do PSOA, conforme for o caso;
- (10) Preferencialmente, experiência militar ou policial;
- (11) Conhecimento adequado das Convenções em matéria de segurança de aviação civil contra actos de interferência ilícita da OACI, do anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, do presente CV-CAR, bem como de outros regulamentos aeronáuticos relativos à segurança;
- (12) Conhecimentos nos seguintes domínios:
 - (i) Sistemas de segurança e controlo de acesso;
 - (ii) Segurança em terra e em voo;
 - (iii) Armas e artigos proibidos;
 - (iv) Panorâmica do terrorismo;
- (13) Boa reputação no meio aeronáutico;
- (14) Possuir registo criminal e policial limpos.

(b) A função de coordenador de segurança só pode ser exercida por quem tenha a nacionalidade cabo-verdiana.

(c) A designação do coordenador de segurança depende da aceitação prévia da autoridade aeronáutica.

12.B.130 Certificação dos coordenadores de segurança

(a) Os coordenadores de segurança aeroportuário e do operador aéreo devem ser formalmente certificados pela autoridade aeronáutica.

(b) O processo de certificação é o previsto no PNFTCSAC em vigor.

12.B.135 Aceitação condicional de coordenadores de segurança

(a) Sempre que não seja possível a designação de coordenadores de segurança que cumpram os requisitos instituídos na subsecção 12.B.125, pode o operador em causa, solicitar a autoridade aeronáutica a aceitação dum candidato que não tenha os requisitos regulamentares aqui instituídos, desde que faça acompanhar o pedido de um plano de acções correctivas, no qual explana a forma, como e quando o candidato adquire os requisitos em falta.

(b) O referido plano de acções correctivas deve ser implementado no prazo máximo de 12 (doze) meses.

(c) Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, a autoridade aeronáutica pode recusar o plano que lhe foi submetido, se o achar irrealista ou se o considerar, em face dos requisitos apresentados pelo candidato e das oportunidades de formação existentes no país ou no estrangeiro, demasiado prolongado no tempo.

(d) Havendo recusa do plano de acções correctivas submetido pelo operador, a autoridade aeronáutica deve indicar ao mesmo o modo como conseguir em menos tempo, a qualificação do candidato.

(e) Em caso de aceitação da proposta feita pela autoridade aeronáutica, o operador deve tomar todas as medidas ao seu alcance, visando a sua materialização.

(f) Caso o operador recuse a proposta feita pela autoridade aeronáutica, o candidato indicado não é aceite, devendo o operador designar outro candidato no prazo de 15 (quinze) dias.

12.C PROGRAMA DE SEGURANÇA

12.C.100 PROGRAMA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIO

12.C.105 Adopção e implementação do programa de segurança

(a) O operador aeroportuário deve estabelecer, implementar e manter devidamente actualizado, um programa escrito de segurança que responda às exigências do PNSAC e às estabelecidas neste CV-CAR.

(b) O programa de segurança deve ser elaborado em estrita coordenação com todas as instituições e serviços implicados na segurança da aviação civil e deve ser discutido e adoptado pelas Comissões Aeroportuárias FALSEC, antes de submetido à aprovação da autoridade aeronáutica.

12.C.110 Forma e disponibilização

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

(1) Garanta a segurança de pessoas e bens nas operações de aeronaves empregues no transporte aéreo, contra actos de interferência ilícita;

(2) Seja um documento escrito e assinado pelo operador aeroportuário ou por qualquer pessoa a quem ele tenha delegado competência nesta matéria;

(3) Seja aprovado pela autoridade aeronáutica.

(b) O operador aeroportuário sujeito a um programa de segurança deve:

(1) Manter uma versão original do programa de segurança nas suas instalações;

(2) Disponibilizar, caso lhe seja solicitado, uma cópia do programa de segurança aprovado para efeitos de inspecção de segurança por parte da autoridade aeronáutica ou doutra entidade com legitimidade para tal;

(3) Restringir a distribuição, a divulgação e o fornecimento da informação contida no programa de segurança a pessoas, segundo o princípio da necessidade de saber;

(4) Reportar à autoridade aeronáutica a remessa de cópias físicas ou electrónicas do programa de segurança a entidades nacionais ou estrangeiras.

(c) As regras para elaboração do PSA devem ser regulamentadas pela autoridade aeronáutica.

12.C.200 PROGRAMA DE SEGURANÇA DO OPERADOR AÉREO

12.C.205 Adopção e implementação do programa de segurança

(a) O operador aéreo afecto ao transporte aéreo comercial de passageiros deve estabelecer, implementar e manter devidamente actualizado, um programa escrito de segurança que responda às exigências do PNSAC e às estabelecidas neste CV-CAR.

(b) A obrigação estabelecida no parágrafo (a) é extensiva aos operadores que se dedicam ao transporte aéreo não regular de passageiros, aviação geral, com o emprego de aeronaves com a massa máxima à descolagem superior a 5.700 kg e às entidades que efectuem trabalho aéreo.

12.C.210 Forma e disponibilização

(a) O PSOA deve conter os seguintes requisitos gerais:

(1) Garantir a segurança de pessoas e bens contra actos de interferência ilícita nos voos promovidos pelo operador aéreo;

(2) Ser um documento escrito e assinado pelo titular do órgão máximo de direcção do operador aéreo ou qualquer outra pessoa a quem ele delegue competências nesta matéria;

(3) Ser aprovado pela autoridade aeronáutica.

(b) O operador aéreo sujeito a um programa de segurança deve:

(1) Manter uma versão original do programa de segurança nas suas instalações;

- (2) Ter disponível, em cada aeródromo para onde opera, uma cópia integral ou partes relevantes do programa de segurança e instruções adequadas para a sua implementação;
 - (3) Disponibilizar, caso lhe seja solicitado, uma cópia do programa de segurança aprovado para efeitos de inspecção de segurança por parte da autoridade aeronáutica ou outra entidade com legitimidade para tal;
 - (4) Restringir a distribuição, a divulgação e o fornecimento da informação contida no programa de segurança a pessoas, segundo o princípio da necessidade de saber;
 - (5) Reportar à autoridade aeronáutica a remessa de cópias físicas ou electrónicas do programa de segurança a entidades nacionais ou estrangeiras.
- (c) Quando um operador aéreo nacional se propuser iniciar operações para um aeroporto situado no estrangeiro, a autoridade aeronáutica, em coordenação com a autoridade competente em matéria de segurança da aviação civil do Estado no qual se situa esse aeroporto e com o operador em causa, pode visitar esse aeroporto de modo a avaliar a adequação das medidas de segurança aí implementadas com as estabelecidas no PNSAC e no PSOA.
 - (d) O operador aéreo que mantém acordos de código partilha-do ou outros acordos de colaboração com outros operadores aéreos deve notificar à autoridade aeronáutica a natureza desses acordos, bem como a identidade desses operadores.
 - (e) As regras para elaboração do PSOA devem ser regulamentadas pela autoridade aeronáutica.

12.C.300 PROGRAMA DE SEGURANÇA DA EMPRESA FORNECEDORA DE SERVIÇOS DE LIMPEZA, EMPRESA FORNECEDORA DE *CATERING* E AGENTE RECONHECIDO E PRESTADORES DE SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

12.C.305 Adopção e implementação do programa de segurança

As empresas fornecedoras de serviços de limpeza, de *catering*, agente reconhecido e prestadores de serviços de assistência em escala devem estabelecer, implementar e manter devidamente actualizado um programa escrito de segurança que responda às exigências deste CV-CAR, sendo o seu cumprimento e implementação da responsabilidade do titular do órgão máximo de direcção da empresa e do responsável de segurança.

12.C.310 Forma e disponibilização

- (a) O programa de segurança das empresas fornecedoras de serviços de limpeza, de *catering*, do agente reconhecido e dos prestadores de serviços de assistência em escala deve conter os seguintes requisitos gerais:
 - (1) Garantir a segurança de pessoas e bens contra actos de interferência ilícita;
 - (2) Ser um documento escrito e assinado pelo titular do órgão máximo de direcção da empresa ou qualquer outra pessoa a quem ele delegue competências nesta matéria;
 - (3) Ser aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (b) As empresas fornecedoras de serviços de limpeza, de *catering*, o agente reconhecido e os prestadores de serviços de assistência em escala sujeitos a um programa de segurança devem:
 - (1) Manter uma versão original do programa de segurança nas suas instalações;
 - (2) Disponibilizar, caso lhe seja solicitado, uma cópia do programa de segurança aprovado para efeitos de inspecção de segurança por parte da autoridade aeronáutica ou outra entidade com legitimidade para tal;
 - (3) Restringir a distribuição, a divulgação e o fornecimento da informação contida no programa de segurança a pessoas, segundo o princípio da necessidade de saber;
 - (4) Reportar à autoridade aeronáutica a remessa de cópias físicas ou electrónicas do programa de segurança a entidades nacionais ou estrangeiras.
- (c) As regras de elaboração dos programas de segurança devem ser regulamentadas pela autoridade aeronáutica.

12.D. MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO CONTROLO DE ACESSO ÀS ÁREAS RESTRITAS DE SEGURANÇA DOS AERÓDROMOS

12.D.100 sistema de AUTORIZAÇÃO E CONTROLO DE ACESSO ÀS ÁREAS RESTRITAS DE SEGURANÇA DOS AERÓDROMOS

12.D.105 Objectivo

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

12.D.110 Áreas restritas de segurança

- (a) Com o objectivo de garantir a segurança da aviação civil, em cada aeródromo devem ser estabelecidas ARS, geralmente situadas no lado ar, cujo acesso deve ser rigorosamente controlado.
- (b) O PSA deve conter nos anexos, de forma clara, a identificação e a delimitação das ARS.
- (c) Compete ao operador aeroportuário definir as ARS nos aeródromos e aplicar medidas de segurança adequadas a qualquer pessoa e veículo, antes de permitir o acesso às referidas áreas.
- (d) O estabelecimento e a delimitação das ARS são validadas pela autoridade aeronáutica, no âmbito da aprovação do PSA, constituindo sua alteração uma revisão ao referido programa de segurança, devendo obedecer aos trâmites estabelecidos neste CV-CAR para o efeito.
- (e) As ARS devem obedecer aos seguintes critérios:
 - (1) Serem feitas com base na avaliação do risco;
 - (2) Estarem claramente delimitadas;
 - (3) Serem identificadas com avisos de segurança;
 - (4) Abrangerem áreas estritamente necessárias às actividades operacionais e aos fins a que se destinam;
 - (5) Obedecerem às necessidades de operacionalidade e segurança das aeronaves e das instalações e sistemas vitais;
 - (6) Estarem em sintonia com o volume dos recursos disponíveis, de modo a que a sua protecção seja integralmente assegurada;
 - (7) Terem pontos de acesso reduzidos ao mínimo necessário;
 - (8) Os pontos de acesso devem ser rigorosamente guardados, controlados e mantidos fechados quando não estiverem em uso;
 - (9) O acesso do *staff* deve ser limitado aos que têm necessidade de entrar em virtude da necessidade de trabalho.
- (f) As ARS devem ser esterilizadas antes da sua utilização, caso os respectivos pontos de acesso tiverem sido desactivados.
- (g) Quando aplicável, as saídas de emergência que dão acesso a ARS e que por motivos de segurança operacional não são trancadas, devem dispor de um dispositivo de alarme para alertar o *staff* e as forças de segurança quando por qualquer motivo forem abertas.
- (h) Nos pontos de controlo de acesso às ARS devem estar afixadas, de forma visível, informação sobre a identificação da área, a limitação de acesso e a lista de artigos proibidos.

12.D.115 Barreira de segurança

- (a) O limite entre o lado ar e o lado terra é uma barreira física que deve reflectir a natureza da ameaça esperada, estar claramente visível para o público em geral, e que impeça o acesso de pessoas não autorizadas ao interior das referidas áreas.
- (b) É atribuição da administração aeroportuária a instalação de barreiras de segurança, separando o lado ar do lado terra, como ponto de partida para garantir a protecção de aeronaves e das instalações no lado ar.
- (c) Do mesmo modo, é atribuição da administração aeroportuária a manutenção da barreira de segurança em bom estado de conservação.

- (d) Onde houver barreiras de segurança, separando o lado ar do lado terra, deve ser mantido, pela administração aeroportuária, um serviço de patrulhamento e controlo de segurança efectivo no lado ar, suficiente para garantir que não haja acesso não autorizado.
- (e) A finalidade da barreira de segurança é:
- (1) Definir a área a ser protegida;
 - (2) Criar uma barreira física e psicológica que dissuada as pessoas que tentem aceder ao lado ar ou ARS sem a devida autorização; e
 - (3) Dificultar e retardar a entrada de intrusos, permitindo que as forças de segurança os detenham quando seja caso disso.
- (f) As cercas e outras barreiras de segurança devem ser implantadas de modo a impedir o arremesso de substâncias e artigos proibidos contra uma aeronave próximo dela ou em outros pontos sensíveis.
- (g) As cercas devem ter as seguintes características:
- (1) Serem suficientemente fortes de modo a resistir a pressão para dobrá-las;
 - (2) Terem uma altura de aproximadamente 2,44 (dois e quarenta e quatro) metros, sendo 2 (dois) metros em rede metálica ou qualquer outra barreira ou estrutura e 44 (quarenta e quatro) centímetros em arame farpado ou similar na parte superior, de modo a dificultar a passagem por cima;
 - (3) Impedir que se passe por baixo.
- (h) As barreiras de segurança devem ter a cada 100 (cem) metros, avisos alertando quanto à restrição de acesso às áreas aeroportuárias e sua consequente proibição, bem como a sanção correspondente em caso de violação de acesso.
- (i) Todos os portões de emergência existentes ao longo do perímetro da vedação devem ter as mesmas características referidas no parágrafo (g) desta subsecção, e devem estar sempre, devidamente trancadas.
- (j) As condutas de água, passagens subterrâneas, as árvores próximas ou encostadas à vedação bem como qualquer outro meio que facilite o acesso não autorizado ao lado ar devem estar devidamente fechados e trancados ou eliminados quando aplicável, de modo a impedir o acesso não autorizado ao lado ar através dos mesmos.
- (k) De igual forma, em todos os edifícios que façam parte do limite da vedação ou de ARS, ou que estejam situados perto dela, as suas portas, janelas, sistema de ventilação, tectos falsos, passagens subterrâneas ou qualquer outro ponto que permita o acesso ao lado ar, devem estar devidamente fechados e trancados de modo a impedir o acesso não autorizado.
- (l) As vistas até 3 (três) metros do lado de fora da vedação devem estar desimpedidas de modo a dificultar a ocultação de potenciais intrusos nas imediações da vedação.
- (m) Dentro da vedação as vistas devem estar completamente desimpedidas, com ressalva da presença de ajudas à navegação, terminais e outras instalações.
- (8) Serviços de controlo de tráfego aéreo;
- (9) Torre de controlo;
- (10) Unidades de produção e distribuição de energia;
- (11) Reservatórios de abastecimento de água;
- (12) Instalações de armazenamento e abastecimento de combustíveis;
- (13) Áreas de *catering*;
- (14) Balcões de *check-in*;
- (15) Salas de embarque;
- (16) Área de triagem e rastreio de bagagem de porão;
- (17) Perímetro da vedação aeroportuária;
- (18) Instalações da aviação geral.
- (b) Os pontos vulneráveis devem ser avaliados em permanência, estar identificados no programa de segurança e merecer a devida protecção de acordo com a avaliação de risco.
- (c) Todas as instalações situadas fora da aérea do aeródromo que acolhem equipamentos de ajuda à navegação ou actividades que directamente influam no sistema de segurança do aeródromo devem ser objecto de medidas de protecção adequadas.
- (d) As medidas e procedimentos de controlo de acesso às instalações do terminal VIP, devem ser iguais ou superiores aos aplicados no terminal de passageiros e em conformidade com a avaliação de riscos.
- (e) As áreas públicas que permitem a observação directa à área de movimentação de aeronaves e veículos de apoio, desembarque e embarque de passageiros devem ser objectos de controlo de segurança adequados.
- (f) O acesso às áreas públicas situadas perto da zona de movimentação de aeronaves, os parques automóveis, paragens de táxis e de outros transportes públicos bem como edifícios situados nas proximidades do aeródromo, devem ser objectos de controlo de segurança adequados.

12.D.125 Patrulhamento e vigilância

12.D.120 Áreas e objectivos sensíveis a proteger nos aeródromos

- (a) As seguintes áreas dos aeródromos devem ser objecto de medidas de protecção e controlo de segurança adequados e baseados numa avaliação do risco:
- (1) Toda a área de movimento com especial atenção para as áreas de estacionamento de aeronaves;
 - (2) Terminais de passageiros;
 - (3) Terminais VIP;
 - (4) Depósitos de bagagens situados no terminal de passageiros;
 - (5) Terminais de carga;
 - (6) Áreas de manutenção de aeronaves;
 - (7) Instalações de navegação aérea e comunicações;
- (a) A vigilância de todo o perímetro aeroportuário incluindo o terminal é essencial para prevenir ataques contra aeronaves, pessoas, instalações, e outras facilidades aeroportuárias.
- (b) A administração aeroportuária é responsável pela vigilância, devendo para o efeito utilizar o CCTV e o patrulhamento através dos agentes de segurança.
- (c) Os agentes de segurança devem patrulhar com frequência, porém de forma imprevisível todo o terminal do aeródromo, as áreas públicas, o perímetro da vedação e as áreas circunvizinhas, variando o período e o itinerário, de modo a detectar possíveis ataques contra as aeronaves, a pista, o caminho de circulação e conferir segurança e protecção geral à aviação civil.
- (d) A administração aeroportuária deve assegurar que são mantidos os registos da realização das patrulhas referidas no parágrafo anterior.
- (e) Em todos os aeródromos deve existir ao longo do perímetro da vedação um caminho periférico para facilitar a realização das patrulhas de segurança.
- (f) O referido caminho deve estar em bom estado de conservação, permitir a circulação de veículos automóveis e estar sempre desobstruído.
- (g) 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.
- (h) As patrulhas de segurança, sejam elas apeadas ou montadas, devem estar equipadas com coletes reflectores, meios adequados de comunicação e devem dispor de procedimentos que lhes permitam coordenar os seus movimentos e acções com a torre de controlo, com o órgão operacional aeroportuário e com as forças de segurança no aeródromo.

- (i) Devem estar ainda, equipadas com meios de iluminação portáteis, que lhes permitem revistar possíveis esconderijos de intrusos durante a noite.
- (j) Os elementos das patrulhas devem obedecer todas as normas e procedimentos relacionados com a segurança operacional instituídos.
- (k) A administração aeroportuária pode mediante a avaliação do risco, introduzir ao longo da vedação, sistemas de detecção de intrusos, camaras de vigilância e iluminação periférica, de modo a aumentar a eficácia da vigilância ao longo do perímetro.
- (l) As áreas públicas e as ARS devem ser constantemente vigiadas pelas forças de segurança, prestando especial atenção aos locais onde se pode esconder armas, explosivos ou outros artigos e substâncias proibidas.
- (m) Os elementos que efectuem a patrulha ou qualquer detentor dum cartão de acesso válido devem abordar e verificar a identidade de todos quantos estiverem no interior de ARS sem estar a ostentar de forma visível e acima da cintura, os respectivos cartões de acesso, devendo no final reportar tal ocorrência às autoridades aeroportuárias.
- (n) No final de cada acção de patrulhamento deve ser elaborado um relatório de patrulha, que deve ser mantido em arquivo durante pelo menos 30 (trinta) dias.

12.D.130 Princípios gerais do controlo de acesso

- (a) O acesso ao lado ar dos aeródromos deve ser rigorosamente controlado de modo a prevenir o acesso não autorizado.
- (b) O controlo de acesso deve ser assegurado pela administração aeroportuária, cujo pessoal seja formado e certificado conforme previsto no PNFTCSAC.
- (c) As administrações aeroportuárias podem, mediante concurso público, celebrar contratos de prestação de serviço em matéria de controlo de acesso com empresas de segurança privada nacionais, desde que estas disponham de adequada capacidade e idoneidade e preencham os requisitos técnicos definidos pela autoridade aeronáutica em regulamento próprio e os estabelecidos na lei que estabelece o Regime Jurídico de Exercício da Actividade de Segurança Privada.

12.D.135 Pontos de controlo de acesso

- (a) As tarefas a serem executadas em cada ponto de controlo de acesso devem estar claramente definidas nos PSA, aprovados pela autoridade aeronáutica.
- (b) Todos os portões de emergência devem estar devidamente identificados e trancados e devem constar do PSA.
- (c) Os pontos de controlo de acesso localizados no exterior dos edifícios devem ser dotados de abrigos ou guaritas e situar-se em locais com visibilidade e iluminação adequadas ao cumprimento das tarefas de controlo.
- (d) Cada ponto de controlo de acesso deve ser equipado no mínimo com:
 - (1) Mobiliário;
 - (2) Sistema que permite a comunicação com os restantes postos de controlo e com as operações aeroportuárias;
 - (3) Sistema de alarme para situações de emergência;
 - (4) Lista telefónica interna;
 - (5) Pasta para registos diversos;
 - (6) Quadro de avisos e informações;
 - (7) Iluminação de emergência;
 - (8) Equipamentos para inspecção de pessoas e veículos, conforme aplicável;
 - (9) Lista de artigos proibidos.
- (e) Os pontos de controlo de acesso de veículos devem ainda ser equipados com barreiras de suspensão eléctrica ou mecânica.

12.D.200 REGIME DE CONTROLO

12.D.205 Acesso a ARS

O acesso às ARS do aeródromo está limitado:

- (1) Aos passageiros na posse de documentos de viagem legítimos;
- (2) Aos tripulantes na posse de um cartão de tripulante e que esteja uniformizado e escalado para um voo;
- (3) Ao *staff* aeroportuário e outras pessoas a quem tenham sido atribuídas um cartão de acesso pela administração aeroportuária;
- (4) Às forças e serviços de segurança e emergência;
- (5) Ao serviço das alfândegas, da saúde e fitossanitários.

12.D.210 Acesso de passageiros

Os passageiros podem aceder às ARS, apenas para efeito de embarque ou desembarque, mediante a apresentação dos respectivos cartões de embarque e de documentos de identificação válidos, previstos na secção 12.F.100.

12.D.215 Acesso de tripulantes, *staff* aeroportuário e outras pessoas

- (a) A identificação de tripulantes, *staff* aeroportuário, pessoal de serviço, e de outras pessoas que acedem às ARS, deve ser realizada nos postos de controlo de acesso, visando verificar a autenticidade do cartão de acesso, a sua validade e a correcção dos dados nele contidos em comparação com os do seu portador, designadamente a fotografia.
- (b) Para efeitos de controlo de acesso a ARS, os tripulantes devem apresentar os respectivos cartões de membro de tripulação, emitidos pela autoridade aeronáutica, estarem devidamente uniformizados e ainda estarem escalados para um voo.
- (c) Enquanto a autoridade aeronáutica não emitir o cartão de membro de tripulação, o controlo da identidade dos tripulantes faz-se através do cartão do operador aéreo a que pertence o tripulante.
- (d) Os operadores aéreos cujos tripulantes têm necessidade legítima de aceder às salas de embarque para empreenderem um determinado voo, devem enviar com 24 (vinte e quatro) horas de antecedência aos aeródromos as listas dos tripulantes com os horários dos respectivos voos e destinos.
- (e) De igual modo, os inspectores da autoridade aeronáutica devem, para efeitos de controlo de acesso às ARS, apresentar as suas credenciais oficiais de identificação.
- (f) Os tripulantes, o *staff* aeroportuário e quaisquer outras pessoas que não seja passageiros, que tenham legitimidade de acesso às ARS, assim como as respectivas bagagens ou pertences são rastreados a 100%.
- (g) O método de rastreio utilizado nos postos de controlo de acesso é um dos utilizados no rastreio de passageiros e respectivas bagagens.
- (h) Compete à administração aeroportuária a implementação de rastreios aos tripulantes, ao *staff* aeroportuário e às outras pessoas que não sejam passageiros, recorrendo quer à PN, quer às empresas de segurança privada.

12.D.220 Acesso de forças e serviços de segurança e de emergência

O acesso de elementos das forças e serviços de segurança do Estado e dos serviços de emergência e das respectivas viaturas às ARS do aeródromo deve ser feito mediante a exibição de cartão de acesso emitido pela administração aeroportuária, salvo quando a urgência da missão a cumprir seja incompatível com o processo normal de emissão do cartão.

12.D.225 Acesso de serviços das alfândegas, da saúde e fitossanitários

O pessoal aduaneiro, dos serviços de saúde e dos serviços fitossanitários que prestam serviço no aeródromo estão também vinculados ao uso de cartão de acesso emitidos pela administração aeroportuária.

12.D.230 Acesso de serviços independentes

- (a) Os serviços independentes localizados no aeródromo mas cuja gestão não depende da sua administração e nos quais são identificados objectivos sensíveis ou vulneráveis para a segurança da aviação civil, devem implementar sistemas de autorização e controlo de acesso próprios, aplicáveis apenas às suas instalações, mas que funcionam sob a supervisão do coordenador de segurança aeroportuário.

- (b) O acesso dos trabalhadores de tais serviços às áreas de acesso controlado do aeródromo far-se-á nos termos aplicáveis aos demais trabalhadores, mediante cartão de acesso emitido pela administração aeroportuária.
- (c) Os procedimentos de autorização e controlo de acesso para tais estruturas e serviços são os previstos para todo o aeródromo, com as necessárias adaptações.
- (d) Tais serviços independentes podem ser:
 - (1) Operadores de carga e correio;
 - (2) *Catering*;
 - (3) Instalações de operadores aéreos;
 - (4) Estruturas da aviação geral;
 - (5) Companhias abastecedoras de combustíveis;
 - (6) Outros definidos como tal.

12.D.235 Sistemas automáticos de controlo de acesso

O controlo de acesso pode igualmente ser efectivado através do uso de tecnologia adequada que permita assegurar a inviolabilidade de áreas sujeitas a medidas especiais de segurança e o registo numa base de dados dos acessos ocorridos durante um período de tempo determinado e dos dados de identificação dos titulares dos cartões utilizados.

12.D.240 Controlo de acesso de veículos

- (a) O acesso e circulação de veículos nas ARS limitam-se à execução de tarefas ligadas ao despacho de aeronaves, actividades de manutenção de aeronaves, serviços de *catering* e limpeza, actividades de manutenção, reparação e inspecção de infra-estruturas.
- (b) O acesso às ARS deve ser feito mediante autorização expressa emitida para cada veículo que consiste num dístico a ser colocado no pára-brisas, em local bem visível.
- (c) Tal autorização restringe-se ao veículo, pelo que o condutor e demais ocupantes devem ser possuidores dos respectivos cartões de acesso válidos.
- (d) O acesso de veículos às ARS processa-se exclusivamente pelos pontos de controlo de acesso definidos para viaturas, onde devem ser submetidos a medidas de controlo de segurança, devendo todas as entradas e saídas serem objecto de registo em formulário próprio.
- (e) Nos pontos de controlo acesso às ARS, os veículos, seus condutores e demais ocupantes assim como toda a carga e material transportados devem ser sujeitos ao rastreio.

12.D.245 Gestão e controlo de chaves

- (a) A administração de cada aeródromo deve desenvolver e implementar um sistema eficaz de gestão e controlo de chaves que deve ser auditado semestralmente.
- (b) O sistema de controlo de chaves deve incluir medidas e procedimentos para:
 - (1) O controlo de emissão;
 - (2) Utilização e protecção; e
 - (3) Medidas de contingência para situações de extravio de chaves.
- (c) Caso os concessionários de aeródromo tiverem os seus próprios sistemas de controlo de chaves, estes devem ser utilizados em sintonia com o da administração aeroportuária e mediante autorização e controlo desta.

12.D.250 Circuito fechado de televisão

- (a) Com o intuito de reforçar a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, o controlo de acesso às ARS deve ser complementado pela utilização de um CCVT com a colocação de câmaras em pontos sensíveis e geridas por um sistema de controlo remoto que permite a monitorização e a gravação de imagens.
- (b) As câmaras instaladas nos postos de controlo de acesso devem estar colocadas de modo a captar imagens de pessoas, a matrícula dos carros e a área circunvizinha.
- (c) O CCTV deve ser vigiado permanentemente a partir de um centro equipado para o efeito.
- (d) O sistema deve ter a capacidade de armazenar imagens durante pelo menos 15 (quinze) dias.

12.D.300 SISTEMA DE EMISSÃO E GESTÃO DE CARTÕES DE ACESSO NOS AERÓDROMOS

12.D.305 Generalidades

- (a) A administração aeroportuária deve estabelecer e implementar um sistema de cartões de acesso para a *staff* aeroportuária.
- (b) Todas as pessoas que trabalham no aeródromo ou que tenham a necessidade legítima de acesso às áreas do mesmo, sujeitas às medidas de controlo de segurança, devem ser possuidoras de um cartão acesso emitido pela administração aeroportuária.
- (c) A finalidade da emissão de cartões ou documento equivalente é permitir a identificação do seu titular e facilitar o seu acesso.
- (d) A autorização de acesso para veículos é emitida para fins idênticos.
- (e) Compete ao director do aeródromo autorizar a emissão dos cartões, nos termos do processo estabelecido nesta parte, ficando a sua emissão e registo sob a responsabilidade do serviço de emissão de cartões.
- (f) As ARS do aeródromo devem ser subdivididas em zonas identificadas por letras, números ou cores ou por uma combinação desses elementos.
- (g) Os cartões de acesso e os dísticos para veículos devem indicar a zona cujo acesso é permitido em função das necessidades de trabalho.
- (h) O PSA deve estabelecer os modelos de cartões de acesso que permitem circular em ARS ou em áreas de acesso controlado, em conformidade com o disposto na subsecção 12.D.410.

12.D.310 Gestão do sistema

- (a) A administração aeroportuária deve disponibilizar um espaço para o funcionamento do serviço de emissão de cartões que garanta a segurança e a protecção do sistema de emissão, fornecer os apetrechos necessários e designar um responsável pela sua gestão.
- (b) Compete aos serviços de emissão de cartões e gestão de cartões:
 - (1) Emitir os cartões de acesso permanentes, temporários e para visitantes;
 - (2) Manter actualizada a listagem dos cartões emitidos e efectuar o seu balanço pelo menos de seis em 6 (seis) meses;
 - (3) Fornecer aos pontos de controlo de acesso a listagem dos cartões extraviados, furtados ou roubados;
 - (4) Recolher os cartões fora de prazo e proceder à sua eliminação;
 - (5) Gerir a base de dados de emissão de cartões;
 - (6) Manter actualizado o arquivo de solicitação de cartões;
 - (7) Efectuar uma sensibilização de segurança aos titulares de cartões.
- (c) Os cartões de acesso de pessoas são documentos pessoais e intransmissíveis e devem ser renovados periodicamente, no máximo a cada 2 (dois) anos.
- (d) O extravio, furto ou roubo do cartão de acesso deve ser comunicado imediatamente à entidade emissora, devendo esta manter os registos para efeitos de controlo.
- (e) A entidade emissora deve notificar por escrito o extravio, furto ou roubo de cartões aos postos de controlos de acesso imediatamente após tomar conhecimento da ocorrência.
- (f) No caso do número de cartões extraviados, furtados ou roubados atingir os 10% do total de cartões emitidos, o modelo do cartão em uso deve ser substituído pela administração aeroportuária, em concertação com a Comissão Aeroportuária FALSEC, no prazo máximo de 30 (trinta) dias.
- (g) A administração aeroportuária deve a cada 5 (cinco) anos, proceder à alteração dos elementos de segurança contidos no cartão de acesso aeroportuário vigente ou alterar o modelo do referido cartão de acesso.

12.D.400 PROCESSO DE EMISSÃO DE CARTÕES DE ACESSO**12.D.405 Cartões de acesso permanente**

- (a) A solicitação de cartões de acesso é feita mediante o preenchimento de um formulário adoptado pela administração aeroportuária, assinado pelo responsável da entidade requerente, que responde pela veracidade das declarações prestadas e pela devolução do cartão à entidade emissora quando expire a sua validade ou ocorra o fim do vínculo laboral do seu titular com a entidade requerente.
- (b) O formulário deve conter a identificação do beneficiário, os dados de um documento de identificação, o local de trabalho, as funções que desempenha, os motivos que justificam a necessidade de acesso e as áreas a que pretende ter acesso.
- (c) O formulário deve fazer-se acompanhar da cópia do documento de identificação e da autorização para a realização de verificação de antecedentes.
- (d) A prestação de declarações ou informações falsas pelo interessado, assim como a existência de registo de crimes, referidos no parágrafo (b) da subsecção 12.D.465, constituem fundamento bastante para não ser concedida a autorização de acesso.
- (e) As autorizações de acesso podem ser canceladas a todo tempo pela administração aeroportuária, em resultado da verificação das condutas previstas no parágrafo anterior, ou em virtude de sanções disciplinares, ou ainda, quando ocorrer violações das normas e procedimentos previstos no PNSAC e no PSA, nomeadamente, quando se verificar a violação das disposições relativas à correcta utilização do cartão de acesso.
- (f) A administração aeroportuária deve estabelecer procedimentos para retirar temporária ou definitivamente os cartões de acesso às pessoas que violem as condições de uso dos mesmos ou de acesso às ARS ou incumpram as normas ou procedimentos de segurança instituídos.
- (g) A emissão de cartões de acesso permanentes só é feita quando for fundamentada a sua necessidade, ficar provado o vínculo laboral entre o interessado e a entidade requerente e a verificação de antecedentes do interessado assim o aconselharem.
- (h) O local de produção de cartões de acesso bem como o sistema utilizado para o efeito devem ser alvos de medidas de protecção adequadas.
- (i) O processo de produção de cartões de acesso apenas deve ser iniciado após ordem escrita por parte do director do aeródromo, cumprida toda a tramitação estabelecida para o efeito.
- (j) A administração aeroportuária deve assegurar que os titulares de cartões de acesso recebam uma sensibilização de segurança antes de serem autorizados a aceder ao lado ar, ARS ou às áreas de acesso controlado.
- (k) Devem ser mantidos os registos de toda a documentação relativa ao processo de emissão do cartão de acesso aeroportuário.
- (l) Deve ser mantida a cópia do documento que comprove a sensibilização de segurança devidamente assinado pela entidade que a realiza e pelo titular do cartão no momento da recepção.
- (m) A sensibilização de segurança pode ser feita de forma escrita, oral ou através de meios audiovisuais e ter a duração mínima de 1 (uma) hora.
- (n) Independentemente do método utilizado para a realização da sensibilização de segurança, no final é efectuado um teste para assegurar que o candidato a titular de cartão de acesso percebeu o conteúdo do mesmo, devendo a entidade responsável guardar os respectivos registos.
- (o) Recomenda-se a inclusão de aspectos relativos à segurança operacional na sensibilização de segurança.
- (p) Todo o material utilizado na produção de cartões de acesso nomeadamente computadores, câmara fotográficas, registos de cartões emitidos, cartões em branco entre outros devem ser mantidos em local seguro, cujo acesso é permitido exclusivamente ao pessoal directamente envolvido na produção de cartão de acesso.
- (q) Os cartões em branco devem ser conservados em local seguro e serem numerados apenas no momento da impressão.

12.D.410 Formato, dimensão e conteúdo do cartão de acesso permanente

- (a) O cartão de acesso deve ter formato rectangular e uma dimensão não inferior a 5,5X8,5 mm, de modo a permitir a inserção de todos os elementos necessários à identificação do seu titular bem como a sua fácil leitura pelo pessoal que exerce o controlo de acesso.
- (b) O cartão de acesso às áreas do aeródromo cujo acesso é controlado, deve conter no mínimo os seguintes dados:
 - (1) Nome do titular;
 - (2) Fotografia do titular;
 - (3) Número de série do cartão;
 - (4) Validade do cartão;
 - (5) Áreas a que o titular pode aceder.

12.D.415 Cartões temporários

- (a) As administrações aeroportuárias podem emitir, a título excepcional e por razões devidamente justificadas, designadamente para a prestação de serviços de curta duração, cartões temporários de acesso a áreas de acesso controlado dos aeródromos, com validade não superior a 120 (cento e vinte) dias.
- (b) Os pedidos de emissão de tais cartões devem ser devidamente fundamentados, devendo os seus destinatários serem sujeitos a verificação de antecedentes ou em alternativa serem escoltados em permanência por um titular de um cartão permanente enquanto permanecerem no interior de ARS.
- (c) Os cartões temporários devem conter os seguintes elementos:
 - (1) Nome do titular;
 - (2) Fotografia do titular, quando o seu prazo de validade for superior a 30 (trinta) dias;
 - (3) Número de série do cartão;
 - (4) Validade do cartão;
 - (5) Áreas a que o titular pode aceder.
- (d) Sempre que a administração aeroportuária emita cartões de acesso temporários com prazo de validade não superior a 30 (trinta) dias, os pontos de controlo de acesso devem ser munidos de cópia de documento de identificação dos seus titulares contendo suas fotografias actualizadas para efeitos de confrontação no momento em que o titular do cartão pretenda aceder a uma ARS.

12.D.420 Cartão para visitantes

- (a) Podem ser emitidos cartões para visitantes destinados a autorizar visitas de curta duração no interior de ARS, devendo os mesmos serem escoltados, em permanência, por um titular de um cartão permanente.
- (b) A atribuição de cartões de acesso para visitante não implica a verificação dos antecedentes do seu destinatário.

12.D.425 Emissão do cartão a membros da tripulação

- (a) A autoridade aeronáutica é a entidade responsável pela emissão do cartão de membros da tripulação.
- (b) O cartão de identificação de tripulante não deve ter um prazo de validade superior a 5 (cinco) anos.
- (c) O cartão de identificação de tripulante deve ser devolvido imediatamente à entidade emissora nas seguintes situações:
 - (1) A pedido da entidade que o emitiu;
 - (2) Cessação do vínculo laboral do tripulante;
 - (3) Mudança do empregador;
 - (4) Término do prazo de validade.
- (d) Do cartão de identificação do tripulante deve constar:
 - (1) O nome e a fotografia;
 - (2) O número do cartão;
 - (3) O nome do operador aéreo;
 - (4) A palavra “CREW”;
 - (5) A data de validade.

- (e) Aos membros da tripulação de aeronaves estrangeiras não devem ser emitidos cartões de acesso a áreas de acesso controlado, ainda que façam escala frequente nesse aeródromo, devendo ser aceite o respectivo cartão de tripulante emitido pelo seu operador aéreo.
- (f) Os tripulantes que não tenham um cartão de acesso aeroportuário válido são escoltados em permanência nas ARS que não sejam salas de embarque, áreas imediatamente adjacentes à aeronave na qual chegaram ou partiram e áreas reservadas para a tripulação.

12.D.430 Obrigações do titular do cartão de acesso

- (a) O titular do cartão de acesso aeroportuário e de tripulação está vinculado às seguintes obrigações:
 - (1) Utilizá-lo apenas e exclusivamente no exercício das suas funções;
 - (2) Exibi-lo em permanência e em local visível, acima do nível da cintura e na parte exterior do vestuário;
 - (3) Comunicar de imediato o seu extravio furto ou roubo;
 - (4) Saber identificar as áreas cujo acesso lhe é permitido;
 - (5) Interpelar ou participar à autoridade policial ou aos serviços de segurança aeroportuárias, as pessoas que penetrem ou tentem penetrar em áreas de acesso controlado sem um cartão de acesso válido;
 - (6) Interpelar ou participar à autoridade policial ou aos serviços de segurança aeroportuárias, os veículos não autorizados observados em áreas de acesso controlado;
 - (7) Informar à entidade de segurança aeroportuária os casos de violação das normas de segurança que constatar;
 - (8) Manter o cartão de acesso em bom estado de conservação.
- (b) Sempre que, por razões de ordem operacional, não seja possível usar o cartão na parte superior do vestuário, este deve conter um bolso transparente, localizado acima da cintura ou no braço, através do qual o cartão possa ser visto e a identificação do seu titular verificada.

12.D.435 Emissão e atribuição de dístico de acesso para veículos

- (a) A administração aeroportuária deve estabelecer e implementar um sistema de dísticos de acesso para veículos, que inclui:
 - (1) A emissão de dísticos de acesso; e
 - (2) O registo de dísticos de acesso.
- (b) Compete ao director do aeródromo autorizar a emissão de dísticos de acesso para veículos, cujo processo deve obedecer aos mesmos critérios adoptados em relação ao acesso de pessoas, com as necessárias adaptações.

12.D.440 Acesso permanente ou temporário de veículos

- (a) A atribuição de dísticos de acesso permanente ou temporário para veículos, às ARS, depende do seguinte:
 - (1) Preenchimento pela entidade, instituição ou serviço de que depende a viatura, do formulário do pedido;
 - (2) Apresentação do pedido referido no parágrafo anterior, acompanhado de fotocópia do livrete e do título de registo de propriedade da viatura e do seguro automóvel;
 - (3) Decisão favorável do director do aeródromo;
 - (4) Fornecimento da identidade dos prováveis condutores do veículo em questão.
- (b) O serviço de emissão de cartões deve emitir o dístico de acesso para veículos, fazendo a entrega à entidade solicitante mediante guia numerada que deve ser arquivada.
- (c) O dístico de acesso permanente para veículos deve ser renovado anualmente.
- (d) A administração aeroportuária deve a cada 5 (cinco) anos proceder à alteração dos elementos de segurança contidos no dístico ou alterar o seu modelo.

12.D.445 Acesso pontual

A autorização de acesso pontual de veículos às ARS processa-se da seguinte forma:

- (1) Mediante autorização dos serviços operacionais do aeródromo ou do coordenador de segurança;
- (2) O pessoal do ponto de controlo de acesso deve reter, à entrada, o livrete da viatura ou outro documento equivalente, contra a entrega do dístico de acesso que é restituído à saída, mediante devolução do documento retido;
- (3) Todas as entradas e saídas devem ser devidamente registadas em impresso próprio.

12.D.450 Características do dístico de autorização de acesso para veículos

O dístico de autorização de acesso para veículos deve conter, no mínimo, os seguintes dados:

- (1) Identificação do aeródromo;
- (2) Número de segurança do veículo;
- (3) Matrícula do veículo;
- (4) Prazo de validade do cartão até 12 (doze) meses;
- (5) Áreas de acesso;
- (6) Identificação da entidade proprietária do veículo;
- (7) Postos de controlo de acesso ao qual o veículo é permitido entrar.

12.D.455 Obrigações da entidade solicitante

- (a) A entidade solicitante é responsável pela circulação do veículo dentro do perímetro aeroportuário e deve zelar pelo integral respeito das normas de circulação impostas pela administração aeroportuária.
- (b) A entidade solicitante deve comunicar imediatamente ao director do aeródromo a retirada de serviço e o fim das actividades sempre que um veículo deixe de executar os serviços que justificaram a autorização de acesso e circulação em ARS, devolvendo o respectivo dístico.

12.D.460 Obrigações dos condutores de veículos autorizados

São obrigações genéricas dos condutores de veículos autorizados a aceder e a circular nas ARS de um aeródromo:

- (1) Estar na posse dum cartão de acesso aeroportuário válido e ostentá-lo de forma visível acima da cintura;
- (2) Utilizar o veículo apenas no exercício das suas funções;
- (3) Exibir o dístico de acesso em permanência e em local visível no pára-brisas;
- (4) Comunicar imediatamente, à administração aeroportuária, o extravio do dístico;
- (5) Aceder unicamente às áreas para as quais está autorizado;
- (6) Respeitar as normas de circulação vigentes no aeródromo;
- (7) Exibir o seu cartão pessoal de autorização de acesso;
- (8) Prestar nos pontos de controlo de acesso as informações que lhes forem solicitadas;
- (9) Submeter-se e permitir que o veículo que conduz, as pessoas e a carga que transporta sejam submetidos à inspecção.

12.D.465 Verificação de antecedentes

- (a) Fica sujeito a um processo de verificação de antecedentes, todo o pessoal com necessidade legítima de acesso às ARS, designadamente, aquele que:
 - (1) For permitido o acesso não acompanhado a uma ARS dum aeródromo e não for passageiro;
 - (2) Se candidatar a um emprego, num operador aéreo ou na administração aeroportuária;
 - (3) Prestar serviço numa empresa concessionária dum aeródromo;

- (4) Trabalhar no interior dum aeródromo por força dum contrato de prestação de serviços celebrado entre a sua entidade patronal e um operador aéreo ou uma administração aeroportuária;
- (5) Se candidatar a um emprego numa empresa fornecedora de *catering*;
- (6) Se candidatar a um emprego numa empresa de preparação e entrega de carga, de correio e de encomendas expresso;
- (7) Implementa controlos de segurança no âmbito da aviação civil.
- (b) Constituem motivos bastante para a exclusão dum possível candidato a um emprego relacionado com a implementação de medidas de controlo segurança da aviação civil ou a não emissão de um cartão de acesso à ARS, a existência de condenação pelos crimes relacionados com:
- (1) Tráfico ou posse de drogas;
 - (2) Tráfico ou posse ilegal de armas;
 - (3) Organizações terroristas ou colaboração com organizações terroristas;
 - (4) Sabotagem contra a defesa nacional;
 - (5) Traição;
 - (6) Atentado contra comunicação e outros serviços essenciais;
 - (7) Organização criminosa;
 - (8) Extorsão;
 - (9) A segurança pública;
 - (10) Actos de interferência ilícita;
 - (11) Crimes sexuais;
 - (12) Burla;
 - (13) Fraudes;
 - (14) Furtos e roubos;
 - (15) Falsificação de documentos e corrupção.
- (c) Em certas circunstâncias, após a reabilitação de um infractor feita nos termos legais, a direcção do aeródromo, pode, ouvida a Comissão Aeroportuária FALSEC considerar que o mesmo não constitui risco para a segurança da aviação civil, podendo consequentemente ser-lhe atribuído um cartão de acesso a ARS e ser admitido em funções de segurança da aviação civil.
- (d) As entidades empregadoras de pessoal envolvido na implementação de medidas de controlo de segurança da aviação civil e a administração aeroportuária enquanto entidade responsável pela emissão de cartões de acesso à ARS do aeródromo são responsáveis pela realização da verificação de antecedentes.
- (e) A administração aeroportuária deve emitir o cartão de acesso aeroportuário somente após o candidato fornecer uma autorização escrita autorizando a realização de verificação de antecedentes.
- (f) A verificação inicial de antecedentes abrange os últimos 5 (cinco) anos e deve incidir sobre os seguintes aspectos:
- (1) A identificação completa da pessoa;
 - (2) Os locais de residência do indivíduo;
 - (3) Habilitações literárias, formação e experiência profissional;
 - (4) Declaração em como a informação prestada é completa e verdadeira;
 - (5) Entrevista dos candidatos por pessoal devidamente qualificado para o efeito;
 - (6) Autorização por parte do candidato em como podem ser pesquisadas informações pessoais e profissionais através de anteriores entidades empregadoras, estabelecimentos de ensino, serviços de informação e pessoas da sua relação, para efeito de verificação e confirmação de antecedentes;
- (7) A justificação para qualquer ausência do emprego superior a 30 (trinta) dias;
 - (8) A sua competência linguística, se necessária;
 - (9) Os seus antecedentes policiais e criminais.
- (g) Os antecedentes policiais devem ser solicitados à PN e à PJ.
- (h) Os antecedentes criminais devem ser solicitados ao arquivo de Identificação Civil e Criminal ou noutro serviço onde tais dados puderem ser disponibilizados.
- (i) A verificação de antecedentes do pessoal envolvido na implementação de medidas de segurança da aviação civil e de outras pessoas com acesso desacompanhado às ARS deve incluir para além do referido no parágrafo (f) desta subsecção, a investigação de um possível envolvimento com grupos criminosos, terroristas ou seus apoiantes.
 - (j) Quando se constatar que a pessoa é um estrangeiro ou que é um nacional que tenha tido residência fixa num país estrangeiro, deve-se solicitar à PJ que verifique nas bases de dados da INTERPOL os eventuais antecedentes policiais e criminais dessa pessoa.
 - (k) A verificação de antecedentes deve ser repetida de 3 (três) em 3 (três) anos.
 - (l) Os documentos relativos à verificação de antecedentes devem ser conservados no processo individual do trabalhador, desde a admissão até 1 (um) ano após a cessação do contrato laboral, para efeitos de consulta, no âmbito de actividades de controlo de qualidade levadas à cabo por inspectores da autoridade aeronáutica, de entidades estrangeiras ou de organizações internacionais, no interesse da segurança da aviação civil internacional.
 - (m) Para a recolha de elementos que permitam fazer a verificação inicial de antecedentes dos candidatos a empregos nas instituições que operam nos aeródromos e das pessoas com acesso desacompanhado às ARS, deve ser utilizado, com as devidas adaptações, o formulário constante do anexo A, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- 12.D.500 SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE CONTROLO DE ACESSO ÀS ÁREAS RESTRITAS DE SEGURANÇA DOS AERÓDROMOS, DE CONTROLO DO PERÍMETRO E DE DETECÇÃO DE INTRUSÃO EM AERONAVES ESTACIONADAS**
- 12.D.505 Sistema electrónico de controlo de acesso nos aeródromos**
- (a) Antes de se estabelecer um sistema electrónico de controlo de acesso nos aeródromos, devem ser tomadas em conta as seguintes medidas:
- (1) Definir e referenciar o lado ar e o lado terra bem como os respectivos pontos de acesso;
 - (2) Definir quais as áreas de acessos controlados e efectuar estudos exaustivos que devem incluir:
 - (i) A definição dos níveis de acessos das diferentes entidades e a consequente atribuição de credenciais fazendo referência a limitação dos níveis de acessos;
 - (ii) A avaliação do fluxo de pessoas a atravessar a fronteira entre as diferentes áreas;
 - (3) Optimização dos corredores de acessos através da adopção duma das seguintes medidas:
 - (i) Fechar determinados corredores de acessos, providenciando protecção mecânica;
 - (ii) Guardar os pontos de controlo de acesso;
 - (iii) Providenciar o controlo automático de acesso.
- (b) A escolha entre as diferentes medidas referenciadas no parágrafo (3) (a) desta subsecção depende de vários factores entre os quais:
- (1) A segurança exigida para as zonas adjacentes;
 - (2) O fluxo do acesso ao longo dos corredores;
 - (3) Os custos das medidas de segurança exigidas para o controlo.

- (c) Na selecção dum sistema electrónico de controlo de acesso devem ser consideradas pelo menos as seguintes medidas:
- (1) O sistema de segurança deve ter um controlo isolado e independente;
 - (2) Adopção de medidas preventivas no sentido de salvaguardar o sistema de comunicação da rede, contra interferências ou outras anomalias;
 - (3) O tempo de resposta caso ocorra alguma anomalia deve ser curto, de forma a garantir a continuidade de funcionamento do sistema;
 - (4) O sistema não deve interferir e nem ser afectado por qualquer outro equipamento utilizado no aeródromo;
 - (5) O equipamento que efectua a leitura da credencial deve ser robusto, seguro e resistente às condições atmosféricas;
 - (6) O centro de controlo e o sistema de informação devem ser reforçados com medidas adicionais de segurança;
 - (7) O sistema deve ser simples de operar e de manter;
 - (8) A actualização da informação e de credenciais, assim como relatórios de segurança devem ser automaticamente disponibilizados às pessoas autorizadas para o efeito;
 - (9) O modelo de apresentação da informação existente no centro de controlo deve ser de fácil entendimento e deve conter informação pertinente, relacionada com a acção a ser desencadeada;
 - (10) As informações básicas do sistema devem ser facilmente actualizadas em função das exigências de cada circunstância.
- (d) Os procedimentos de instalação do sistema devem ser rigorosamente controlados de modo a garantir que:
- (1) Haja protecção dos elementos da rede;
 - (2) Em situações de emergência, a energia eléctrica seja disponibilizada pelo aeródromo ou através de uma outra fonte de reserva;
 - (3) A todos os níveis, o sistema disponha de uma reserva de energia para operar em segurança em caso de falha de energia.
- (e) Devem ser desenvolvidos e implementados procedimentos apropriados para testar de forma frequente o sistema.
- (f) Deve promover-se, na medida do possível a utilização de sistemas biométricos de controlo de acesso.
- (g) O sistema não deve ser prejudicial ao ambiente e à saúde das pessoas.

12.D.510 Sistema electrónico de controlo do perímetro do aeródromo

Ao desenvolver, um sistema electrónico de controlo do perímetro do aeródromo deve-se ter em conta os seguintes aspectos:

- (1) Equilíbrio na relação custo benefício no que se refere a protecção conferida e na gestão do pessoal empenhado no controlo do perímetro;
- (2) Ser fiável e de manutenção rápida;
- (3) Ser calibrado de modo a produzir uma baixa taxa de falsos alarmes;
- (4) Ser fácil de operar e não ser afectado por falhas humanas;
- (5) Ser de fácil instalação e permitir uma rápida integração com outros sistemas já existentes;
- (6) Ser fácil de expandir através da integração de novas unidades caso for necessário;
- (7) Ser robusto e resistente às intempéries;
- (8) Ter uma fonte de energia em reserva que lhe permita operar automaticamente e de forma segura em situações de falha de energia;
- (9) Estar de acordo com os regulamentos e padrões de segurança existentes.

12.D.515 Equipamentos para detecção de intrusão em aeronaves estacionadas

- (a) No desenvolvimento, aquisição e implementação de equipamentos de detecção de intrusão em aeronaves estacionadas deve-se ter em conta os seguintes aspectos:
- (1) Ser móvel e de preferência portátil;
 - (2) Se o sistema for eléctrico, este deve ser auto-suficiente;
 - (3) Existência de um mecanismo para evidenciar sinais de violação;
 - (4) Cobrir todas as áreas próximas da aeronave a ser vigiada, sem deixar nenhuma zona de sombra;
 - (5) Não ser afectado pelas condições atmosféricas;
 - (6) Ser calibrado de modo a produzir baixa taxa de falsos alarmes;
 - (7) Os sensores devem ser, de preferência, passivos, que não emitem radiações;
 - (8) Não interferir e nem ser afectado por qualquer outro equipamento utilizado no aeródromo;
 - (9) Operar de forma contínua;
 - (10) Se verificar uma intrusão o sistema deve ser capaz de:
 - (i) Accionar o alarme;
 - (ii) Gravar a intrusão para que possa ser facilmente exibida a informação quando for necessário;
- (b) O equipamento de detecção de intrusão deve ser alvo de manutenção periódica.
- (c) Devem estar disponíveis, peças sobresselentes para efeitos de reparação.

12.E MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS ÀS AERONAVES

12.E.100 SEGURANÇA DAS AERONAVES

12.E.105 Princípios gerais

- (a) A primeira linha de defesa contra o acesso não autorizado às aeronaves é constituída pela integridade dos limites entre o lado terra e o lado ar.
- (b) O operador aéreo é o primeiro responsável pela segurança da aeronave, sem prejuízo da responsabilidade dos operadores aeroportuários relativamente à supervisão dos movimentos de pessoas e veículos na placa.
- (c) O operador aéreo deve ter em conta o PSA, de modo a que as medidas de segurança possam ser devidamente coordenadas e complementadas.
- (d) Independentemente do local onde uma aeronave estiver estacionada no aeródromo, esta deve ser a todo o tempo protegida contra o acesso não autorizado.
- (e) Todas as medidas de protecção, visam salvaguardar a esterilização da aeronave de forma a protegê-la da introdução de artigos proibidos, nomeadamente, armas e engenhos explosivos.

12.E.110 Controlo do acesso às aeronaves

- (a) 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.
- (b) O pessoal de segurança, a tripulação e o pessoal de manutenção devem identificar qualquer pessoa que se aproxime da aeronave ou nela penetre sem estar devidamente credenciada e, em caso de dúvida ou suspeita, devem chamar as forças de segurança presentes no aeródromo.
- (c) No caso de aeronaves que estejam fora de serviço, todos os pontos de acesso devem ser fechados e as escadas ou mangas de acesso retiradas.

- (d) Quando as aeronaves se encontrarem fora de serviço, devem ser protegidas com selos ou adesivos devidamente numerados, ou outros meios destinados a revelar violações dos pontos de acesso às mesmas.
- (e) Em caso de utilização de selos de segurança estes devem obedecer aos seguintes requisitos:
- (1) Poder revelar violações;
 - (2) Serem numerados e controlados individualmente;
 - (3) Os números devem ser registados e mantidos pelo coordenador de segurança do operador aéreo ou por outra entidade indicada no PSOA durante pelo menos 30 (trinta) dias;
 - (4) Antes da entrada em serviço da aeronave, os selos existentes nessa aeronave devem ser inspeccionados pelo operador aéreo para detectar sinais de violação;
 - (5) Caso seja detectada violação ou exista suspeita desta, deve ser efectuada uma verificação de segurança da aeronave antes da sua entrada em serviço.
- (f) As aeronaves devem ser estacionadas longe das vedações ou barreiras fáceis de transpor e em áreas bem iluminadas.
- (g) As escadas de acesso devem ser colocadas num local afastado ou então imobilizadas, de modo a evitar que alguém recorra a elas para aceder indevidamente às aeronaves.
- (h) Havendo CCTV funcional, pelo menos uma das câmaras, deve estar direccionada para o local de estacionamento das aeronaves.
- (i) Patrulhas, várias vezes ao longo do dia e com intervalos irregulares, devem ser feitas pelo pessoal de segurança do aeródromo.
- (j) Possíveis pontos de lançamento de ataques contra instalações aeroportuárias e a aeronave através de mísseis portáteis de defesa aérea (MANPADS) devem ser igualmente alvos de patrulhamento pelo pessoal de segurança do aeródromo.
- (k) Podem ser utilizados dispositivos electrónicos de detecção de intrusão, desde que haja pessoal de segurança disponível para prontamente reagir e investigar as causas do alarme.
- (l) O pessoal de segurança aeroportuária deve monitorizar a movimentação de pessoas e veículos de e para as aeronaves em ARS de modo a impedir o acesso não autorizado às mesmas.
- (m) Nas situações em que não existem mangas de acesso e em que os passageiros têm que caminhar ou então serem transportados de autocarro para a aeronave, o operador aéreo deve implementar medidas de modo a assegurar que:
- (1) Apenas *staff* e passageiros devidamente autorizados e rastreados acedam à aeronave;
 - (2) Os passageiros sejam escoltados ou estejam sob vigilância do *staff*;
 - (3) De modo algum ocorra a mistura entre os passageiros a embarcar e os que desembarcam;
 - (4) Antes do embarque de passageiros no autocarro, seja efectuada uma inspecção visual ao mesmo para detectar a presença de artigos proibidos, especialmente se o referido veículo se movimenta entre o lado terra e o lado ar.
- (c) O operador aéreo deve elaborar e manter em cada tipo de aeronave, as listas de verificação específicas, destinadas a serem utilizadas no controlo e na verificação de segurança, conforme for o caso.
- (d) As listas de verificação devem conter para além das áreas a serem revistadas, as seguintes informações:
- (1) Data da acção realizada;
 - (2) Número do voo, registo da aeronave, hora do início e do fim da acção realizada;
 - (3) Nome e assinatura do responsável.
- (e) Sem prejuízo do previsto no parágrafo (a) desta subsecção o operador aéreo deve obedecer aos seguintes aspectos:
- (1) As aeronaves que estiverem fora de serviço são sujeitas a uma verificação de segurança da aeronave imediatamente antes ou depois de serem levadas para uma área de acesso restrito para efectuar um voo;
 - (2) Essa verificação pode ser efectuada com alguma antecedência em relação ao momento de serem levadas para uma ARS, devendo neste caso ser garantida a segurança ou guarda das aeronaves desde o início da verificação até a partida;
 - (3) Caso sejam verificadas após serem levadas para a ARS, a segurança ou guarda das aeronaves deve ser garantida desde o início da verificação até a partida;
 - (4) As aeronaves que estiverem em serviço, em rotação ou em escala, são sujeitas a um controlo de segurança da aeronave após o desembarque dos passageiros ou o mais tarde possível antes do embarque dos passageiros, das bagagens e da carga, se for caso disso;
 - (5) No caso de ser realizada uma escala e parte dos passageiros desembarcarem, o operador aéreo deve assegurar-se que nenhum artigo tenha sido deixado a bordo pelos passageiros desembarcados, adoptando as seguintes acções:
 - (i) Após o desembarque dos passageiros destinados a essa escala, os passageiros que ficarem a bordo devem previamente identificar as suas bagagens perante os membros da tripulação ou outra entidade indicada pelo operador aéreo, desde que habilitada a fazer o controlo de segurança;
 - (ii) Os artigos ou bagagens que não tenham sido reclamados pelos passageiros a bordo, deve-se presumir que pertencem a passageiros que desembarcaram nessa escala, devendo serem objecto de controlos de segurança apropriados ou retirados da aeronave, antes da partida da mesma;
 - (6) Durante a realização do controlo de segurança referido no parágrafo (i)(5), os passageiros devem ser mantidos sob vigilância de modo a evitar deslocações no interior da aeronave, para não comprometer a eficácia do controlo;
 - (7) Somente após a realização do controlo de segurança os novos passageiros são permitidos embarcar na aeronave.
- (f) As verificações e os controlos de segurança da aeronave são efectuados logo que todos os fornecedores de serviços, tais como, os de *catering*, limpeza, provisões de bordo, tenham deixado a aeronave.
- (g) As aeronaves devem ser protegidas contra intervenções não autorizadas desde o momento em que as verificações ou os controlos de segurança tiverem início até à partida das aeronaves.
- (h) O operador aéreo é o responsável pela protecção das aeronaves durante e após a realização das verificações ou controlos de segurança.
- (i) O operador aéreo inspeciona a aeronave seguindo os seguintes procedimentos:
- (1) O controlo de segurança da aeronave inclui a inspecção das seguintes zonas acessíveis no interior da aeronave:
 - (i) Bagageiras superiores;

12.E.115 Verificação e controlo de segurança da aeronave

- (a) O operador aéreo é a entidade responsável pela realização da verificação ou controlo de segurança das aeronaves, com base na avaliação do risco feita pelo operador.
- (b) A metodologia a ser utilizada na avaliação do risco deve incluir no mínimo os seguintes aspectos:
- (1) O nível da ameaça prevalente;
 - (2) Aeronave estacionada durante a noite;
 - (3) O local do estacionamento da aeronave;
 - (4) O ponto de origem;
 - (5) O destino;
 - (6) O Estado de registo ou do operador aéreo.
- (g) As aeronaves devem ser protegidas contra intervenções não autorizadas desde o momento em que as verificações ou os controlos de segurança tiverem início até à partida das aeronaves.
- (h) O operador aéreo é o responsável pela protecção das aeronaves durante e após a realização das verificações ou controlos de segurança.
- (i) O operador aéreo inspeciona a aeronave seguindo os seguintes procedimentos:
- (1) O controlo de segurança da aeronave inclui a inspecção das seguintes zonas acessíveis no interior da aeronave:
 - (i) Bagageiras superiores;

- (ii) Instalações sanitárias;
 - (iii) *Galleys*;
 - (iv) Caixotes de lixo;
 - (v) Recipientes de armazenagem;
 - (vi) Costa das cadeiras e bolso destinado a colocação de revistas e outros;
 - (vii) Zona debaixo das cadeiras;
 - (viii) Recipientes e compartimentos destinados ao equipamento da tripulação;
 - (ix) Outros compartimentos da cabina de passageiros e no posto de pilotagem;
- (2) O controlo de segurança da aeronave inclui as seguintes zonas acessíveis do exterior da aeronave:
- (i) Em caso de voos com origem no aeródromo, o porão da aeronave é inspeccionado para garantir que não contém objectos estranhos ou artigos proibidos;
 - (ii) Em caso de voos em trânsito, o porão da aeronave é protegido de acesso não autorizado para garantir a integridade da bagagem e da carga nele acondicionadas e para assegurar que nele não sejam introduzidos objectos não autorizados;
- (3) Concluído o controlo de segurança da aeronave, a pessoa que o tiver realizado dá conhecimento desse facto, por escrito, ao comandante da aeronave;
- (4) O operador aéreo deve conservar a lista de verificação comprovativa do mesmo durante pelo menos 30 (trinta) dias;
- (5) A verificação de segurança da aeronave inclui todas as medidas previstas no controlo de segurança, bem como a inspecção das seguintes zonas acessíveis do exterior da aeronave e o seu porão:
- (i) Painéis de serviço da aeronave;
 - (ii) Poços das rodas;
 - (iii) Compartimentos de serviço;
 - (iv) Porão e zonas adjacentes;
 - (v) Depósitos contidos nos compartimentos de carga;
- (6) As inspecções das áreas referidas no parágrafo anterior devem ser efectuadas pelo pessoal navegante tripulante (PNT), com o auxílio do pessoal de manutenção;
- (7) Deve fazer-se uma inspecção aleatória na ordem dos 10% das bolsas dos coletes salva-vidas para garantir que não contém artigos proibidos;
- (8) A verificação de segurança da aeronave é efectuada com a cabine vazia;
- (9) A verificação de segurança da aeronave é efectuada a qualquer momento em que a aeronave não estiver de serviço, e em qualquer ponto do aeródromo, desde que seja mantida a integridade da inspecção de segurança até a partida, através dos métodos previstos na presente secção;
- (10) Concluída a verificação de segurança da aeronave, a pessoa que a tiver realizado dá conhecimento desse facto, por escrito, ao comandante da aeronave;
- (11) O operador aéreo deve conservar a lista de verificação comprovativa da mesma, durante pelo menos 30 (trinta) dias;
- (12) O operador aéreo deve garantir que o pessoal que efectua as verificações e os controlos de segurança da aeronave esteja familiarizado com o tipo da aeronave em causa e recebeu formação e treino adequados no domínio da realização de tais actividades.

12.E.120 Precauções antes do voo

Antes da realização de qualquer voo, para além do controlo de segurança da aeronave e da verificação de segurança da aeronave, feitos nos moldes descritos na subsecção 12.E.115 o operador aéreo deve garantir o seguinte:

- (1) Supervisão das operações de manutenção à aeronave;

- (2) Prevenção do acesso não autorizado à aeronave, conforme a subsecção 12.E.110;
- (3) Rastreamento de passageiros, tripulantes, bagagens de mão e de porão de acordo com a parte 12.F;
- (4) Escolta e supervisão dos passageiros durante o embarque;
- (5) Supervisão do carregamento das bagagens de porão, da carga, dos correios e do *catering*;
- (6) A confirmação da presença de passageiros autorizados a transportar armas, pessoas detidas ou presas e suas respectivas escoltas, aplicando-se os procedimentos previstos na parte 12.I.

12.E.125 Protecção da cabine de pilotagem

- (a) O operador aéreo é responsável pela salvaguarda e protecção da sua aeronave.
- (b) O operador aéreo deve assegurar que a porta de acesso à cabine de pilotagem seja bloqueada de modo a impedir o acesso não autorizado à mesma durante o voo.
- (c) Em todas as aeronaves equipadas com portas de acesso à cabine de pilotagem:
 - (1) Deve-se garantir que estas sejam fechadas desde o momento em que todas as portas para o exterior sejam fechadas após o embarque, até ao momento em que sejam abertas para o desembarque, excepto quando for necessário permitir a entrada e saída de pessoas autorizadas;
 - (2) Devem ser dotadas de olho mágico, de câmaras de vigilância ou outros meios, que permitam, a monitorização de toda a área da cabine de forma a detectar e alertar os pilotos de comportamento suspeito ou potencial ameaça;
 - (3) O operador aéreo deve estabelecer procedimentos escritos descrevendo os meios e os processos que garantem o fecho da porta da cabine de pilotagem e a vigilância do acesso à mesma e incluí-los no respectivo programa de segurança;
 - (4) O operador aéreo deve estabelecer procedimentos para comunicação entre o pessoal de cabine e o pessoal tripulante;
 - (5) A tripulação deve ser treinada quanto aos procedimentos de segurança de modo a melhor garantirem a segurança da cabine de pilotagem.

12.F MEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AOS PASSAGEIROS

12.F.100 IDENTIFICAÇÃO DE PASSAGEIRO

12.F.105 Princípios gerais

- (a) Ao proceder ao despacho dum passageiro, o operador aéreo deve solicitar o seu documento legal de identificação, comparando a fotografia com o portador, bem como verificando a validade e registando o tipo, número e órgão expedidor, conciliando-o com o seu bilhete de passagem e bagagem.
- (b) O operador aéreo ou a agência de viagem devem dar conhecimento aos passageiros das exigências estabelecidas nesta secção, no acto da aquisição da passagem.
- (c) O passageiro deve apresentar, no momento do despacho para o voo, qualquer um dos documentos legais de identificação listados nesta secção, desde que sejam originais e estejam dentro do prazo de validade.
- (d) Para os voos internacionais, o passageiro deve apresentar o passaporte ou outro documento de viagem exigido pela entidade responsável pela emigração e fronteiras.
- (e) Quando o Estado de Cabo Verde tiver acordos de livre circulação com outros Estados, os passageiros devem, no acto do embarque, apresentar o passaporte ou outro documento legal de identificação expedido pelo respectivo país, em viagem dentro do espaço abrangido pela livre circulação.
- (f) Os operadores aéreos e as agências de viagem podem, por medida de segurança e no momento da aquisição do bilhete ou reserva da passagem, registar o tipo, o número, o órgão expedidor e a validade do documento legal de identificação do passageiro.

12.F.110 Responsabilidades

- (a) Ainda que os bilhetes de passagem tenham sido vendidos de forma remota, por telefone, *internet*, ou na agência de viagem, os operadores aéreos são responsáveis pela identificação dos passageiros, mediante a apresentação de um dos documentos legais de identificação previstos nesta secção.
- (b) A administração aeroportuária deve estabelecer a compatibilidade do cartão de embarque com o documento legal de identificação do passageiro, no posto de controlo de acesso à sala de embarque.
- (c) A administração aeroportuária deve disponibilizar pessoal treinado em quantidade suficiente, para atender o fluxo de passageiros com regularidade, segurança e eficiência, nos canais de controlo de acesso à sala de embarque.

12.F.115 Documento legal de identificação

São documentos legais de identificação, quando originais e válidos, os seguintes:

- (1) Passaporte nacional ou estrangeiro, ordinário, de serviço ou diplomático;
- (2) Passaporte das Nações Unidas;
- (3) Bilhete de identidade de cidadão nacional;
- (4) Cartão de identificação de magistrado;
- (5) Bilhete de identidade militar;
- (6) Bilhete de identidade policial;
- (7) Cartão de identificação do pessoal da PJ;
- (8) Carta de condução nacional;
- (9) Carteiras profissionais emitidas pelas ordens nacionais;
- (10) Cartão de residência de cidadão estrangeiro emitido pela entidade responsável pela emigração e fronteiras;
- (11) A cédula pessoal ou certidão de nascimento, no caso de menores.

12.F.120 Passageiro sem documento legal de identificação

- (a) Em caso de roubo, furto, extravio ou de renovação do documento de identificação, o passageiro deve apresentar, no momento do seu despacho para o voo, conforme couber, o comprovativo da comunicação da ocorrência ou do pedido de renovação feita às autoridades competentes.
- (b) O despacho de passageiro nestas condições, deve ser gerido e acompanhado pelo operador aéreo, em estreita coordenação com os pontos de controlo de acesso à sala de embarque.
- (c) O passageiro que não tenha qualquer documento de identificação e não cumpra o estatuído no parágrafo (a) desta subsecção, não pode ser despachado para um voo.
- (d) O procedimento referente ao documento legal de identificação de passageiro para voos internacionais, quando roubado, furtado ou extraviado, deve seguir os preceitos regulamentares estabelecidos pela entidade responsável pela emigração e fronteiras.

12.F.125 Procedimentos para passageiros menores de 18 anos

- (a) Nos voos domésticos é suficiente a identificação do passageiro menor, mediante a apresentação de qualquer um dos documentos listados na subsecção 12.F.115.
- (b) Nos voos internacionais os operadores aéreos devem, por ocasião de viagem do passageiro menor de 18 (dezoito) anos, não emancipado, observar os seguintes procedimentos:
 - (1) Se o passageiro menor viajar acompanhado pelos pais, deve apresentar o passaporte;
 - (2) Se viajar acompanhado de um dos progenitores, deve apresentar, para além do passaporte, uma declaração de consentimento do outro progenitor, com a assinatura deste, oficialmente reconhecida;
 - (3) Se viajar sozinho ou acompanhado por terceiros, deve apresentar, para além do passaporte, uma autorização judicial para a viagem.

12.F.130 Identificação em caso de aumento do nível de ameaça

Quando determinado pela autoridade aeronáutica, em função do grau de ameaça avaliado e do alerta estabelecido, para um determinado aeródromo ou conjunto de aeródromos, devem ser observados os seguintes procedimentos, além dos já prescritos:

- (1) O operador aéreo e a administração aeroportuária devem informar o passageiro que, por medida especial de segurança, deve manter o seu documento legal de identificação sempre disponível para apresentá-lo, quando solicitado; e
- (2) O operador aéreo deve efectuar uma outra identificação do passageiro, no momento do embarque na aeronave.

12.F.200 PASSAGEIROS E BAGAGENS DE MÃO**12.F.205 Acesso dos passageiros às ARS dos aeródromos**

Os passageiros têm acesso às ARS dos aeródromos:

- (1) Nos voos internacionais, mediante a exibição do respectivo cartão de embarque e do passaporte;
- (2) Nos voos domésticos, mediante a exibição do respectivo cartão de embarque e de um dos documentos de identificação válidos, previstos na secção 12.F.100.

12.F.210 Rastreio de passageiros

- (a) Todos os passageiros que partem de um aeródromo são rastreados pela entidade que assegura as operações de rastreio de passageiros, através dos seguintes métodos:
 - (1) Revista manual; ou
 - (2) Rastreio de segurança através da passagem pelo pórtico de detecção de metais.
- (b) O rastreio de passageiros é assegurado pela PN ou pelas empresas de segurança privada, quando as condições para tal estiverem reunidas.
- (c) O rastreio de segurança através da passagem pelo pórtico de detecção de metais deve ser complementado com revistas manuais aleatórias, contínuas e imprevisíveis dos passageiros numa percentagem nunca inferior a 10%, podendo ser estabelecida percentagem mais elevada em função da avaliação dos riscos.
- (d) Nas situações em que ocorra falha de energia ou em que o pórtico detector de metal e o detector de metal portátil não estejam disponíveis, todos os passageiros são submetidos a revista manual antes de serem autorizados a entrar numa ARS e a bordo da aeronave.
- (e) Os sobretudos e casacos dos passageiros são submetidos a controlos de segurança separadamente da bagagem de mão.
- (f) Os passageiros podem ser solicitados a descalçarem-se e a colocarem os respectivos sapatos no túnel do equipamento de raio X, para rastreio em separado, se accionarem o pórtico detector de metais ou se os *screeners* entenderem que os mesmos, em função do tamanho ou do formato, são susceptíveis de poderem esconder artigos proibidos.
- (g) O mesmo padrão de rastreio aplicado aos passageiros, deve ser aplicado às tripulações dos operadores aéreos, ao *staff* aeroportuário e outras pessoas que não sejam passageiros, e que tenham legitimidade de acesso às ARS, assim como as respectivas bagagens ou pertences.
- (h) Os passageiros rastreados devem ser protegidos de intervenções não autorizadas, desde o ponto de rastreio até ao embarque a bordo duma aeronave.

12.F.215 Activação do alarme

- (a) Em caso de activação do alarme pela passagem de um passageiro, deve proceder-se do seguinte modo:
 - (1) Solicita-se ao passageiro que retire todos os objectos metálicos que estejam na sua posse e volte a passar pelo pórtico de detecção de metais;
 - (2) Continuando o alarme a ser activado pela passagem do mesmo passageiro, este é obrigatoriamente sujeito a uma revista manual;
 - (3) O rastreio deve prosseguir até que o passageiro esteja livre de qualquer suspeita.
- (b) Caso for detectado algum artigo suspeito ou proibido durante a revista o elemento que estiver a fazer o rastreio deve proceder de acordo com o previsto nos parágrafos (d) e (e) da subsecção 12.F.290.

12.F.220 Revistas físicas

- (a) As revistas físicas em privado devem ser executadas de preferência na presença de um segundo *screeener* e sempre por *screeeners* do mesmo sexo da pessoa rastreada.
- (b) Medidas adequadas de segurança devem ser implementadas para passageiros susceptíveis de causar distúrbios.

12.F.225 Passageiros que carecem de tratamento especial nos pontos de rastreio

- (a) Devem ser estabelecidos nos PSA e PSOA procedimentos específicos para o rastreio das seguintes categorias de passageiros:
 - (1) Bebés de colo ou em carrinhos de bebé;
 - (2) Mulheres visivelmente grávidas;
 - (3) Demais pessoas com mobilidade reduzida;
 - (4) Pessoas portadoras de reguladores cardíacos ou outros equipamentos médicos incorporados.
- (b) Nas situações em que questões religiosas ou culturais possam causar constrangimentos à realização do rastreio aos passageiros nos termos recomendados nesta secção, é efectuada uma revista manual em privado aos passageiros em questão.
- (c) Os pontos de rastreio devem ser bem assinalados devendo igualmente ser afixado, em local bem visível que os antecede, material gráfico e audiovisual informando os passageiros dos procedimentos a que são sujeitos.

12.F.230 Bebés de colo ou em carrinhos de bebé

- (a) Os bebés devem ser rastreados através da passagem pelo pórtico juntamente com o acompanhante, e caso subsistirem dúvidas o *screeener* deve proceder uma revista manual.
- (b) O *screeener* deve garantir que os carrinhos ou alcofas são rastreados através do sistema de raio X sem a presença dos bebés.

12.F.235 Mulheres visivelmente grávidas

- (a) As mulheres grávidas podem recusar o rastreio através da passagem pelo pórtico ou através da utilização do detector manual de metais.
- (b) Quando tal acontecer, elas são rastreadas através de revista manual, realizada por pessoal do mesmo sexo.

12.F.240 Passageiros com mobilidade reduzida

- (a) Os passageiros com mobilidade reduzida são rastreados de modo a garantir que não transportam em si ou na proximidade artigos proibidos.
- (b) O rastreio é efectuado de forma tão completa quanto a sua incapacidade permitir.
- (c) As cadeiras de rodas, as macas e as canadianas também devem ser devidamente rastreadas.
- (d) As respectivas bagagens de mão devem ser rastreadas normalmente.

12.F.245 Passageiros com reguladores cardíacos

- (a) Os passageiros com reguladores cardíacos não devem passar pelo pórtico detector de metais.
- (b) São rastreados através duma revista manual.
- (c) Quando solicitados, os referidos passageiros devem fazer prova de que possuem um regulador cardíaco implantado.

12.F.250 Rastreio de diplomatas

- (a) Os diplomatas acreditados em Cabo Verde e as entidades estrangeiras a quem o Estado de Cabo Verde conceda estatuto especial, bem como as suas bagagens de mão e os restantes pertences estão sujeitos ao controlo de segurança previsto nesta secção.
- (b) Nos termos estabelecidos no PNSAC, 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, tais como, passaporte diplomático ou oficial, carta de autorização, para transportá-las, são rastreadas pelo equipamento de raio X, não podendo, contudo, ser abertas.

- (c) Todas as restantes bagagens de mão assim como outros pertences do portador, ficam sujeitos ao rastreio antes do embarque.

12.F.255 Entidades isentas de rastreio

- (a) São isentas de rastreio, as personalidades nacionais que exerçam os seguintes cargos:
 - (1) Presidente da República;
 - (2) Presidente da Assembleia Nacional;
 - (3) Primeiro-Ministro;
 - (4) Presidente do Tribunal Constitucional;
 - (5) Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
 - (6) Ministro da Defesa Nacional;
 - (7) Ministro das Relações Exteriores.
- (b) São igualmente isentas de rastreio, as personalidades estrangeiras homólogas às previstas no parágrafo (a) desta subsecção.
- (c) Os acompanhantes das entidades previstas nos parágrafos (a) e (b) desta subsecção são rastreados como qualquer outro passageiro.
- (d) A lista das personalidades isentas de rastreio deve estar disponível em todos os pontos de rastreio.

12.F.260 Separação de passageiros rastreados

- (a) As administrações aeroportuárias devem criar nos aeródromos condições que garantam que passageiros rastreados não tenham a possibilidade de contactar passageiros ou pessoas não rastreadas.
- (b) Toda a movimentação de passageiros em trânsito e em transferência deve ser feita dentro da área estéril, evitando-se qualquer contacto entre estes e os passageiros ou pessoas não rastreadas.
- (c) Sempre que não seja possível estabelecer a separação física entre os passageiros que tenham sido rastreados e aqueles que não o foram, ambos devem ser objecto de rastreio obrigatório antes do seu embarque, podendo ser implementadas medidas de segurança compensatórias, de acordo com a avaliação do risco feita pelo aeródromo e validada pela Comissão Aeroportuária FALSEC.

12.F.265 Recusa de submissão ao rastreio antes de embarque

- (a) Qualquer passageiro que recuse ser submetido ao rastreio ou recuse permitir que a sua bagagem de mão seja rastreada de acordo com o PNSAC e este CV-CAR deve ser impedido de aceder às ARS, pelo operador aeroportuário e negado o seu embarque, pelo operador aéreo.
- (b) 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.
- (c) Quando o passageiro tiver acesso impedido às ARS e o embarque negado, de acordo com os parágrafos anteriores ou por qualquer outra razão de segurança, deve ser accionada a PN.
- (d) 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.

12.F.270 Rastreio da bagagem de mão

- (a) A bagagem de mão dos passageiros que partem, deve ser rastreada pela entidade que assegura as operações de rastreio, antes de ser autorizada a entrar numa ARS e a bordo de aeronaves.

- (b) O rastreio de bagagens é assegurado pela PN ou pelas empresas de segurança privada, quando as condições para tal estiverem reunidas.
- (c) A bagagem de mão é rastreada através de um dos seguintes métodos:
 - (1) Revista manual de todo o conteúdo de cada saco, sendo cada saco examinado para detectar indícios suspeitos, tais como peso inadequado, colagens recentes, existência de fios eléctricos; ou
 - (2) 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.
- (d) Nas situações em que ocorra falha de energia ou em que o equipamento de raio X não esteja disponível, todas as bagagens de mão devem ser submetidas a revista manual antes de ser autorizada a entrar numa ARS e a bordo da aeronave.
- (e) Caso, durante o rastreio através do equipamento de raio X ou por meio da revista manual à bagagem de mão, for detectado algum artigo suspeito ou proibido o *screener* que estiver a fazer o rastreio deve proceder de acordo com o previsto nos parágrafos (d) e (e) da subsecção 12.F.290.
- (f) Os artigos religiosos e os recipientes contendo cinzas resultantes da cremação de cadáveres devem ser rastreados em separado antes de serem introduzidos em ARS.
- (g) Os medicamentos, amostras biológicas ou químicas ou outros produtos com interesse científico destinados a salvar vidas humanas podem ser isentos do rastreio mediante prévia autorização emitida pela autoridade aeronáutica.
- (h) Os computadores portáteis, tablets, telemóveis e outros objectos eléctricos ou electrónicos devem ser removidos da bagagem de mão e rastreados em separado.
- (d) Os passageiros em trânsito e a respectiva bagagem de mão podem ser isentos de rastreio, se:
 - (1) Permanecerem a bordo da aeronave e tenham sido previamente rastreados no aeródromo de origem; ou
 - (2) Chegarem de um país em que as medidas de segurança em vigor sejam consideradas equivalentes pela autoridade aeronáutica, às previstas no PNSAC e neste CV-CAR e que tenham permanecido nas ARS.
- (e) O operador aeroportuário deve elaborar, medidas e procedimentos destinados a proteger os passageiros e respectivas bagagens de cabine, de toda intervenção não autorizada, bem como a integridade do aeroporto de trânsito.
- (f) A autoridade aeronáutica confia no rastreio efectuado nos pontos de origem do Estado estrangeiro, desde que tenha estabelecido um processo de validação desse rastreio e tenha implementado procedimentos contínuos, em colaboração com esse Estado, de modo a assegurar que os passageiros e respectivas bagagens de mão tenham sido rastreados adequadamente no ponto de origem e subsequentemente, protegidos de interferência ilícita, desde o ponto de rastreio no aeroporto de origem, até à partida da aeronave no aeroporto nacional de transferência.
- (g) Para efeitos do disposto no parágrafo anterior a autoridade aeronáutica deve assinar acordos com o Estado de origem dos passageiros e das bagagens e implementar continuamente um processo de validação, que inclua no mínimo:
 - (1) A verificação no aeroporto de origem da efectiva implementação dos controlos de segurança aplicados aos passageiros e às respectivas bagagens de mão, com a frequência mínima de uma vez ao ano;
 - (2) A troca de regulamentos, práticas e procedimentos relevantes que suportam os controlos de segurança aplicados no aeroporto de origem;
 - (3) A troca de informações dos controlos de segurança aplicados aos passageiros e respectivas bagagens de mão, provenientes das acções de controlo da qualidade levadas a cabo pela autoridade competente desse Estado e por outras entidades.
- (h) A avaliação do padrão do rastreio aplicado no ponto de origem do Estado estrangeiro deve fundar-se em informações e dados correntes e fiáveis e não somente na falta de indicadores negativos.

12.F.275 Procedimentos de rastreio das bagagens de mão

- (a) No rastreio da bagagem de mão através de equipamentos de raio X devem ser observados os seguintes procedimentos:
 - (1) A imagem deve ser fixada durante pelo menos 5 (cinco) segundos e examinada atentamente;
 - (2) A uniformidade da densidade da imagem de toda a bagagem deve ser verificada;
 - (3) Deve ser dada atenção ao conteúdo das peças contidas na bagagem;
 - (4) Partes metálicas ou protuberâncias da bagagem de mão devem merecer a devida atenção;
 - (5) As zonas de sombra sobre as imagens devem ser cuidadosamente examinadas.
- (b) Sempre que o rastreio com apoio de equipamentos de raio X não se mostrar suficiente para dissipar toda e qualquer dúvida relativa ao artigo rastreado deve proceder-se a um rastreio complementar manual que deve prosseguir mesmo após a descoberta de algum material suspeito.
- (c) As bagagens de mão rastreadas devem ser protegidas de intervenções não autorizadas, desde o ponto de rastreio até ao embarque a bordo duma aeronave.

12.F.280 Passageiros e bagagem de mão em transferência ou trânsito

- (a) Os passageiros e as respectivas bagagens de mão em transferência ou em trânsito, são rastreados nos mesmos moldes que os passageiros iniciais.
- (b) O rastreio de passageiros em trânsito ou em transferência é assegurado pela PN ou pelas empresas de segurança privada, quando as condições para tal estiverem reunidas.
- (c) Os passageiros em transferência podem ser isentos de rastreio, desde que cheguem de um país em que as medidas de segurança em vigor sejam consideradas equivalentes pela autoridade aeronáutica, às previstas no PNSAC e neste CV-CAR e que tenham permanecido nas ARS.

12.F.285 Apetrechamento dos pontos de rastreio

- (a) Cada ponto de rastreio deve ser devidamente apetrechado com recursos indispensáveis ao cabal cumprimento dos objectivos a que se destinam, designadamente:
 - (1) Meios humanos:
 - (i) Um supervisor de equipa;
 - (ii) Um controlador do monitor de raio X;
 - (iii) Um controlador do pórtico detector de metais e detector manual;
 - (iv) Um responsável pelos rastreios manuais de bagagens;
 - (v) Um controlador de fluxo de passageiros;
 - (2) Meios materiais:
 - (i) Um aparelho de raio X;
 - (ii) Um pórtico detector de metais;
 - (iii) Um equipamento detector de explosivos;
 - (iv) Um detector de metais portátil;
 - (v) Uma área de revista física que assegure a privacidade do passageiro;
 - (vi) Mesas para o rastreio manual de artigos;
 - (vii) Meio de comunicação, tais como, rádio ou telefone;
 - (viii) Recipientes para a colocação de artigos no túnel de raio X e despojos;

- (ix) Placar ou outro meio contendo avisos e informações sobre artigos proibidos e sobre a obrigatoriedade de submissão ao rastreio e outras informações pertinentes;
 - (x) Um sistema de alarme discreto para accionar o reforço da presença das forças de segurança aquando da ocorrência de um incidente de segurança.
- (b) Em caso de absoluta impossibilidade de cumprimento do estabelecido no parágrafo (1) (a), devidamente demonstrada, pode o posto de rastreio dos aeroportos funcionar apenas com quatro (4) elementos, sendo:
- (1) Um controlador do monitor de raio X;
 - (2) Um controlador do pórtico detector de metais e detector manual;
 - (3) Um responsável pelos rastreios manuais de bagagens;
 - (4) Um controlador de fluxo de passageiros.
- (c) Em caso de absoluta impossibilidade de cumprimento do estabelecido no parágrafo (1) (a), devidamente demonstrada, pode o posto de rastreio dos aeródromos domésticos funcionar apenas com três (3) elementos, sendo:
- (1) Um controlador do monitor de raio X;
 - (2) Um controlador do pórtico detector de metais e detector manual;
 - (3) Um responsável pelos rastreios manuais de bagagens.
- (d) Os postos de rastreio devem ser constituídos por elementos de ambos os sexos.
- (e) A administração aeroportuária é a entidade responsável por disponibilizar de acordo com as orientações emanadas pela autoridade aeronáutica, os equipamentos necessários à implementação das medidas de rastreio de passageiros e bagagens de mão bem como a manutenção dos mesmos.
- (f) Os *screeners* que operam o ponto de rastreio devem alternar as suas funções entre si.
- (g) O *screener* que controla o monitor do aparelho de raio X não deve permanecer nesta função por mais do que 20 (vinte) minutos e só deve voltar a esta posição decorridos pelo menos 40 (quarenta) minutos.
- (h) Os *screeners* nos aeródromos devem ser submetidos a um programa de formação sobre regras e medidas de segurança, ministradas de acordo com o estabelecido no PNFTCSAC.

12.F.290 Artigos proibidos na bagagem de mão

- (a) O operador aéreo deve avisar os passageiros dos artigos proibidos, listados no parágrafo (c) desta subsecção, que não podem ser transportados para o interior das ARS e na cabine da aeronave, antes do término das formalidades de *check-in*.
- (b) Desde que não sejam proibidos na bagagem de porão e que não haja restrições impostas pelas Instruções Técnicas da OACI (DOC N.º 9284), os artigos referidos no parágrafo (c) desta subsecção podem ser transportados na bagagem de porão, desde que haja garantias em como o passageiro em nenhum momento tem acesso a bagagem, desde o ponto em que é efectuado o *check-in* até ao levantamento da bagagem no destino.
- (c) Os passageiros não são autorizados e nem devem transportar os artigos abaixo referidos, para o interior duma ARS ou para dentro de uma aeronave:
- (1) Armas de fogo e outras:
 - (i) Armas de fogo de qualquer tipo, tais como, pistolas, revólveres, espingardas, caçadeiras;
 - (ii) Armas de brinquedo, réplicas ou imitações de armas de fogo que podem ser confundidas com armas verdadeiras;
 - (iii) Isqueiros com forma de arma de fogo;
 - (iv) Componentes de armas de fogo, excluindo miras telescópicas;
 - (v) Armas de pressão de ar e CO₂, tais como, pistolas, armas de tiro a chumbo, espingardas e armas de zagalotes;
 - (vi) Pistolas de sinais;
 - (vii) Pistolas de alarme;
 - (viii) Pistolas de pregos e pistolas de cavilhas, industriais;
 - (ix) Bestas, arcos e flechas;
 - (x) Físgas e fundas;
 - (xi) Armas de caça submarina;
 - (xii) Pistolas de abate de gado;
 - (xiii) Dispositivo de atordoamento ou electrochoque, incluindo pistoletes para gado, armas de dardos eléctricos;
 - (2) Armas pontiagudas e objectos cortantes:
 - (i) Machados;
 - (ii) Flechas e dardos;
 - (iii) Arpões e setas;
 - (iv) Picadores de gelo;
 - (v) Patins de gelo;
 - (vi) Navalhas de tranca e navalhas de ponta e mola, com lâminas de qualquer comprimento;
 - (vii) Facas, incluindo facas cerimoniais, com lâminas de comprimento superior a 6 cms, de metal ou outro material suficientemente forte para ser usado como arma;
 - (viii) Cutelos;
 - (ix) Machetes;
 - (x) Navalhas e lâminas de barbear, excluindo as lâminas de barbear de recarregar, e as lâminas de barbear descartáveis, com lâminas encapsuladas;
 - (xi) Sabres, espadas e bengalas de estoque;
 - (xii) Escalpelos;
 - (xiii) Tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 cms;
 - (xiv) Bastão de esqui e de marcha;
 - (xv) Rosetas de arremesso (shurikens);
 - (xvi) Equipamento de artes marciais pontiagudo ou cortante;
 - (xvii) Ferramentas com potencial para serem usadas como arma, exemplo berbequins e pontas de broca, facas tipo x-acto, facas multiusos, serras de todos os tipos, chaves de parafusos, pés de cabra, martelos, alicates, chaves de porcas ou fendas, maçaricos, pistolas de cavilhas e pistolas de pregos;
 - (3) Objectos contundentes:
 - (i) Tacos de baseball e softball;
 - (ii) Tacos ou bastões, rígidos ou flexíveis, incluindo matracas, mocas, cassetetes;
 - (iii) Tacos de críquete;
 - (iv) Tacos de golfe;
 - (v) Tacos de hóquei;
 - (vi) Tacos de lacrosse;
 - (vii) Pagaia de caiaque e canoa;
 - (viii) Skates;
 - (ix) Tacos de bilhar;

- (x) Canas de pescas;
- (xi) Equipamento de artes marciais, incluindo soqueiras, bastões, mocas, nunchakus, kubatons, kubasaunts;
- (xii) Raquetes de ténis;
- (4) Explosivos e substâncias inflamáveis:
 - (i) Munições;
 - (ii) Cartuchos explosivos;
 - (iii) Detonadores e espoletas;
 - (iv) Explosivos e engenhos explosivos;
 - (v) Réplicas ou imitações de material ou engenhos explosivos;
 - (vi) Minas, granadas e outros explosivos militares;
 - (vii) Granada de todos os tipos;
 - (viii) Gases e contentores de gás, incluindo butano, propano, acetileno, oxigénio, em grande volume;
 - (ix) Fogo-de-artifício, archotes de qualquer tipo e outros artigos pirotécnicos, incluindo poppers e fulminantes de diversão;
 - (x) Fósforos não amorfos;
 - (xi) Isqueiros de qualquer tipo;
 - (xii) Geradores de fumo;
 - (xiii) Combustíveis líquidos inflamáveis, incluindo gasolina, gasóleo, fluido de isqueiro, álcool, etanol;
 - (xiv) Tintas pulverizáveis;
 - (xv) Terebentina e diluentes;
 - (xvi) Bebidas alcoólicas de teor alcoólico superior a 70%;
- (5) Substâncias químicas e tóxicas:
 - (i) Ácidos e bases, incluindo pilhas e baterias com o risco de derrame;
 - (ii) Substâncias corrosivas ou descolorantes, incluindo mercúrio, cloro;
 - (iii) Químicos, gases e aerossóis neutralizantes ou incapacitantes, tais como, mace, gás pimenta, gás lacrimogénico, gás ácido e aerossóis repelentes de animais;
 - (iv) Matérias radioactivas, tais como, isótopos medicinais ou comerciais;
 - (v) Veneno;
 - (vi) Matérias infecciosas e agentes biológicos perigosos, incluindo sangue contaminado, bactérias e vírus;
 - (vii) Matérias susceptíveis de ignição ou combustão espontâneas;
 - (viii) Extintores de incêndios.
- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) Os casos de detecção de armas de fogo ou de explosivos nos pontos de rastreio são imediatamente comunicados à autoridade aeronáutica, nos termos do Artigo 288.º do Código Aeronáutico podendo ser declarada uma situação de contingência.

12.F. 295 Líquidos aerossóis e géis

- (a) Os passageiros não estão autorizados a transportar líquidos na sua bagagem de mão, salvo os contidos em recipientes individuais de capacidade não superior a 100 (cem) mililitros, acondicionados num saco de plástico fechado, transparente e que possa ser aberto e fechado de novo, de capacidade não superior a 1 (um) litro por passageiro.

- (b) Entende-se por líquidos:
 - (1) Água e outras bebidas, sopas e xaropes;
 - (2) Gel, incluindo gel para cabelos;
 - (3) Pastas, incluindo dentífricas;
 - (4) Outros artigos de consistência semelhante;
 - (5) Loções, incluindo perfumes e cremes para barba;
 - (6) Aerossóis e outros recipientes sob pressão;
- (c) Constituem excepções às restrições previstas no parágrafo (a) desta subsecção os casos de transporte de:
 - (1) Medicamentos líquidos, necessários durante a viagem que visem satisfazer fins médicos, com prescrição médica e prova da autenticidade do líquido objecto de isenção;
 - (2) Líquidos, necessários durante a viagem, que visem satisfazer uma necessidade dietética especial, mediante atestado médico;
 - (3) Comida para bebé;
 - (4) Líquidos comprados nos *free shops* dos aeroportos, desde que transportados em sacos de plásticos transparentes, devidamente fechados e acompanhados da respectiva prova de compra;
 - (5) Líquidos comprados a bordo das aeronaves, desde que transportados em sacos de plásticos transparentes, devidamente fechados e acompanhados da respectiva prova de compra.
- (d) Nos casos previstos nos parágrafos (1), (2) e (3) de (c) desta subsecção, o passageiro, quando solicitado, terá de fornecer ou fazer prova da autenticidade do líquido objecto de isenção, através de prova gustatória ou epidérmica.

12.F.300 RASTREIO DE BAGAGENS DE PORÃO

12.F.305 Generalidades

- (a) Nenhuma bagagem deve ser carregada nos porões das aeronaves afectas ao transporte comercial de passageiros, a partir duma ARS, a menos que tenha sido rastreada a 100% em conformidade com os procedimentos previstos no PNSAC e neste CV-CAR.
- (b) O rastreio através de equipamentos técnicos, incluindo, raio X, detectores de explosivos, constitui uma das principais medidas de segurança para as bagagens de porão e deve ser aplicada quer a voos domésticos, quer a voos internacionais.
- (c) O rastreio das bagagens de porão inicial, em trânsito e em transferência é assegurado pela PN ou pelas empresas de segurança privada, quando as condições para tal estiverem reunidas.
- (d) Sempre que possível a revista manual à bagagem de porão deve ser feita na presença do passageiro.
- (e) Deve proceder-se sempre a reconciliação entre passageiros e bagagens e sempre que por qualquer motivo, for recusado o embarque a um passageiro, a sua bagagem deve ser descarregada da aeronave.
- (f) A bagagem não acompanhada apenas pode ser transportada, após ser submetida ao rastreio nos termos previstos desta secção.
- (g) A bagagem de porão em transferência deve ser rastreada, nos mesmos termos que a bagagem de porão inicial.
- (h) A bagagem em transferência com origem num aeroporto estrangeiro, pode ser isenta de rastreio se a autoridade aeronáutica considerar que a qualidade de rastreio na origem da bagagem é igual ou superior ao previsto no PNSAC e neste CV-CAR e que os controlos de segurança aplicados às bagagens durante toda a viagem, são de molde a protegê-las contra toda e qualquer interferência ilícita.
- (i) Para permitir o disposto no parágrafo anterior a autoridade aeronáutica deve assinar acordos com o Estado de origem das bagagens e implementar continuamente um processo de validação, que inclua no mínimo:
 - (1) A verificação no aeroporto de origem da efectiva implementação dos controlos de segurança aplicados às bagagens de porão, com a frequência mínima de uma vez ao ano;

- (2) A troca de regulamentos, práticas e procedimentos relevantes que suportam os controlos de segurança aplicados no aeroporto de origem;
- (3) A troca de informações dos controlos de segurança aplicados às bagagens de porão, provenientes das acções de controlo da qualidade levadas a cabo pela autoridade competente desse Estado e por outras entidades.
- (j) A avaliação do padrão do rastreio aplicado no ponto de origem do Estado estrangeiro deve fundar-se em informações e dados correntes e fiáveis e não somente na falta de indicadores negativos.
- (k) Todas as bagagens submetidas ao rastreio devem ser protegidas até a partida da aeronave em que são carregadas.
- (l) As áreas de armazenamento e triagem de bagagem devem ter vigilância permanente.

12.F.310 Rastreio da bagagem de porão acompanhada

- (a) Os passageiros devem viajar na mesma aeronave que transporta a sua bagagem de porão devidamente rastreada.
- (b) A bagagem de porão acompanhada deve ser rastreada por um dos seguintes métodos:
 - (1) Revista manual; ou
 - (2) Submissão ao equipamento de raio X convencional, ou a outros meios biossensoriais, tais como, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães farejadores de explosivos.
- (c) A entidade responsável pelo rastreio da bagagem de porão inicial, em transferência e em trânsito deve implementar medidas e procedimentos para assegurar que pelo menos 10% da bagagem seja submetida ao rastreio manual aleatório contínuo e imprevisível e manter os respectivos registos para efeito de inspecção da autoridade aeronáutica.
- (d) Os registos mencionados no parágrafo anterior devem conter os seguintes dados:
 - (1) Data, hora e local da revista;
 - (2) Nome do *screener*;
 - (3) Nome do passageiro e número de voo;
 - (4) Motivo de selecção; e
 - (5) Resultados da revista.
- (e) Quando durante o rastreio através do equipamento de raio X o *screener* tiver alguma dúvida em relação ao conteúdo da bagagem, este deve tomar as medidas necessárias para que seja realizada uma revista manual.
- (f) O *screener* que controla o monitor do aparelho de raio X não deve permanecer nesta função por mais do que 20 (vinte) minutos e só deve voltar a esta posição decorridos pelo menos 40 (quarente) minutos.
- (g) Caso ocorrer uma falha de energia ou na eventualidade do equipamento de raio X não estiver disponível, todas as bagagens de porão devem ser rastreadas manualmente.
- (h) Caso haja indícios de que uma bagagem, após a submissão a controlos de segurança, sofreu interferências não autorizadas, a mesma não deve ser carregada na aeronave antes de ser rastreada de novo.
- (i) Toda a bagagem em trânsito deve ser rastreada de acordo com os métodos previstos no parágrafo (b) desta subsecção, salvo se permanecer a bordo da aeronave.
- (j) O operador aéreo deve elaborar um manifesto de bagagem acompanhada, no modelo constante do anexo B, que faz parte integrante do presente CV-CAR, descrevendo as medidas de segurança aplicadas e a sua localização na aeronave, quando aplicável.
- (k) Toda a bagagem recolhida aos passageiros na porta de embarque, para ser transportada no porão, deve constar do manifesto de bagagem.

12.F.315 Rastreio da bagagem de porão não acompanhada

- (a) Quando uma bagagem de porão é transportada numa aeronave diferente da do passageiro a que pertence, ela deve ser considerada bagagem não acompanhada.
- (b) Os operadores aéreos devem identificar a bagagem não acompanhada e garantir que seja rastreada por um dos métodos, ou combinação deles, descritos no parágrafo (b) da subsecção 12.F.310, antes do carregamento numa aeronave afecta ao transporte comercial de passageiros.
- (c) Aquando da utilização de equipamentos convencionais de raio X, o *screener* deve rastrear a bagagem não acompanhada pelo menos duas vezes utilizando ângulos diferentes.
- (d) A bagagem de porão acompanhada que se transforma em bagagem não acompanhada, não necessita de ser rastreada de novo antes de ser transportada desde que:
 - (1) Fique demonstrado que a bagagem já foi rastreada em conformidade com o descrito no parágrafo (b) da subsecção 12.F.310;
 - (2) Seja possível demonstrar que a bagagem e o passageiro foram separados nas circunstâncias abaixo mencionadas não tendo sido objecto de qualquer interferência deste ou de qualquer cúmplice:
 - (i) Recusa de embarque do passageiro pelo operador aéreo num voo sobrelotado, não sendo aplicado quando o passageiro se oferece para ceder o seu lugar;
 - (ii) Reencaminhamento do passageiro para outro voo apenas pelo operador aéreo e não a pedido do passageiro;
 - (iii) Atraso na transferência da bagagem entre dois voos por motivos imprevistos e perda do voo de partida;
 - (iv) Avaria no sistema de bagagem provocando um atraso desta e a perda do voo de partida;
 - (v) Carregamento da bagagem a bordo da aeronave errada pelo operador aéreo;
 - (vi) Reafecção do passageiro a outro voo pelo operador aéreo na sequência de perturbações significativas no aeródromo, nomeadamente condições meteorológicas extremas, incidente da aeronave em terra ou outra deficiência significativa de um sistema operacional relevante.
- (e) O operador aéreo deve garantir que o passageiro viajou no voo ao abrigo do qual as bagagens foram controladas, a menos que as circunstâncias previstas nos parágrafos (i), (ii) ou (vi) de (2) (d) desta subsecção sejam aplicáveis.
- (f) Os operadores aéreos devem elaborar um manifesto de bagagem não acompanhada, no modelo constante do anexo B, descrevendo as medidas de segurança que foram aplicadas a cada bagagem e a sua localização na aeronave, quando possível.

12.F.320 Protecção da bagagem de porão

- (a) Nas áreas de armazenamento de bagagem deve haver um sistema eficaz de controlo de acesso de modo a impedir a introdução de armas, engenhos explosivos e outros artigos proibidos nas bagagens após a aceitação das mesmas.
- (b) Os operadores aéreos devem proteger as bagagens de porão contra interferências ilícitas, designadamente a introdução de pacotes e volumes dentro de bagagens desde o momento em que forem entregues pelo passageiro à responsabilidade do operador, até a partida da aeronave na qual são transportadas.
- (c) A bagagem de porão inicial, a bagagem em trânsito e a em transferência entre aeronaves, não devem ser abandonadas na placa ou na plataforma junto à aeronave antes de serem embarcadas.
- (d) Os passageiros podem ter acesso à sua própria bagagem de porão rastreada, em caso de necessidade, desde que sejam fiscalizados durante toda a operação de modo a garantir que nenhum artigo proibido seja introduzido na bagagem de porão, ou retirado da bagagem de porão e introduzido na cabine da aeronave ou numa ARS.

- (e) O acesso às instalações de perdidos e achados deve ser restringido, a fim de se evitar o acesso não autorizado às bagagens.
- (f) Os operadores aéreos devem proteger as etiquetas de bagagem a fim de minimizar o risco de subtração ilícita e futura utilização em bagagens que não tenham passado pelo rastreio.

12.F.325 Isenção de rastreio da bagagem de porão

- (a) São isentas de rastreio a bagagem de porão, das personalidades nacionais que desempenham os cargos de:
 - (1) Presidente da República;
 - (2) Presidente da Assembleia Nacional;
 - (3) Primeiro-Ministro;
 - (4) Presidente do Tribunal Constitucional;
 - (5) Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
 - (6) Ministro da Defesa Nacional;
 - (7) Ministro das Relações Exteriores.
- (b) São igualmente isentas de rastreio, as bagagens de porão das personalidades estrangeiras homólogas às previstas no parágrafo (a) desta subsecção.
- (c) As bagagens de porão dos acompanhantes das entidades previstas nos parágrafos (a) e (b) desta subsecção são rastreadas como qualquer outro passageiro.
- (d) A lista de personalidades isentas de rastreio deve estar disponível nos pontos de rastreio e nos balcões de *check-in*.
- (e) O operador aéreo deve implementar um procedimento aplicável às bagagens de porão isentas, permitindo que os *screeners* de serviço as identifiquem e as trate como tais.

12.F.330 Reconciliação entre passageiros e bagagens

- (a) O operador aéreo é responsável pela realização da reconciliação entre os passageiros e as respectivas bagagens.
- (b) O operador aéreo deve designar alguém devidamente seleccionado e treinado para o cumprimento do disposto no parágrafo anterior em cada escala.
- (c) O operador aéreo ou o prestador de serviços de assistência em escala deve garantir que as bagagens de porão só são transportadas numa aeronave depois de tomadas as seguintes medidas:
 - (1) A bagagem de porão é marcada exteriormente de forma adequada a fim de permitir identificá-la com os respectivos passageiros;
 - (2) O passageiro a que a bagagem pertence é registada para o voo em que a bagagem for embarcada;
 - (3) Antes de ser introduzida a bordo, a bagagem de porão é mantida numa zona do aeródromo a que só tenham acesso pessoas autorizadas; e
 - (4) Identificar toda a bagagem à guarda do operador aéreo para transporte no porão da aeronave, quer se trate de bagagem acompanhada ou não acompanhada, devendo o processo de identificação ser efectuado por meios manuais ou automáticos.
- (d) O operador aéreo deve implementar um sistema de supervisão e controlo que garanta que a verificação da concordância entre passageiros e bagagens é feita de forma correcta.
- (e) Devem ser estabelecidas medidas pelos operadores aéreos que garantam que se um passageiro ou tripulante não embarcar as suas bagagens sejam retiradas da aeronave e não sejam transportadas nesse voo.
- (f) Em casos de ameaça grave à segurança da aviação civil, os membros da tripulação e os passageiros podem ser convidados a identificar pessoalmente as suas bagagens, antes de serem carregadas a bordo numa aeronave.
- (g) No caso referido no parágrafo anterior, deve-se ter em conta a possibilidade de alguém tentar substituir uma bagagem de mão por uma de porão, visando perpetrar um acto de interferência ilícita no interior da cabine.

- (h) Para ser eficaz, o processo de verificação da concordância entre passageiros e bagagens deve ser específico para cada uma das categorias seguintes de passageiros:

(1) Passageiros à partida:

- (i) Atenção particular devem merecer os passageiros em lista de espera, os aceites no último instante e os membros de um determinado grupo, que não se apresentam no momento do embarque;
- (ii) Existindo passageiros que forem autorizados a dividir o total do peso das bagagens que couber ao grupo, o *check-in* deve ser feito individualmente, devendo cada um deles receber as etiquetas correspondentes às suas bagagens;
- (iii) Deve ter-se em conta as pessoas que voluntária ou involuntariamente desembarcaram antes da partida da aeronave;

(2) Passageiros em transferência com o mesmo operador:

- (i) Aplicam-se os mesmos procedimentos relativos ao pessoal à partida, com a ressalva de que as bagagens de porão separadas do passageiro devem ser submetidas a controlos de segurança suplementares;
- (ii) Deve proceder-se à identificação do passageiro e conhecer-se os motivos que causaram a separação da bagagem;

(3) Passageiros em transferência com operadores diferentes:

- (i) As bagagens de porão de um passageiro em transferência com operadores diferentes, não devem ser carregadas a bordo numa aeronave se ele não tiver reserva confirmada no voo seguinte;
- (ii) Nessa situação, a verificação da concordância deve ser efectuada pelo novo operador;

(4) Passageiros desembarcando em trânsito:

- (i) Tratando-se de passageiros que desembarcam antes dos seus aeródromos de destino, as suas bagagens de porão, devem ser desembarcadas;
- (ii) O mesmo deve acontecer com as bagagens de mão.

12.F.335 Autorização para carregar as bagagens na aeronave

- (a) O operador aéreo deve carregar as bagagens no porão da aeronave após a verificação do cumprimento autorizar o de todas as medidas de segurança.
- (b) O operador aéreo deve designar alguém devidamente seleccionado e treinado para o cumprimento do disposto no parágrafo anterior em cada escala.
- (c) A pessoa referida no parágrafo anterior só emite a autorização para carregar as bagagens de porão a bordo da aeronave depois de verificar que foram tomadas as seguintes medidas:
 - (1) A bagagem de porão foi marcada exteriormente de forma adequada a fim de permitir identificá-la com os respectivos passageiros;
 - (2) O passageiro a que a bagagem pertence foi registado para o voo em que a bagagem for embarcada;
 - (3) Antes de ser introduzida a bordo, a bagagem de porão foi mantida numa zona do aeródromo a que só tenham acesso pessoas autorizadas;
 - (4) Que as bagagens, quer as acompanhadas quer as não acompanhadas, foram submetidas ao rastreio em conformidade com o disposto no parágrafo (b) da subsecção 12.F.310; e
 - (5) Todos os volumes da bagagem à guarda do operador aéreo para transporte no porão da aeronave foram identificados, registados no manifesto das bagagens, quer se trate de bagagem acompanhada ou não acompanhada, devendo o processo de identificação ser efectuado por meios manuais ou automáticos.

- (d) A autorização de carregamento das bagagens de porão deve ser emitida de forma electrónica ou assinando o manifesto das referidas bagagens, conforme o modelo constante do anexo B.
- (e) Os registos da autorização de carregamento devem ser mantidos, pelo menos por 30 (trinta) dias, para efeitos de inspecção da autoridade aeronáutica.

12.F.340 Bagagem não identificada

- (a) A bagagem não identificada deve ser imediatamente submetida ao rastreio de segurança por intermédio de aparelhos de raio 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) Em casos extremos de dúvidas relativas à perigosidade da bagagem, a mesma deve ser destruída.

12.F.345 Bagagem não reclamada

- (a) As bagagens de porão descarregadas numa aeronave e não reclamadas por passageiros devem ser submetidas às seguintes medidas de segurança:
 - (1) O operador aéreo deve tentar identificar o seu proprietário;
 - (2) Identificar as razões do não levantamento ou reclamação da bagagem;
 - (3) Identificar a origem e o destino correctos da bagagem;
 - (4) As bagagens deste tipo devem ser guardadas em local seguro, até que sejam reclamadas, enviadas ao proprietário ou eliminadas em segurança.
- (b) Caso subsistirem dúvidas a respeito da bagagem não reclamada, devem ser adoptadas as seguintes medidas de segurança:
 - (1) A bagagem deve ser imediatamente submetida ao rastreio de segurança por intermédio de aparelhos de raio X e de outros meios disponíveis;
 - (2) A bagagem deve ser conservada em local seguro onde não possa causar danos nem a pessoas nem aos bens do aeródromo;
 - (3) A bagagem após um período de quarentena, mínimo de 48 (quarenta e oito) horas, deve ser encaminhada ou para o destino correcto ou devolvida ao aeródromo de embarque;
 - (4) Em casos extremos de dúvidas relativas à perigosidade da bagagem, a mesma deve ser destruída.

12.F.350 Questões de segurança aos passageiros no momento do *check-in*

- (a) A colocação de questões ao passageiro no momento em que ele efectua o *check-in*, complementa o rastreio e a verificação da concordância entre o passageiro e as respectivas bagagens e deve ser efectuada sempre.
- (b) É importante procurar saber se as bagagens pertencem realmente ao passageiro, se foi ele quem fez as malas e se as manteve sempre devidamente fechadas e em local seguro.
- (c) Os operadores aéreos devem recusar as bagagens cujo passageiro não esteja presente.
- (d) Se do questionamento resultarem dúvidas quanto ao conteúdo ou à vigilância da bagagem, a mesma deve ser sujeita a medidas de segurança suplementares.
- (e) Os passageiros devem ser encorajados a fechar as suas bagagens de porão à chave, de modo a evitarem furtos e a introdução de artigos proibidos a bordo.

12.F.355 *Check-in* em grupo

- (a) Os operadores aéreos podem permitir o *check-in* de grupo, desde que o representante do grupo ou seu líder possa identificar individualmente a bagagem de cada passageiro.
- (b) Todos os elementos do grupo devem estar presentes durante as formalidades de *check-in*.

12.F.360 *Check-in online e self check-in*

- (a) Os operadores aéreos podem fazer o *check-in online* e o *self check-in* utilizando quiosques instalados no terminal do aeródromo.
- (b) Aquando da realização do *check-in online* e do *self check-in* os operadores aéreos devem garantir que, antes da impressão do cartão de embarque, o passageiro seja confrontado com informação inerente a artigos proibidos para transporte na aeronave.
- (c) Os operadores aéreos que disponibilizarem os serviços referidos nos parágrafos anteriores, devem garantir que no acto de entrega das bagagens de porão, os passageiros sejam interrogados e informados sobre as mercadorias perigosas e artigos proibidos a serem transportados na aeronave.

12.F.365 *Check-in* fora do aeródromo

- (a) A autorização para a realização de *check-in* fora do aeródromo pode ser concedida pela autoridade aeronáutica, após esta assegurar-se, por todos os meios ao seu alcance, que todas as medidas de segurança previstas no presente CV-CAR e demais regulamentos se encontram integralmente cumpridos e sempre após prévia concertação com a administração aeroportuária a partir do qual as bagagens são embarcadas.
- (b) O operador aéreo ou o prestador de serviço de assistência em escala deve submeter o pedido de autorização para a realização de *check-in* fora do aeródromo com 90 (noventa) dias de antecedência, à autoridade aeronáutica.
- (c) O pedido de autorização deve conter os lugares propostos para a realização de *check-in*, os equipamentos de rastreio que pretende utilizar, as medidas e os procedimentos de segurança aplicáveis, o pessoal de segurança empregue e as formações a que foram submetidos, as medidas de controlo de qualidade internas aplicáveis e os procedimentos de gestão de incidentes de segurança que eventualmente ocorram.
- (d) De igual modo, deve constar do pedido de autorização, a aceitação expressa por parte do operador aéreo, das condições estabelecidas para a realização de *check-in* contidas nesta secção.

12.F.370 Procedimento de *check-in* fora do aeródromo

- (a) Todo o pessoal envolvido no processo de *check-in* fora do aeródromo deve estar devidamente credenciado pelo operador aéreo ou prestador de serviço de assistência em escala.
- (b) Suas identificações, cargos e empresa ao qual pertencem devem ser comunicados à administração aeroportuária que por sua vez deve notificar a autoridade aeronáutica.
- (c) Todas as bagagens são rastreadas, a 100% por um dos métodos, ou combinação deles, descritos no parágrafo (b) da subsecção 12.F.310, antes de serem embarcadas na aeronave.
- (d) O operador aéreo deve assegurar que cada passageiro viaje no mesmo voo que a sua respectiva bagagem, caso contrário a bagagem é considerada como sendo bagagem não acompanhada, devendo ser tratada como tal.
- (e) Após o controlo da bagagem, o pessoal devidamente autorizado procede a etiquetagem e a sua entrega, para o transporte ao aeródromo.
- (f) O transporte das bagagens desde o local de *check-in* ao aeródromo é feito sob medidas de protecção.
- (g) O pessoal autorizado, antes de proceder ao carregamento das bagagens no veículo destinado ao transporte das mesmas ao aeródromo, deve certificar que todas as bagagens estão intactas.
- (h) Em caso de observar alguma anomalia, tais como, bagagens rotas ou bagagens não identificadas, deve separá-las para um posterior rastreio através de raio X ou outro meio de rastreio no aeródromo.
- (i) O pessoal autorizado a realizar *check-in* deve ter em sua posse uma lista contendo a relação nominal de todos os passageiros e as respectivas bagagens.
- (j) O operador da aeronave deve assegurar que os cartões de embarque, etiquetas de bagagem e outros documentos na sua posse ou na do seu agente, estejam protegidos contra posse irregular ou não autorizada, devendo dar protecção similar ao equipamento instalado.
- (k) O cartão de embarque e a etiqueta de bagagem devem estar claramente referenciados como sendo provenientes de *check-in* fora do aeródromo.

12.F.375 Procedimentos de transporte

- (a) Sob supervisão do pessoal devidamente autorizado pelo operador aéreo e após inspeção do compartimento de carga do veículo, a bagagem é carregada no compartimento de carga do veículo destinado ao transporte.
- (b) O compartimento de carga do veículo que transporta a bagagem ao aeródromo deve ser fechado e selado pelo pessoal devidamente autorizado, após o carregamento.
- (c) O veículo de transporte de bagagens é escoltado pelo pessoal autorizado durante todo o percurso até a sua chegada ao aeródromo.

12.F.380 Procedimentos no aeródromo

- (a) Todo o pessoal e meios de transporte envolvidos no processo de *check-in* fora do aeródromo devem ser submetidos ao processo de controlo de acesso a ARS à chegada ao aeródromo de acordo com os procedimentos em vigor.
- (b) O pessoal que opera os postos de controlo de acesso deve ser informado sobre a movimentação de pessoal e veículos envolvidos no processo de *check-in* fora do aeródromo.
- (c) Caso não se verificar nenhum indício de violação do compartimento de carga do veículo de transporte, este é encaminhado para a área de armazenamento de bagagem mediante um documento comprovativo.
- (d) As bagagens que não apresentarem sinais de violação, após o processo de reconciliação entre bagagens e passageiros podem ser carregadas a bordo da aeronave.
- (e) No caso de haver indícios de violação do compartimento de carga do veículo de transporte, este deve ser conduzido a um local adequado para que a entidade apropriada possa proceder a uma profunda e detalhada inspeção.
- (f) As bagagens que apresentarem sinais de violação devem ser submetidas a um novo processo de rastreio pelos equipamentos de raio X antes se serem embarcadas na aeronave.
- (g) Os responsáveis pela segurança do aeródromo, devem implementar medidas aleatórias, contínuas e imprevisíveis às bagagens provenientes do *check-in* fora do aeródromo e, em casos devidamente justificados, ordenar que toda a bagagem seja rastreada de novo.
- (h) A autoridade aeronáutica deve implementar medidas de controlo da qualidade das operações levadas a cabo nos locais onde se realizem *check-in* fora do aeródromo, nos termos da regulamentação em vigor.

12.F.385 Artigos proibidos na bagagem de porão

- (a) Não podem ser colocados na bagagem de porão os seguintes artigos:
 - (1) Munições e cartuchos explosivos;
 - (2) Detonadores, espoleta, granadas, minas, dinamite, pólvora e explosivos plásticos;
 - (3) Fogo-de-artifício e outros artigos pirotécnicos;
 - (4) Geradores de fumo;
 - (5) Gases propano e butano;
 - (6) Líquidos inflamáveis, incluindo gasolina e metanol;
 - (7) Sólidos inflamáveis e reagentes, incluindo magnésio, acendalhas, fogo de artifícios e archotes;
 - (8) Oxidantes e peróxidos orgânicos, incluindo lixívia e *kits* de reparação de carroçarias;
 - (9) Substâncias tóxicas ou infecciosas, incluindo raticidas e sangue contaminado;
 - (10) Matérias radioactivas, incluindo mercúrio, e baterias de veículos;
 - (11) Componentes de sistemas de combustível para automóveis que já tenham contido combustível.
- (b) A lista de artigos proibidos no porão de aeronaves deve estar acessível ao público nos pontos de vendas de bilhetes dos

operadores aéreos e das agências de viagens, nas diferentes dependências das instalações aeroportuárias, incluindo pontos de rastreio e nos balcões de *check-in*.

- (c) Os operadores aéreos devem informar os passageiros sobre os artigos proibidos antes do término das formalidades de *check-in*.
- (d) Os artigos proibidos, descritos no parágrafo (a) desta subsecção, devem ser retidos no ponto de rastreio de bagagens de porão.
- (e) Os casos de detecção de armas de fogo ou de explosivos nos pontos de rastreio são imediatamente comunicados à autoridade aeronáutica, nos termos do Artigo 288º do Código Aero-náutico podendo ser declarada uma situação de contingência.

12.G MEDIDAS DE SEGURANÇA APLICÁVEIS À CARGA E AO CORREIO**12.G.100 GENERALIDADES****12.G.105 Princípios de segurança**

- (a) As aeronaves que transportam carga, correio e encomendas postais expresso devem operar a partir de ambientes cuja segurança esteja assegurada.
- (b) Toda a carga, o correio e as encomendas postais expresso devem ser submetidos a controlos de segurança, incluindo o rastreio, quando possível, antes de serem colocados a bordo duma aeronave afecta às operações de transporte comercial.
- (c) Todas as pessoas incluindo o *staff*, devem ser rastreados antes de acederem à área de armazenamento da carga e do correio previamente rastreado.

12.G.110 Controlos de segurança

- (a) A carga, o correio e as encomendas expresso só devem ser transportados por via aérea, quer numa aeronave de passageiros, quer numa aeronave de carga, quando tiverem sido aplicados os seguintes controlos de segurança:
 - (1) A recepção, processamento e manuseamento da carga foram efectuados por pessoal devidamente recrutado e treinado;
 - (2) Recebidas de fontes que não sejam agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos, forem:
 - (i) Revistados manualmente;
 - (ii) Rastreados com equipamentos de raio X;
 - (iii) Submetidos aos detectores de metais, quando a natureza da carga ou do correio o permitir; ou
 - (iv) Submetidos a outros meios técnicos ou biossenso-riais, designadamente, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães detectores de explosivos.
- (b) Os operadores aéreos não devem aceitar o transporte de carga ou de correio a bordo das suas aeronaves, a menos que um agente reconhecido ou uma outra entidade aceite pela autoridade aeronáutica confirme que a carga foi rastreada ou submetida a outros controlos de segurança.
- (c) O método a utilizar no rastreio da carga, do correio ou das encomendas expresso deve ter em conta a natureza da expedição.
- (d) Compete à PN a realização dos controlos de segurança à carga e ao correio ou às empresas de segurança privada, quando as condições para tal estiverem reunidas, independentemente de serem de baixo ou alto risco, quer se trate de carga ou correio inicial ou em transferência.
- (e) Nos pontos de rastreio da carga e correio devem estar disponíveis mais do que um método de rastreio, no caso de um único método não ser suficiente para rastrear todos os tipos de carga e correio.
- (f) Para além da submissão aos métodos de rastreio acima indicados, a carga, o correio e as encomendas expresso podem ser submetidos a um período de quarentena nunca inferior a 48 (quarenta e oito) horas.
- (g) Para garantir a securização da cadeia logística da carga e do correio, a autoridade aeronáutica pode aprovar administrações postais reconhecidas, agentes reconhecidos e permitir

a aprovação por estes dos expedidores conhecidos, seguindo os critérios previstos nas subsecções 12.G.150, 12.G.155 e 12.G.160 e desde que essas entidades estejam implicadas na aplicação de controlos de segurança à carga e ao correio.

- (h) Os controlos de segurança prescritos no parágrafo (2) (a) desta subsecção não são obrigatórios quando a carga, o correio e as encomendas expresso forem recebidos de um agente reconhecido ou dum expedidor conhecido.
- (i) Uma vez realizados todos os controlos de segurança indicados, o operador de carga, deve 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.
- (j) A carga destinada a ser embarcada em aeronaves não deve ser deixada abandonada na placa sem vigilância e havendo sinais de interferência não autorizada, a mesma deve ser novamente submetida ao processo de rastreio.
- (k) Os restos humanos de proveniência conhecida, os animais vivos, vacinas e outros materiais médicos perecíveis, as remessas autênticas de materiais de salvamento, material nuclear especial e as mercadorias de grande valor podem ser dispensados do rastreio, desde que se garanta através da inspeção visual e outros, que não representam qualquer ameaça à segurança da aviação civil, atendendo à sua origem e condições de manuseamento.
- (l) A carga e o correio 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, podendo seguir o modelo descrito no formulário A, constante do anexo C que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (m) A emissão do atestado referido no parágrafo anterior é da responsabilidade do operador de carga.
- (n) O atestado de segurança deve conter no mínimo o seguinte:
 - (1) A identidade do agente reconhecido, do expedidor conhecido ou de outra entidade que tenha participado no envio da expedição;
 - (2) O conteúdo da expedição;
 - (3) A origem da expedição;
 - (4) O destino da expedição;
 - (5) O estatuto de segurança da expedição, indicando se foi securizada para:
 - (i) Aeronaves de passageiros, de carga ou de correio;
 - (ii) Aeronaves de carga e correios somente; ou
 - (iii) Aeronaves de passageiros, de carga e correio, de acordo com os requisitos de alto risco;
 - (6) Os métodos de rastreio aplicados à expedição ou as razões de isenção;
 - (7) Declaração segundo a qual a expedição foi constantemente securizada e não foi alterada durante o tempo em que foi guardada e que o conteúdo da expedição pode ser transportado em completa segurança a bordo de aeronaves de passageiros ou de carga; e
 - (8) Assinatura dum membro do *staff* confirmando a declaração ou outro meio de autenticação se a transmissão for feita por via electrónica.

12.G.115 Controlos aleatórios contínuos e imprevisíveis

- (a) Aquando da aceitação de carga conhecida, os operadores aéreos e os agentes reconhecidos devem submeter as expedições à revista manual aleatória contínua e imprevisível a fim de garantir que o conteúdo corresponde ao descrito na respectiva documentação, e em caso de divergências, a expedição deve ser tratada como carga desconhecida e submetida aos adequados controlos de segurança.
- (b) A proporção de carga submetida à revista manual deve variar segundo o nível de ameaça enfrentado.
- (c) Aquando da aceitação da carga desconhecida, os operadores aéreos e os agentes reconhecidos devem revistar manualmente toda a expedição a fim de garantir a concordância entre a declaração da expedição e o conteúdo da mesma.

12.G.120 Carga e correio em transferência

- (a) A carga e o correio em transferência devem ser rastreados nos mesmos moldes que a carga inicial, 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 a carga e o correio em transferência 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.
- (b) A autoridade aeronáutica é a entidade responsável pelo processo de validação dos controlos de segurança no aeroporto de origem.
- (c) Aquando da validação referida no parágrafo anterior a autoridade aeronáutica deve garantir que:
 - (1) Controlos de segurança apropriados são aplicados no aeroporto de origem;
 - (2) Cada expedição de carga e correio em transferência sejam acompanhados do atestado de segurança impresso ou em formato electrónico, comprovando a execução de controlos de segurança, de forma a permitir verificações subsequentes do estado de segurança da expedição;
 - (3) A carga e correio sejam protegidos de qualquer interferência não autorizada após a aplicação de controlos de segurança, incluindo nos pontos de transferência.
- (d) O processo de validação é garantido através dos seguintes mecanismos:
 - (1) Recolha antecipada de informações;
 - (2) Assinatura de acordos bilateral ou multilateral;
 - (3) Análise dos PSOA;
 - (4) Verificação das medidas de segurança no aeroporto de origem pelo menos uma vez por ano.
- (e) A avaliação dos padrões dos controlos de segurança aplicados no ponto de origem do Estado estrangeiro deve fundar-se em informações e dados correntes e fiáveis e não somente na falta de indicadores negativos.

12.G.125 Controlos de segurança aplicados a carga ou correio de alto risco

- (a) A entidade que recebe e manuseia a carga ou correio tem a responsabilidade de a identificar como sendo de alto risco ou não.
- (b) É considerada de alto risco, toda carga ou correio quando apresentada por uma entidade desconhecida ou mostrando sinais de violação e que, além disso, reúne um dos seguintes critérios:
 - (1) Informações específicas que indicam que a carga ou correio representa uma ameaça para a aviação civil;
 - (2) A carga ou correio apresenta anomalias que levantam suspeitas; ou
 - (3) A natureza da carga ou 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.
- (c) Independentemente da carga ou correio serem provenientes de uma entidade conhecida ou desconhecida, as informações específicas do serviço de inteligência de um Estado sobre uma remessa pode torná-la como de alto risco.
- (d) Toda a carga ou correio referenciados como sendo de alto risco, devem ser rastreados a 100% pelos seguintes métodos:
 - (1) Revista manual;
 - (2) Submissão ao equipamento de raio X convencional, ou a câmara de simulação, ou a outros meios biossensores, designadamente, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães farejadores de explosivos; e
 - (3) Submissão a cães detectores de explosivos.
- (e) Em combinação com os meios e métodos de controlo de segurança acima indicados, a carga ou correio referenciados como sendo de alto risco devem ser submetidos a um período de quarentena nunca inferior a 48 (quarente e oito) horas.

12.G.130 Carga valiosa

- (a) Toda a carga valiosa deve ser manuseada como uma categoria separada, distinta da carga aérea regular.
- (b) Os operadores aéreos devem disponibilizar serviços e medidas de protecção adicionais para o transporte de carga valiosa.
- (c) Informações sobre o valor, o conteúdo, o itinerário e o armazenamento da carga valiosa devem ser mantidas confidenciais, sendo que apenas os detalhes necessários para o manuseio da mesma devem ser disponibilizados ao pessoal directamente envolvido no processo.
- (d) Carga valiosa são expedições que contêm um ou mais dos seguintes artigos:
 - (1) Qualquer artigo cujo valor de transporte seja de 80 000 CVE (oitenta mil escudos cabo-verdianos) ou mais, por quilo bruto;
 - (2) Lingotes de ouro, incluindo lingotes refinados ou não, ou ouro em folha, grãos, pó, fio, tubo, vara, circos, molduras ou peças fundidas, bem como a platina;
 - (3) Notas legais, cheques de viagem, títulos, acções e selos;
 - (4) Diamantes, incluindo diamantes para uso industrial, rubis, esmeraldas, safiras, opalas e pérolas reais, incluindo pérolas de cultura;
 - (5) Jóias compostas por diamantes, rubis, esmeraldas, safiras, opalas e pérolas reais, incluindo pérolas de cultura;
 - (6) Jóias e relógios feitos de prata, ouro ou platina.
- (e) Para além dos artigos referidos no parágrafo anterior, os artigos abaixo discriminados devem ser considerados carga vulnerável e manuseados como carga valiosa:
 - (1) Mercadorias em que o valor não é declarado mas requerem medidas de protecção adicionais;
 - (2) Documentos em branco do operador aéreo, tais como, etiquetas de bagagens, selos de segurança, cartões de embarque;
 - (3) Malas diplomáticas quando declaradas como sendo valiosas;
 - (4) Amostra da PJ para fins de investigação criminal, tais como, armas, munições e drogas.
- (f) Aquando da aceitação de uma carga valiosa para ser expedida, entregue ou que esteja em transferência, os operadores aéreos devem verificar a concordância entre a declaração da expedição e o conteúdo da mesma, e armazená-la em local seguro e protegido contra qualquer acesso não autorizado.
- (g) Quando devido ao tamanho ou outra razão uma carga valiosa não possa ser armazenada em local seguro, o operador aéreo deve desenvolver procedimentos para garantir a segurança da mesma.
- (h) Os processos de aceitação, armazenamento, entrega e transporte de e para a aeronave da carga valiosa devem ser monitorizadas através do CCTV dos operadores.
- (i) O operador aéreo deve manter o registo da carga valiosa transportada, devendo compreender os seguintes elementos:
 - (1) Identificação da expedição;
 - (2) Data e hora de armazenamento em local seguro, bem como a identificação de quem fez o armazenamento;
 - (3) Data e hora em que a carga valiosa foi retirada do local seguro de armazenamento, bem como a identificação de quem o fez.
- (j) Os operadores aéreos devem utilizar sacos ou caixas de segurança para o transporte das cargas valiosas, que devem ser construídos de material opaco e que permitem o seu fecho e selagem.
- (k) Os operadores aéreos devem nomear um elemento para efectuar a supervisão do manuseio da carga valiosa na aceitação ao embarque ou no desembarque e entrega da mesma.
- (l) Os operadores aéreos devem desenvolver procedimentos para o carregamento e o descarregamento da carga valiosa de uma aeronave.
- (m) Com a colaboração das forças de segurança e dos operadores aéreos, o operador aeroportuário deve elaborar um plano de contingência para lidar com incidentes relacionados com a carga valiosa.
- (n) Os operadores aéreos, os agentes reconhecidos e os demais que manuseiam cargas valiosas e susceptíveis de roubo, devem fazer constar nos seus programas de segurança procedimentos para lidarem com tais cargas.

12.G.135 Armazenagem

- (a) Devem ser implementadas medidas físicas de modo a que a carga rastreada esteja sempre separada da carga não rastreada.
- (b) As expedições de carga, de correio e das encomendas expresso devem ser guardadas em locais seguros e protegidos de toda interferência ilícita, quer através de selos de segurança ou fechaduras, CCTV ou através de alarmes que revelem qualquer intrusão.
- (c) Sempre que se utiliza selos ou cadeados a sua integridade deve ser verificada.
- (d) Quando por motivos de ventilação as portas dos locais onde são recebidos e guardados cargas, correio e encomendas expresso sejam mantidas abertas, deve existir vedação gradeada que impeça a entrada de veículos e pessoas não autorizadas a esses locais ou outros controlos de segurança que previnam ou detectem qualquer intrusão.
- (e) A área de recepção de carga deve dispor de sinalização gráfica ou sonora relativa a artigos proibidos e a mercadorias perigosas, prevenindo a inclusão dos mesmos, numa remessa.

12.G.140 Controlo de acesso

- (a) Nos locais onde são despachadas ou mantidas cargas, correio e encomendas expresso devem ser postas em prática, pelo menos, as seguintes medidas de controlo de acesso:
 - (1) O controlo de acesso deve ser feito em todos os pontos que permitam o acesso aos locais;
 - (2) As pessoas não devem entrar pelos pontos destinados aos veículos;
 - (3) Cada ponto de controlo de acesso deve ter um guarda ou estar devidamente fechado quando não utilizado, e permitir a detecção de qualquer intrusão ou tentativa de intrusão;
 - (4) O controlo do pessoal e dos visitantes deve ser feito através dum sistema manual ou automatizado de cartões de acesso, que cumpra as regras mínimas estabelecidas para o acesso às ARS.
- (b) Sem prejuízo do disposto nos parágrafos anteriores, devem ser respeitados os demais procedimentos de controlo de acesso descritos na parte 12.D.

12.G.145 Transporte

- (a) Antes da carga, do correio e das encomendas expresso serem carregados para uma aeronave ou para outro local de armazenagem, estes devem ser verificados por pessoa devidamente qualificada, que deve assegurar que não houve qualquer tipo de interferência que possa comprometer a segurança da aeronave.
- (b) Antes do carregamento, o compartimento de carga deve ser revistado e a integridade da revista deve ser mantida até ao término do carregamento.
- (c) Caso as expedições não tenham sido individualmente seladas, o compartimento de carga deve ser protegido por selos de segurança ou por fechaduras, logo após o término do carregamento.
- (d) O veículo de transporte de carga, correio e encomendas expresso não deve ser deixado sem vigilância.

- (e) Se tal acontecer, o condutor deve verificar a segurança do carregamento e a integridade dos selos e avisar o agente ou o operador aéreo em caso de indícios de violação.
- (f) Os contentores de carga e os contentores de porão devem ser mantidos em locais seguros.

12.G.150 Administração postal reconhecida

- (a) Cada administração postal reconhecida que entregue correio para ser transportado a bordo duma aeronave deve satisfazer minimamente, os seguintes critérios:
 - (1) Ser registada pela autoridade aeronáutica;
 - (2) Cumprir as obrigações para com os operadores aéreos no sentido de aplicar os controlos de segurança descritos no PNSAC e neste CV-CAR e aplicados a carga e ao correio;
 - (3) Empregar pessoal devidamente recrutado e treinado em conformidade com o PNFTCSAC;
 - (4) Proteger o correio contra interferências não autorizadas enquanto estiver à sua guarda.
- (b) A empresa que pretende ser aprovada como administração postal reconhecida, deve solicitar o registo e prestar uma declaração de compromisso, preenchendo, respectivamente, os formulários B e B1, constantes do anexo C que faz parte integrante do presente CV-CAR, devendo entregá-los à autoridade aeronáutica.
- (c) A designação da administração postal reconhecida depende de despacho favorável da autoridade aeronáutica e é válido por 5 (cinco) anos, findos os quais deve ser solicitada nova designação.
- (d) A administração postal reconhecida fica sujeita às actividades de controlo da qualidade da autoridade aeronáutica.

12.G.155 Responsabilidade do agente reconhecido

- (a) Os agentes reconhecidos ficam sujeitos às seguintes obrigações:
 - (1) Desenvolver e submeter para aprovação da autoridade aeronáutica um programa de segurança do agente reconhecido e um programa de treino para o *staff*;
 - (2) Nomear um responsável de segurança nos termos da subsecção 12.G.165;
 - (3) Dispor de instalações seguras para recepção e aplicação de, tratamento e armazenamento da carga, controlos de segurança, que podem incluir o rastreio, o armazenamento de expedições já consideradas seguras e se aplicável, meios para transporte terrestre;
 - (4) Registrar a identidade e o endereço do expedidor e demonstrar que a pessoa que faz a entrega da mercadoria é agente do expedidor;
 - (5) Garantir que o conteúdo de uma remessa corresponde à descrição constante da respectiva documentação;
 - (6) Garantir com base nos controlos de segurança estabelecidos no parágrafo (2) (a) da subsecção 12.G.110, que a carga não contém artigos proibidos;
 - (7) Garantir que a carga não sofre qualquer interferência não autorizada após a sua recepção e que o acesso à mesma é rigorosamente controlado;
 - (8) Recrutar, seleccionar e treinar um número adequado de pessoal gestor e operacional para as suas operações;
 - (9) Demonstrar continuamente o cumprimento dos requisitos de segurança prescritos nos regulamentos aplicáveis aos agentes reconhecidos aprovados pela autoridade aeronáutica;
 - (10) Garantir que as categorias de remessa abaixo indicadas não sejam transportadas em aeronaves, a menos que tenham sido submetidas a controlos de segurança:
 - (i) A bagagem não acompanhada a transportar como carga;

- (ii) As remessas de agentes não reconhecidos;
 - (iii) As remessas de expedidores desconhecidos;
 - (iv) As remessas entregues por uma pessoa distinta do expedidor conhecido ou do seu agente conhecido;
 - (v) As remessas cujo conteúdo não corresponde à descrição constante da documentação;
 - (vi) As remessas cujo expedidor conhecido não certifica que não contém artigos proibidos;
- (11) Emitir o atestado de segurança da expedição que o acompanha ao longo da cadeia de logística;
 - (12) Garantir que cada remessa entregue a um operador aéreo seja acompanhada da respectiva documentação com a seguinte informação:
 - (i) Nome, endereço e identificação do agente reconhecido;
 - (ii) Nome e endereço do expedidor;
 - (iii) Conteúdo da remessa;
 - (iv) Declaração sobre o estado de segurança da remessa.
- (b) Os agentes reconhecidos devem ser registados pela autoridade aeronáutica, devendo os ficheiros conterem o nome, o número de registo emitido pela autoridade aeronáutica, o endereço e contactos de telefone.
 - (c) A empresa que pretende ser aprovada como agente reconhecido, deve solicitar o registo e prestar uma declaração de compromisso, preenchendo, respectivamente, os formulários C e C1, constante do anexo C que faz parte integrante do presente CV-CAR, devendo entregá-los no gabinete de segurança do aeródromo onde pretende desenvolver a sua actividade, que por sua vez os deve reencaminhar à autoridade aeronáutica, juntando o seu parecer.
 - (d) Quando pretender actuar em mais do que um aeródromo, os documentos devem ser remetidos directamente à autoridade aeronáutica.
 - (e) A aprovação do agente reconhecido depende do despacho favorável da autoridade aeronáutica e é válido por 5 (cinco) anos, findos os quais deve ser solicitada nova designação.
 - (f) A autoridade aeronáutica aprova o agente reconhecido depois de verificar todos os documentos e o estado de implementação das medidas de segurança, inspeccionando as instalações e os locais onde a carga deve ser processada.
 - (g) Aquando da revalidação a autoridade aeronáutica deve verificar através de inspecções se a entidade continua a cumprir os requisitos de segurança estabelecidos, antes de voltar a aprovar o agente reconhecido.
 - (h) Os agentes reconhecidos ficam sujeitos às acções de controlo da qualidade previstos no PNCQSAC por parte da autoridade aeronáutica, da entidade aeroportuária onde actua e dos operadores aéreos a quem presta serviço.
 - (i) A autoridade aeronáutica pode rejeitar o pedido da empresa que pretende ser designada como agente reconhecido, e ainda, suspender ou revogar o despacho de aprovação do agente reconhecido, quando verificar o incumprimento grave e persistente dos regulamentos.
 - (j) A rejeição do pedido pode resultar da incapacidade de cumprir com os requisitos relativos aos agentes reconhecidos na fase da candidatura.
 - (k) A suspensão pode resultar da incapacidade temporária, em cumprir com os requisitos legais ou em manter ou implementar procedimentos ou medidas de segurança, depois dum processo sancionatório ou, ainda, a pedido do agente reconhecido por um período específico de tempo.
 - (l) A revogação pode resultar da violação reiterada dos requisitos exigidos pela autoridade aeronáutica ou do programa de segurança, da inaptidão de manter ou implementar medidas

ou procedimentos de segurança, depois dum processo sancionatório ou, ainda, pelo facto do agente reconhecido deixar de manusear, processar ou armazenar carga aérea.

- (m) A autoridade aeronáutica deve publicar trimestralmente, listas actualizadas de agentes reconhecidos, contendo os nomes dos agentes reconhecidos, os números de registo individuais, os endereços e os contactos telefónicos dos mesmos.

12.G.160 Critérios relativos ao expedidor conhecido

- (a) Um agente reconhecido ou um operador aéreo apenas pode considerar conhecido um expedidor quando:
- (1) Verificar e registar a identidade e endereço do expedidor e dos agentes autorizados a efectuar entregas em seu nome;
 - (2) Exigir que o expedidor declare que:
 - (i) Prepara as expedições em instalações seguras;
 - (ii) Emprega pessoal de confiança na preparação das expedições;
 - (iii) Protege as expedições contra interferências não autorizadas durante a preparação, armazenagem e o transporte;
 - (3) Exigir que o expedidor:
 - (i) Certifique por escrito que a expedição não contém qualquer artigo proibido e que foi submetida a controlos apropriados de segurança;
 - (ii) Aceite que a embalagem e o conteúdo da expedição possam ser examinados por razões de segurança.
- (b) O expedidor conhecido deve:
- (1) Desenvolver e submeter para aprovação da autoridade aeronáutica um programa de segurança do agente reconhecido e um programa de treino para o *staff*;
 - (2) Nomear um responsável de segurança, nos termos da subsecção 12.G.165;
 - (3) Dispor de instalações seguras para recepção e aplicação de, tratamento e, armazenamento da carga, controlos de segurança, que podem incluir o rastreio, o armazenamento de expedições já consideradas seguras e se aplicável, meios para transporte terrestre;
 - (4) Recrutar, seleccionar e treinar um número adequado de pessoal gestor e operacional para as suas operações;
 - (5) Demonstrar continuamente o cumprimento dos requisitos de segurança prescritos nos regulamentos aplicáveis aos agentes reconhecidos aprovados pela autoridade aeronáutica.
- (c) O estatuto de expedidor conhecido fica sujeito à aprovação dos operadores aéreos ou dos agentes reconhecidos que dela devem dar conhecimento à autoridade aeronáutica.
- (d) Os expedidores conhecidos devem ser auditados periodicamente pelos órgãos de segurança dos operadores aéreos e dos agentes reconhecidos, a fim de se garantir que cumprem os requisitos de segurança estabelecidos.

12.G.165 Responsável pela segurança

- (a) Alguém devidamente formado e treinado deve ser oficialmente designado em cada local onde a carga, o correio e as encomendas expresso são tratados, sendo ele responsável pela aplicação e supervisão de todas as medidas de segurança exigidas.
- (b) O responsável de segurança deve ter formação e treino adequados em matéria de segurança, designadamente, quanto aos procedimentos e responsabilidades do Estado em matéria de segurança da aviação civil, de modo a que as operações de carga, de correio e das encomendas expresso sejam feitas de acordo com o PNSAC e este CV-CAR.

12.G.170 Verificação de antecedentes

Deve-se verificar os antecedentes de todas as pessoas envolvidas na preparação e entrega de carga, de correio e das encomendas expresso, antes de lhes serem confiadas estas tarefas, a fim de se confirmar a identidade, a experiência anterior e os antecedentes policiais e criminais.

12.G.175 Formação e treino em segurança

As pessoas afectas à preparação e envio de carga, de correio e das encomendas expresso destinados a serem transportados a bordo duma aeronave, devem receber formação e treino adequados, conforme o PNFTCSAC, que lhes permitam compreender as suas responsabilidades em matéria de segurança da aviação civil.

12.G.180 Co-Mail e Co-Mat

Os controlos de segurança estabelecidos na subsecção 12.G.110, devem ser aplicados também ao correio do operador aéreo, *Co-Mail*, e aos materiais do operador aéreo, *Co-Mat*, enviados no âmbito da sua rede de escalas.

12.H MEDIDAS DE SEGURANÇA DE CATERING, PROVISÕES DE BORDO E DE AERÓDROMOS

12.H.100 GENERALIDADES

12.H.105 Princípios de segurança

- (a) As medidas de segurança aplicadas a todos os fornecimentos de *catering*, provisões de bordo e de aeródromos, têm por finalidade, impedir a introdução a bordo de aeronaves, de armas, engenhos explosivos ou outras substâncias, dissimuladas nos fornecimentos, que possam ser utilizados na perpetração de actos de interferência ilícita, pondo em causa a segurança da aviação civil.
- (b) As empresas fornecedoras de *catering* são responsáveis pela implementação das medidas de controlo dos fornecimentos de *catering* e das provisões de bordo destinados a serem embarcados nas aeronaves que efectuam voos comerciais de transporte de passageiros.
- (c) Na definição das medidas de segurança deve-se ter em conta os seguintes princípios:
- (1) As medidas de segurança devem ser aplicadas aos edifícios onde os fornecimentos de *catering* e de provisões de bordo ou de aeródromos são preparados, guardados e expedidos, de modo a impedir-se a introdução de artigos proibidos nos referidos fornecimentos;
 - (2) As medidas de segurança devem ser aplicadas durante o transporte e a entrega dos fornecimentos de *catering*, provisões de bordo e de aeródromos, até ao interior de ARS ou da aeronave, de modo a garantir-se a segurança dos mesmos;
 - (3) Medidas de segurança devem ser aplicadas pelos operadores aéreos no momento da recepção dos fornecimentos de *catering* e de provisões de bordo a fim de assegurar que não foram objecto de qualquer contacto não autorizado;
 - (4) Os operadores aeroportuários devem assegurar que as provisões de aeródromos são rastreadas e que não contêm artigos proibidos que podem ser utilizados na comissão de actos de interferência ilícita.

12.H.110 Responsável de segurança de *catering*

- (a) Alguém formado e treinado nos termos do PNFTCSAC deve ser designado em cada local onde são preparados fornecimentos de *catering*, como sendo responsável pela segurança de *catering*.
- (b) O responsável pela segurança de *catering* tem por atribuição, assegurar a aplicação e supervisão de todas as medidas de segurança previstas no programa de segurança da empresa.
- (c) O responsável de *catering* deve assegurar que os restantes membros da empresa envolvidos na preparação de *catering* tenham treino adequado para o efeito, nos moldes previstos no PNFTCSAC.
- (d) Do mesmo modo, deve ainda implementar medidas de controlo de qualidade interno, para assegurar que os procedimentos de segurança são efectivamente aplicados e são eficazes.

12.H.200 MEDIDAS DE SEGURANÇA DE CATERING E OUTRAS PROVISÕES DE BORDO**12.H.205 Medidas de controlo de acesso**

- (a) Os locais utilizados para a preparação e armazenagem de fornecimentos de *catering* e de provisões de bordo devem ser suficientemente seguros, devendo todas as portas e janelas, bem como outras aberturas que permitam a entrada e saída de pessoas serem controladas.
- (b) As medidas de controlo de acesso e as modalidades de sua aplicação devem ser descritas no programa de segurança das empresas fornecedoras de *catering*.
- (c) O grau de controlo exercido deve impedir a introdução dissimulada de artigos proibidos ou outras substâncias, que possam ser utilizados na perpetração de actos de interferência ilícita, ou na adulteração dos referidos fornecimentos.
- (d) Todas as pessoas que se encontrarem no interior de locais utilizados para a preparação e armazenagem de fornecimentos de *catering* e de provisões de bordo, devem ostentar no exterior do vestuário, em local bem visível e acima do nível da cintura, um cartão de identificação, contendo pelo menos, o nome, a foto, a assinatura do responsável da empresa, a função que exerce e o prazo de validade.
- (e) O vestiário da empresa fornecedora de *catering* deve situar-se fora das áreas de trabalho e deve conter armários de modo a evitar que sejam levados objectos pessoais para o interior de locais utilizados para a preparação e colocação de fornecimentos de *catering* e de provisões de bordo.
- (f) O acesso de visitantes aos locais indicados nos parágrafos anteriores é permitido apenas mediante a identificação clara dos mesmos, devendo, aqueles receber um cartão de visitante e serem acompanhados a todo o tempo no interior das instalações por pessoa responsável.
- (g) Os procedimentos detalhados de controlo de acesso encontram-se prescritos na parte 12.D.

12.H.210 Produtos e equipamentos

- (a) A entrega de produtos e equipamentos utilizados na preparação ou transformação de fornecimentos conhecidos deve ser objecto de cuidadosas medidas de segurança a fim de se assegurar que não contém artigos proibidos e depois devem ser guardados em local seguro.
- (b) As entregas de refeições preparadas e congeladas que não possam ser divididas ou revistadas, são aceites no momento da recepção, desde que tenham sido seladas e protegidas de modo a revelarem qualquer violação.
- (c) Caso não seja possível dividir ou revistar certos produtos ou artigos, os mesmos devem ser acompanhados dum certificado de segurança, que ateste que não contém artigos proibidos.
- (d) Toda a entrega não acompanhada dum certificado de segurança deve ser aberta e verificada.

12.H.215 Trolleys e contentores

- (a) Os *trolleys* e contentores de fornecimentos de *catering* utilizados no transporte de fornecimentos conhecidos devem ser adaptados de modo a que seja impossível alguém ter acesso ao interior dos mesmos, quando fechados e selados.
- (b) Antes de serem carregados, fechados, selados e transportados a bordo duma aeronave, os *trolleys* e contentores devem ser cuidadosamente inspeccionados, quer interna, quer externamente, a fim de se garantir que não contém artigos proibidos.
- (c) A pessoa que fizer a verificação, deve reduzir a escrito todas as suas constatações e assinar um certificado de segurança, garantindo que todos os procedimentos de segurança foram cumpridos e que os *trolleys* e contentores e respectivos conteúdos não contém artigos proibidos.

12.H.220 Revista e selagem de veículos

- (a) Os veículos utilizados no transporte de fornecimentos conhecidos devem ter o acesso ao compartimento de cargas completamente protegido e serem guardados em lugar seguro, quando fora de serviço.
- (b) Imediatamente antes de ser carregado, o compartimento de cargas deve ser cuidadosamente verificado, por alguém designado para o efeito, a fim de se garantir que não existem artigos proibidos no seu interior, devendo a integridade desta verificação ser mantida até ao término do carregamento.
- (c) Findo o carregamento, o compartimento de carga deve ser fechado e selado, bem como qualquer outro ponto de acesso ao mesmo.
- (d) O número dos selos utilizados deve constar do certificado de expedição do carregamento do veículo.
- (e) Os selos utilizados na protecção dos veículos devem ser mantidos em local seguro e sob a responsabilidade de alguém devidamente autorizado, devendo haver no respectivo serviço, um *dossier* da identidade desta pessoa e das tarefas que executa.
- (f) O veículo não deve ser deixado sem vigilância, contudo, se tal acontecer, o condutor deve verificar a segurança do carregamento e a integridade dos selos e avisar o responsável pela segurança em caso de indícios de violação.
- (g) Os fornecimentos que revelarem indícios de terem sido alterados não devem ser levados para bordo das aeronaves.

12.H.225 Transporte e entrega

- (a) A segurança dos fornecimentos conhecidos deve ser mantida durante o transporte dos locais de preparação e armazenagem, até ao carregamento a bordo e recepção pelo operador aéreo.
- (b) Os fornecimentos conhecidos devem ser transportados somente pelos veículos do operador aéreo, pelos do fornecedor de restauração ou pelos de terceiros, cujos procedimentos e medidas de segurança tenham sido aprovados pelo operador aéreo.
- (c) Os veículos circulando entre um centro de prestação de serviços de restauração e uma aeronave, devem seguir directamente para o aeródromo, evitando paragens em pontos intermédios.
- (d) Em períodos de ameaça acrescida contra a segurança da aviação civil, uma escolta de segurança deve sempre acompanhar os veículos com carregamentos de restauração.

12.H.230 Controlos de segurança

- (a) O *catering* e outras provisões de bordo destinados a serem transportados a bordo de aeronaves de passageiros devem ser submetidos a controlos de segurança adequados e protegidos de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos forem efectuados até a sua entrega na aeronave.
- (b) As empresas de *catering* são responsáveis pela aplicação dos controlos de segurança aplicados ao *catering* e às provisões de bordo e pela protecção dos mesmos desde o momento em que esses controlos forem efectuados até a sua entrega na aeronave.
- (c) As provisões de bordo recebidas de uma empresa fornecedora de *catering*, que apresentem sinais de adulteração ou em relação aos quais se suspeite que não tenham sido protegidas de interferências não autorizadas desde o momento em que os controlos foram efectuados, devem ser sujeitas ao rastreio.
- (d) Os controlos de segurança de *catering* e das provisões de bordo são ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas nos programas de segurança exigidos pela autoridade aeronáutica.
- (e) Os meios ou métodos utilizados no rastreio das provisões de bordo devem ter em consideração a natureza das provisões e serem suficientemente fiáveis para garantir, de forma razoável, que as mesmas não contém artigos proibidos.

- (f) O rastreio de *catering* e das provisões de bordo pode ser efectuado através de um dos seguintes meios ou métodos:
- (1) Inspeção visual;
 - (2) Revista manual;
 - (3) Equipamento de raio X;
 - (4) Cão de detecção de explosivos em combinação com a inspeção visual.

(g) A inspeção visual consiste na visualização atenta e profunda das provisões e só deve ser permitida se a mesma for realizada:

- (1) Em combinação com outros métodos; e
- (2) Onde todas as partes das provisões possam ser vistas, com ou sem auxílio de outros meios.

12.H.235 Selos

- (a) Os selos, adesivos e outros meios destinados a revelar violações dos fornecimentos conhecidos devem estar guardados em lugar seguro, sob a responsabilidade de pessoa especificamente designada, até ao momento de serem utilizados.
- (b) Os selos adquiridos devem constar de documentos elaborados pelo operador e mantidos constantemente actualizados.
- (c) Os selos utilizados em cada fornecimento devem ser devidamente registados e devem constar dos documentos elaborados no acto da verificação e entrega dos mesmos.
- (d) Caso haja selos danificados, os mesmos devem constar numa relação a qual deve ser permanentemente actualizada.
- (e) Os selos não utilizados e os danificados não podem ser deixados em locais acessíveis ou abandonados.

12.H.240 Documentação

- (a) São entregues ao operador aéreo aquando da entrega do fornecimento conhecido, documentos contendo o tipo de fornecimento de *catering* e de provisões de bordo, o fornecedor, o destino, o destinatário e a declaração de segurança.
- (b) Os documentos relativos a expedição de fornecimentos conhecidos devem ser emitidos pelo responsável de segurança e conservados em lugar seguro, durante pelo menos 30 (trinta) dias.

12.H.245 Carregamentos múltiplos

- (a) Sempre que um veículo transportar carregamentos de *catering* e de provisões de bordo destinados a mais do que uma aeronave, os selos de segurança apostos no veículo devem ser rompidos pela pessoa responsável, junto da aeronave destinatária do primeiro carregamento, não sendo necessário voltar a selá-lo.
- (b) Após o rompimento do selo de segurança, o condutor deve manter a viatura sob permanente vigilância e o respectivo compartimento de carga devidamente fechado.

12.H.250 Recepção e validação das expedições

- (a) Os selos de segurança postos no veículo de entrega de fornecimentos e a assinatura da pessoa responsável nos documentos que acompanham o fornecimento devem ser cuidadosamente verificados à entrada da ARS.
- (b) Em caso de divergência não explicável pelos documentos, ou em caso de indícios de clara violação dos selos do veículo, os fornecimentos não devem ser carregados na aeronave, sem que após verificação, se tenha a certeza que não contém artigos proibidos.

12.H.255 Medidas de segurança do operador aéreo

- (a) O chefe de cabine deve receber os fornecimentos bem como a documentação respectiva e verificar a concordância da documentação recebida, devendo assinar o certificado de entrega dos fornecimentos, assim como, verificar a integridade dos selos e respectivos números.
- (b) O certificado de entrega dos fornecimentos deve constar do processo do voo e ser devidamente arquivado.

(c) Os *trolleys* e contentores que tiverem indícios de violação são revistados para se ter a certeza que não contém artigos proibidos ou são substituídos por outros que ofereçam garantias de segurança.

(d) Após a entrega, pelo menos 10% dos fornecimentos devem ser submetidos a rastreios aleatórios, imprevisíveis e contínuos.

(e) Em caso de ameaça alta contra a segurança da aviação civil, os rastreios aleatórios imprevisíveis e contínuos devem elevar-se a 50% dos fornecimentos.

12.H.260 Aprovação das empresas fornecedoras de *catering*

(a) Às empresas fornecedoras de *catering*, enquanto fornecedores reconhecidos, é exigido um programa de segurança, que descreva os métodos e procedimentos que o fornecedor deve aplicar para garantir a segurança e ainda o modo como ele próprio controla o cumprimento das referidas medidas e procedimentos.

(b) Qualquer entidade que garanta os controlos de segurança referidos nesta secção e entrega *catering* e outras provisões de bordo directamente à aeronave pode ser aprovada como fornecedor reconhecido mediante solicitação junto da autoridade aeronáutica.

(c) O disposto no parágrafo anterior não se aplica aos operadores aéreos que efectuam eles próprios esses controlos de segurança e entregam as provisões exclusivamente às suas próprias aeronaves.

12.H.265 Recrutamento e formação em segurança

(a) As empresas fornecedoras de *catering* devem assegurar-se que o pessoal envolvido na preparação e transporte de *catering* seja recrutado e treinado conforme o PNFTCSAC.

(b) O pessoal envolvido na preparação de *catering* bem como aqueles com acesso às ARS do aeródromo devem ser submetidos aquando do recrutamento e posteriormente a cada 3 (três) anos, ao processo de verificação de antecedentes, nos termos regulamentares.

12.H.270 Provisões do aeródromo

(a) As provisões do aeródromo são consideradas como tal a partir do momento em que sejam identificadas como sendo destinadas a serem vendidas, utilizadas ou disponibilizadas nas ARS de um aeródromo.

(b) Compete ao operador aeroportuário a aplicação do rastreio das provisões do aeródromo previstas nesta secção, antes da sua introdução em ARS, podendo para o efeito recorrer a PN ou à segurança privada quando estiverem reunidas as condições para tal.

(c) As provisões do aeródromo são rastreadas antes de se autorizar a sua entrada em ARS, excepto se tiverem sido objecto de controlos de segurança por um fornecedor conhecido e tiverem sido protegidas de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efectuados até serem levadas para a ARS.

(d) O rastreio das provisões do aeródromo pode ser efectuado através de um dos seguintes meios ou métodos:

- (1) Inspeção visual;
- (2) Revista manual;
- (3) Equipamento de raio X;
- (4) Cão de detecção de explosivos em combinação com a inspeção visual.

(e) A inspeção visual consiste na visualização atenta e profunda das provisões e só deve ser permitida se a mesma for realizada:

- (1) Em combinação com outros métodos;
- (2) Onde todas as partes das provisões possam ser vistas, com ou sem auxílio de outros meios.

- (f) As provisões do aeródromo com origem na ARS estão isentas desses controlos de segurança.
- (g) As provisões do aeródromo recebidas de um fornecedor conhecido, que apresentem sinais de adulteração ou em relação às quais se suspeite que não tenham sido protegidas de interferências não autorizadas, desde o momento em que os controlos foram efectuados, devem ser sujeitas a rastreio.
- (h) Aquando da entrega no estabelecimento comercial na ARS, as provisões do aeródromo devem ser objecto de controlo visual pelo pessoal do referido estabelecimento, a fim de garantir que não apresentem sinais de adulteração.
- (i) Os meios ou métodos utilizados no rastreio das provisões de aeródromo devem ter em consideração a sua natureza e serem suficientemente fiáveis para garantir, de forma razoável, que as mesmas não contêm artigos proibidos.
- (j) Para ser designada como fornecedor conhecido, a entidade deve entregar ao operador aeroportuário a declaração de compromisso que consta do anexo D, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (k) A declaração referida no parágrafo anterior deve ser assinada pelo representante legal, ou pelo responsável de segurança e deve ser conservada pelo operador aeroportuário.
- (l) Um fornecedor conhecido de provisões do aeródromo deve:
- (1) Elaborar um programa de segurança no qual descreve as medidas de segurança que aplica às provisões do aeródromo e submete-lo à aceitação do operador aeroportuário;
 - (2) Nomear uma pessoa responsável pela segurança na empresa;
 - (3) Garantir que as pessoas que têm acesso às provisões do aeródromo recebam formação de sensibilização para a segurança antes de terem acesso a essas provisões;
 - (4) Impedir o acesso não autorizado às suas instalações e provisões do aeródromo;
 - (5) Assegurar, através de controlos de segurança efectivamente aplicados, que não são escondidos artigos proibidos nas provisões do aeroporto; e
 - (6) Aplicar selos que revelem sinais de violações em todos os veículos ou contentores que transportam provisões do aeródromo, ou protegê-los fisicamente.
- (m) O operador aeroportuário apenas deve aceitar os programas de segurança dos fornecedores conhecidos se os mesmos cumprirem os requisitos estabelecidos nesta subsecção e contiverem os seguintes elementos:
- (1) Política e organização de segurança da empresa;
 - (2) Controlos de segurança;
 - (3) Controlos das áreas de armazenamento;
 - (4) Procedimentos de transporte e entrega de provisões de aeródromo;
 - (5) Treino e procedimentos de contratação do pessoal;
 - (6) Medidas de controlo de qualidade;
 - (7) Procedimentos de contingência.
- (n) Qualquer entidade que garanta os controlos de segurança referidos nesta subsecção e entrega provisões do aeródromo pode ser designada como fornecedor conhecido pelo operador aeroportuário.
- (o) A administração aeroportuária deve manter uma lista actualizada dos fornecedores conhecidos que operam no interior das ARS.
- (p) A administração aeroportuária deve implementar acções de controlo da qualidade para assegurar que o fornecedor conhecido cumpre continuamente as medidas de segurança estabelecidas neste CV-CAR e no seu respectivo programa.

12.H.275 Artigos a serem vendidos nos *free shop* e a bordo

- (a) Os artigos destinados a serem vendidos nas lojas *free shop* e a bordo da aeronave devem ser controlados de acordo com a legislação alfandegária aplicável e devem ser guardados em local seguro sob vigilância aduaneira.
- (b) Desde que seja mantida a segurança desde o ponto em que são recebidos e que estejam sob vigilância aduaneira ou guardados em instalações de *catering* até serem carregados na aeronave, aos artigos destinados a serem vendidos a bordo não são aplicadas medidas adicionais de segurança.

12.H.280 Produtos e outros fornecimentos de limpeza

As medidas e procedimentos de segurança prescritos nesta secção, aplicam-se com as devidas adaptações às operações de fornecimento de serviços de limpeza às aeronaves, prevenindo a introdução dissimulada de armas, engenhos explosivos ou outras substâncias, que possam ser utilizados na perpetração de actos de interferência ilícita.

12.IMEDIDAS DE SEGURANÇA RELATIVAS AO TRANSPORTE DE ARMAS, DETIDOS, PRESOS, DEPORTADOS E INADMISSÍVEIS

12.I.100 Transporte autorizado de armas na cabine de aeronaves

12.I.105 Restrição de transporte

São autorizados a transportar armas na cabine de aeronaves os efectivos das seguintes instituições:

- (1) Da PN afectos ao Corpo de Protecção de Altas Entidades, em efectiva missão de acompanhamento duma alta entidade nacional ou estrangeira;
- (2) Da PN da PJ e da Guarda Prisional, enquanto escoltas de presos, detidos ou de outras pessoas sujeitas à custódia administrativa ou judicial;
- (3) Das Forças Armadas, em missão de protecção de entidades e de escolta de militares presos, detidos ou sujeitos à custódia administrativa ou judicial;
- (4) 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, incluindo os polícias de bordo embarcados nas aeronaves do Estado requerente.

12.I.110 Trâmites

- (a) A aceitação para transportar armas na cabine de aeronaves, só deve acontecer após autorização prévia e expressa da autoridade aeronáutica.
- (b) A autorização de transporte deve ser requerida à autoridade aeronáutica mediante preenchimento do modelo A constante do anexo E, que faz integrante do presente CV-CAR, pela entidade que leva a cabo a missão de escolta.
- (c) A solicitação deve ser feita por um dirigente do serviço requerente e deve dar entrada na autoridade aeronáutica com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis em relação à data do embarque, salvo casos de urgência devidamente justificados.
- (d) No pedido, deve a entidade indicar o itinerário e justificar a necessidade de transportar a arma na cabine de aeronaves.
- (e) No caso previsto no parágrafo (4) da subsecção 12.I.105, a autorização de transporte deve ser formulada pela autoridade competente do Estado a que pertence o elemento das forças ou serviços de segurança, devendo a autoridade aeronáutica, antes de decidir, ouvir previamente a força ou serviço de segurança nacional homólogo ao do Estado requerente, quanto à pertinência do pedido.
- (f) A autorização deve ser concedida pela autoridade aeronáutica, em despacho escrito, o qual é encaminhado à entidade requerente, ao operador aéreo no qual embarca o elemento de escolta, à administração aeroportuária e à polícia nos aeródromos de partida e de chegada, com antecedência mínima de 48 (quarente e oito) horas da hora de embarque, salvo casos de urgência, devidamente justificados.

- (g) No aeródromo de chegada o elemento de escolta é recebido pela polícia que o escolta durante o tempo em que o mesmo permanecer no aeródromo.
- (h) Caso se trate de um voo internacional, a autoridade aeronáutica apenas autoriza o transporte de armas na cabine de aeronaves, após a prévia autorização escrita de todos os operadores aéreos e Estados envolvidos no percurso até ao destino final do elemento de escolta.
- (i) No caso do parágrafo anterior, devem ser fornecidas instruções ao pessoal autorizado a transportar armas, relativas aos regulamentos de porte de armas nos Estados de destino e de escala.

12.I.115 Tipos de armas autorizadas na cabine de aeronaves

As armas que podem ser autorizadas a transportar na cabine de aeronaves são exclusivamente armas individuais, de cano curto e calibre até 9 mm.

12.I.120 Direito de recusa de autorização e de aceitação de embarque

Em situações de nível elevado de ameaça ou em voos de alto risco de segurança, pode a autoridade aeronáutica recusar a autorização em despacho devidamente fundamentado.

12.I.125 Procedimentos especiais de embarque

- (a) À chegada ao aeródromo e no momento da realização dos procedimentos de *check-in*, os elementos da escolta devem apresentar ao operador aéreo a autorização de transporte de arma na cabine da aeronave emitida pela autoridade aeronáutica.
- (b) O operador aéreo informa a polícia sobre a existência duma autorização de transporte de arma na cabine da aeronave, devendo esta executar, tanto no controlo de fronteira, como no controlo de segurança antes do embarque, todos os procedimentos contidos nos PSA e PSOA, assim como nas directivas específicas da polícia sobre a matéria.
- (c) No aeródromo e antes do embarque, os elementos da escolta permanecem nas instalações da polícia ou de passageiros inadmissíveis, em se tratando de escolta de presos, detidos ou outras pessoas sujeitas à custódia judicial ou administrativa.
- (d) Os elementos da escolta são os últimos a entrar na zona estéril e os primeiros a embarcar na aeronave, salvo os que estiverem em missão oficial de protecção a altas entidades nacionais e estrangeiras.
- (e) Os elementos da escolta devem entregar as armas, descarregadas, ao pessoal de terra do operador aéreo que por sua vez as coloca numa bolsa, estojo ou contentor apropriado, com cadeado de gatilho ou mecanismo que impossibilite o seu uso e as entrega à tripulação sob responsabilidade do comandante da aeronave para serem transportadas no *cockpit*, mantendo em sua posse as munições.
- (f) Nas aeronaves são definidos os assentos dos elementos da escolta e informações escritas são prestadas ao comandante da aeronave e à tripulação de cabine sobre as identidades, número e localização dos passageiros donos das armas transportadas na cabine.
- (g) Os elementos da escolta devem ser informados da eventual presença a bordo de outras pessoas, que por inerência das suas funções, têm a necessidade de transportar as suas armas na cabine e do lugar em que se encontram sentadas.
- (h) Os elementos da escolta devem ainda ser advertidos por um representante do operador aéreo que outros passageiros, tripulantes e a aeronave podem ser postos em perigo, caso reajam a um eventual acto de intervenção ilícita, sem terem recebido instruções precisas do comandante da aeronave para o efeito.
- (i) A advertência referida no parágrafo anterior deve ser feita por escrito, e em conformidade com o disposto no modelo B, constante do anexo E, que faz parte integrante do presente CV-CAR.

12.I.200 TRANSPORTE DE ARMAS NO PORÃO DE AERONAVES

12.I.205 Restrição de transporte

São autorizados a embarcar com armas nas bagagens de porão, os seguintes passageiros:

- (1) Elementos da PN, da PJ, da Guarda Prisional, e das Forças Armadas, em quaisquer circunstâncias, em voos internos;
- (2) Elementos das Forças Armadas nacionais ou estrangeiras, que viajam para participar em missões ou exercícios militares devidamente autorizados pelo Estado de Cabo Verde;
- (3) 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;
- (4) 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;
- (5) Pessoas oficialmente inscritas em organizações nacionais ou estrangeiras de tiro desportivo e que viajam no âmbito de competições nacionais ou internacionais oficiais;
- (6) 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.

12.I.210 Trâmites

- (a) A aceitação para embarque de armas de fogo nas bagagens de porão de aeronaves só deve acontecer após autorização prévia e expressa da autoridade aeronáutica.
- (b) A autorização de embarque deve ser requerida à autoridade aeronáutica mediante preenchimento do modelo C constante do anexo E, que parte integrante do presente CV-CAR, pelo serviço ou pessoa que faz a solicitação de transporte de armas na bagagem de porão.
- (c) A solicitação deve ser feita pelo dirigente do serviço requerente ou seu substituto ou pelo interessado nos casos dos parágrafos (3), (4) e (5) da subsecção 12.I.205, e deve dar entrada na autoridade aeronáutica com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis em relação à data do embarque, salvo casos de urgência devidamente justificados.
- (d) A autorização deve ser concedida pela autoridade aeronáutica, em despacho escrito, o qual é encaminhado à entidade requerente, ao operador aéreo no qual a arma é transportada, à administração aeroportuária e à polícia nos aeródromos de partida e de chegada, com antecedência mínima de 48 (quarente e oito) horas da hora de embarque.

12.I.215 Tipos de armas que podem ser autorizadas

As armas que podem ser autorizadas a embarcar no porão de aeronaves em voos de passageiros, são exclusivamente as de uso individual, de cano curto ou alongado e calibre até 9 mm.

12.I.220 Procedimentos especiais de transporte

- (a) A autorização da autoridade aeronáutica deve ser entregue no momento do *check-in* ao representante do operador aéreo, o qual informa à polícia do aeródromo sobre a existência de embarque autorizado de arma de fogo na bagagem de porão.
- (b) A arma deve ser transportada de forma separada das respectivas munições, com cadeado de gatilho ou mecanismo que impossibilite o seu uso, em bolsa ou estojo adequados para o modelo em questão, com adequadas condições de segurança.
- (c) A PN enquanto entidade cujos elementos estão devidamente treinados e habilitados para o efeito, toma as seguintes precauções:

- (1) Verifica a autenticidade e validade da autorização, e da licença de porte legal de armas em Cabo Verde e no país de destino;
 - (2) Procede à verificação material do tipo de arma, da sua localização e arrumação na bagagem;
 - (3) Inspecciona e confirma que a arma se encontra descarregada, com cadeado de gatilho ou mecanismo que impossibilite o seu uso, em bolsa ou estojo adequados para o modelo em questão, com adequadas condições de segurança;
 - (4) Verifica o acondicionamento e o tipo de embalagem caso a arma seja volume separado;
 - (5) Preenche o modelo D constante do anexo E, que faz parte integrante do presente CV-CAR o qual é entregue ao pessoal de terra do operador aéreo ligado à segurança;
- (d) As verificações das armas feitas pela PN devem ocorrer em local seguro e mediante a observância de todas as condições de segurança, de modo a não se pôr em causa a vida ou a integridade física de alguém.
 - (e) Na aeronave, a arma ou bagagem com arma deve ser colocada em lugar inacessível a qualquer pessoa durante a viagem.
 - (f) Quando a arma a ser transportada não estiver segura na bagagem despachada, deve ser transportada num contentor que o operador aéreo considere apropriado para o referido transporte.
 - (g) As armas e as respectivas munições são transportadas nas ARS até a aeronave, por pessoal devidamente treinado e autorizado pelo operador aéreo.

12.I.225 Direito de recusa de transporte

Em situações de níveis elevados de ameaça ou em voos de alto risco de segurança, pode a autoridade aeronáutica recusar a autorização em despacho devidamente fundamentado.

12.I.300 TRANSPORTE DE PESSOAS SOB CUSTÓDIA JUDICIAL, POLICIAL OU ADMINISTRATIVA

12.I.305 Categorias de pessoas a transportar

- (a) As pessoas que podem ser transportadas a bordo de uma aeronave sob custódia judicial, policial ou administrativa são as seguintes:
 - (1) Detidos;
 - (2) Presos;
 - (3) Deportados; e
 - (4) Inadmissíveis.
- (b) O operador aéreo é responsável pela implementação das medidas de transporte das pessoas previstas no parágrafo anterior, devendo incluir no respectivo programa de segurança, medidas e procedimentos destinados a garantir a segurança a bordo das suas aeronaves, quando for necessário transportar passageiros obrigados a viajar em virtude de medidas judiciais ou administrativas.

12.I.310 Trâmites de embarque de detidos ou presos

- (a) Os operadores aéreos só devem autorizar o embarque de detidos ou presos em aeronaves após a instituição responsável pela custódia informar, em documento escrito, com pelo menos 24 (vinte e quatro) horas de antecedência, o número e a identidade dos detidos ou dos presos, a razão do transporte, os nomes e títulos das escoltas, o voo em que pretende efectuar o transporte dos mesmos, a natureza dos documentos disponíveis e se os presos ou detidos são de alto risco ou de baixo risco, para auxiliar o operador aéreo a avaliar o risco para segurança do voo.
- (b) Salvo autorização expressa da autoridade aeronáutica, apenas um detido ou um preso de alto risco deve ser transportado a bordo duma aeronave.
- (c) Sempre que razões ponderosas de segurança, de protecção da investigação ou da realização da justiça aconselharem, a

pedido das autoridades, devem os operadores aéreos permitir que a reserva dos detidos ou presos se faça com nomes fictícios e que o *check-in* decorra com a maior descrição possível, de molde a preservar a identidade dos detidos ou presos.

- (d) Os agentes responsáveis pela escolta de detidos e de presos devem passar pelos trâmites e procedimentos especiais de embarque para o transporte de armas na cabine de aeronaves, previstos nas subsecções 12.I.110 e 12.I.125.
- (e) Para cada detido ou preso, deve haver sempre pelo menos 2 (dois) agentes responsáveis pela sua escolta.
- (f) Os agentes que escoltarem os detidos ou presos devem efectuar as formalidades de *check-in* pelo menos 1 (uma) hora antes do horário previsto para o embarque.
- (g) Os agentes responsáveis pela escolta devem assegurar ao operador aéreo que os detidos ou presos e suas bagagens foram convenientemente revistados e que os mesmos não levam consigo nada que possa ser utilizado como arma.
- (h) O operador aéreo não deve aceitar o embarque de detidos ou presos, em voos internacionais, a menos que tenha obtido prévio consentimento dos Estados e outros operadores aéreos envolvidos, ao longo do itinerário ou do destino final previsto.

12.I.315 Procedimentos especiais de embarque de detidos ou presos

- (a) Os detidos ou presos, bem como as respectivas escoltas, devem ser os primeiros a embarcar e os últimos a desembarcar.
- (b) Os detidos ou presos devem sentar-se na cabine da aeronave o mais atrás possível e longe de portas ou saídas de emergência, numa fila de pelo menos duas cadeiras e pelo menos um agente deve sentar-se entre o detido ou o preso e o corredor.
- (c) Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, podem ser acordados previamente, os lugares a que o detido ou o preso e respectivas escoltas devem ocupar na aeronave.
- (d) Os detidos ou presos devem ser constantemente acompanhados, mesmo quando se deslocam à casa de banho.
- (e) O comandante da aeronave bem como a tripulação de cabine devem ser informados por escrito pelo representante do operador aéreo sobre a existência de detidos ou de presos sob escolta a bordo e os assentos que ocupam.
- (f) Todas as outras autoridades bem como outras pessoas autorizadas a transportar armas na cabine de aeronaves, devem ser informadas da presença de detidos ou presos e de suas escoltas, bem como do lugar onde se encontram sentados.
- (g) Aos detidos ou presos podem ser servidas refeições, mas não lhes devem ser fornecidos talheres metálicos.
- (h) Durante a viagem não deve ser servido qualquer tipo de bebida alcoólica nem ao detido ou preso, nem aos agentes responsáveis pela sua escolta.
- (i) Os agentes responsáveis pela escolta de detidos ou presos devem dispor de algemas metálicas ou plásticas, às quais são utilizadas sempre que acharem necessário para melhor controlo dos detidos ou presos, ou para garantirem a segurança dos restantes passageiros, da tripulação e da aeronave, mas devem respeitar as instruções de segurança operacional dadas pela tripulação e prestar toda a assistência necessária aos detidos ou presos em caso de uma emergência a bordo.
- (j) Os agentes responsáveis pela escolta de detidos ou presos não devem introduzir a bordo de aeronaves aerossóis de defesa, gás lacrimogéneo nem outros meios com efeitos análogos.
- (k) O operador aéreo ou o comandante da aeronave pode recusar o embarque de detidos ou presos, baseado na política do operador relativamente à quantidade de tais passageiros ou quando houver fundado risco para a segurança do voo em questão.

12.I.320 Trâmites de embarque de deportados e inadmissíveis

- (a) As autoridades devem notificar por escrito ao operador aéreo e ao comandante da aeronave, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas em relação à hora prevista para a viagem, o transporte de passageiros inadmissíveis ou deportados.

- (b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, um operador aéreo pode ser notificado pelas autoridades nacionais, da necessidade de transportar imediatamente um inadmissível que tenha chegado ao território nacional nesse mesmo dia, através desse operador.
- (c) A notificação acima referida deve conter os seguintes detalhes:
 - (1) A identidade do passageiro e a razão do transporte;
 - (2) Nomes e títulos dos agentes que compõem a escolta, se existir;
 - (3) A avaliação do risco e qualquer outra informação pertinente, incluindo a razão de haver escolta ou não, que permita aos operadores avaliarem o risco para a segurança do voo;
 - (4) Definição prévia dos assentos, se requerida; e
 - (5) Natureza dos documentos de viagem disponíveis.
- (d) Os deportados e inadmissíveis não são necessariamente escoltados durante a viagem.
- (e) Havendo escolta armada, os agentes devem passar pelos trâmites e procedimentos especiais de embarque para o transporte de armas na cabine de aeronaves, previstos nas subsecções 12.I.110 e 12.I.125.
- (f) No aeródromo tais passageiros permanecem nos espaços reservados à polícia ou nos espaços reservados a passageiros inadmissíveis conforme as condições do aeródromo permitirem.
- (g) A documentação do passageiro inadmissível ou deportado é entregue pela polícia de emigração e fronteira, ao piloto, comandante do voo em que embarca o inadmissível ou deportado, para que seja entregue à polícia de emigração e fronteira do aeródromo de destino.

12.I.325 Procedimentos especiais de embarque de deportados e inadmissíveis

- (a) Os deportados, os inadmissíveis e as respectivas escoltas, existindo, devem ser os primeiros a embarcar e os últimos a desembarcar.
- (b) No interior da cabine da aeronave, os assentos dos inadmissíveis, dos deportados e das escoltas, se existirem, devem ser identificados, e toda a informação pertinente deve ser prestada por escrito ao comandante e à tripulação de cabine.
- (c) Aos deportados, inadmissíveis e respectivas escoltas, existindo, não são servidas bebidas alcoólicas durante o voo.
- (d) Os operadores aéreos são os responsáveis pela implementação das medidas prescritas na subsecção 12.I.320 e na presente subsecção.
- (e) O operador aéreo ou comandante da aeronave pode recusar o embarque de inadmissíveis ou deportados, baseado na política do operador relativamente ao número de tais passageiros ou quando houver fundado risco para a segurança do voo em questão.

12.I.330 Transporte de polícias de bordo

- (a) A autoridade aeronáutica é a entidade responsável pela análise e aprovação dos pedidos formais das autoridades nacionais e das autoridades competentes de outros Estados para utilização de polícias de bordo em aeronaves que efectuem voos comerciais de passageiros de e para Cabo Verde.
- (b) A autoridade aeronáutica só aprova os pedidos após verificar que a selecção, treino, armamento e equipamentos dos polícias de bordo são adequados ao cumprimento das missões a que se destinam e que todos os Estados envolvidos no percurso da aeronave deram o seu prévio assentimento.
- (c) As condições de transporte de arma por parte dos polícias de bordo é estabelecido pela autoridade aeronáutica, no momento da emissão da autorização.
- (d) Os polícias de bordo devem ser funcionários do Estado requerente.
- (e) O comandante da aeronave deve ser notificado por escrito da presença de polícias de bordo na aeronave, identidades, número e respectivos lugares.

12.I.335 Funções dos polícias de bordo

Os polícias de bordo podem exercer, nomeadamente, as seguintes funções:

- (1) Prevenção e combate a actos de captura ilícita se possível, através do uso de força não letal, quando requerido, e a detenção de suspeitos;
- (2) Inspeção em voo numa aeronave sob ameaça;
- (3) Aplicação dos procedimentos relativos ao local de menor risco para se colocar bombas (*least-risk bomb location*), em caso de descoberta de objectos suspeitos de serem engenhos explosivos a bordo;
- (4) Protecção da cabine de pilotagem;
- (5) Inspeção de segurança à aeronave, antes do embarque de passageiros, bagagens e carga;
- (6) Supervisão da cabine de passageiros durante o voo e nas paragens em trânsito.

12.I.340 Avaliação do risco

A utilização de polícias de bordo em aeronaves deve ser objecto de aturado estudo prévio e a sua implementação condicionada a avaliação do risco e das necessidades de segurança da aviação civil.

12.I.345 Conservação de documentos

Os documentos relativos ao transporte de armas de fogo quer na cabine, quer no porão de aeronaves, bem como do transporte de detidos, presos, pessoas sujeitas à custódia administrativa e polícias de bordo devem ser conservados durante seis (6) meses para efeitos de inspecção pela autoridade aeronáutica.

12.J PREVENÇÃO DE ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

12.J.100 AMEAÇAS À SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

12.J.105 Ameaça à segurança das aeronaves

- (a) O operador aéreo ao receber uma ameaça de bomba ou de outra natureza, contra a segurança de voo, deve tomar imediatamente todas as medidas necessárias para garantir a segurança da aeronave, passageiros e tripulação a bordo da aeronave, incluindo:
 - (1) Notificar o coordenador de segurança, o comandante da aeronave, a restante tripulação, o operador aeroportuário, sobre a ameaça, os resultados da avaliação efectuada e qualquer contra-medida aplicável;
 - (2) Investigar se existe ou não algum engenho explosivo ou incendiário a bordo, realizando as seguintes diligências:
 - (i) Se a aeronave se encontra em terra, deve fornecer ao comandante toda a informação disponível para que possa iniciar as operações de emergência constantes dos planos de contingência aprovados;
 - (ii) Se a aeronave se encontra em voo, deve informar o comandante da mesma sobre toda a informação disponível e determinar uma imediata inspecção de segurança, salvo se isso puser em perigo a segurança da aeronave, dos passageiros e tripulantes;
 - (3) Utilizar uma lista de verificação e de procedimentos para responder a ameaças de bomba quer em aeronaves em voo, quer em aeronaves em terra, devendo esta constar do programa de segurança e doutros manuais relevantes.
- (b) Ao receber uma informação sobre a perpetração ou suspeita de perpetração de um acto de interferência ilícita, o operador aéreo deve notificar a autoridade aeronáutica e o operador aeroportuário onde se encontra a aeronave afectada.
- (c) Se a aeronave afectada se encontra num território estrangeiro, o operador aéreo deve notificar as autoridades do respectivo Estado.
- (d) Se a aeronave se encontrar em voo, o operador aéreo deve notificar as respectivas autoridades de controlo de tráfego aéreo do Estado em cujo território se prevê que aterre.

- (e) O operador aéreo deve elaborar um relatório detalhado após o incidente e o remeter a autoridade aeronáutica.
- (f) O operador aéreo deve ainda:
 - (1) Conhecer os procedimentos de emergência e de contingência dos aeródromos para os quais voa, para conhecer a sua eventual participação nos distintos planos existentes e habilitar-se a enviar um representante seu ao centro de operações de emergência ou centro de gestão de crises do aeródromo em caso de acto de interferência ilícita envolvendo uma das suas aeronaves;
 - (2) Identificar no programa de segurança e noutros manuais relevantes, o local de menor risco para cada aeronave em caso de explosão em voo (*Least Risk Bomb Location*) para aonde são colocados os engenhos suspeitos de serem explosivos, encontrados a bordo durante a inspeção de segurança efectuada;
 - (3) Elaborar e submeter à aprovação da autoridade aeronáutica, os planos de contingência para enfrentar os actos de interferência ilícita que eventualmente afectem as suas aeronaves e instalações.
- (g) A metodologia de avaliação de ameaças de bomba e outras, bem como as contra medidas aplicáveis devem ser regulamentadas pela autoridade aeronáutica.

12.J.110 Apoio das forças de segurança

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

12.J.115 Pessoal das forças de segurança

Todo o operador aeroportuário deve assegurar que o pessoal das forças de segurança, enquanto presta serviço no aeródromo, cumpra com o seguinte:

- (1) Seja identificável por meios adequados;
- (2) Disponha de armas de fogo e esteja autorizado a utilizá-las nos termos da legislação aplicável; e
- (3) Tenha completado a formação adequada nos termos do PNFTCSAC.

12.J.120 Informações ao público

- (a) O operador aeroportuário deve afixar em local visível e nos espaços públicos, informações relativas a ameaças contra a segurança.
- (b) As informações referidas no parágrafo anterior devem ser afixadas conforme especificado no plano de segurança e pelo tempo determinado pela autoridade aeronáutica.

12.J.125 Gestão de incidentes

- (a) O operador aeroportuário deve estabelecer os procedimentos para avaliar ameaças de bomba, ameaças de sabotagem, pirataria aérea e outras formas de interferência ilícita nas operações da aviação civil.

- (b) Imediatamente após a recepção de uma ameaça relativa a qualquer dos incidentes descritos no parágrafo anterior, o operador aeroportuário deve:
 - (1) Avaliar a ameaça de acordo com o seu programa de segurança;
 - (2) Iniciar as acções correspondentes como especificado no plano de emergência do aeródromo; e
 - (3) Informar imediatamente a autoridade dos actos ou suspeita de actos de interferência ilícita nas operações da aviação civil, incluindo ameaças de bomba contra aeronaves e instalações aeroportuárias.
- (c) Os operadores aeroportuários devem desenvolver procedimentos de resposta de emergência aos incidentes identificados no parágrafo (a) desta subsecção.
- (d) Para assegurar que todas as partes estão ao corrente das suas responsabilidades e que todas as informações contidas no programa de segurança são actuais, o operador aeroportuário deve, pelo menos uma vez por ano, rever os procedimentos contidos nos parágrafos (a) e (b) desta subsecção com o envolvimento de todas as pessoas responsáveis pela implementação de tais procedimentos.

12.J.130 Notificação e envio de relatórios

- (a) Em caso de tentativa ou consumação de qualquer acto de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, os operadores aeroportuários e aéreos, os agentes reconhecidos, as empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering* e os prestadores de serviços de assistência em escala devem elaborar e enviar, um relatório preliminar ou definitivo sobre o incidente de segurança à unidade orgânica da autoridade aeronáutica responsável pela segurança da aviação.
 - (1) Da captura ilícita numa aeronave;
 - (2) Da destruição numa aeronave que se encontra em serviço;
 - (3) Da tomada de reféns que se encontram a bordo numa aeronave ou num aeródromo;
 - (4) Da entrada à força ou numa aeronave, num aeródromo ou numa instalação aeronáutica;
 - (5) Da introdução ou descoberta a bordo numa aeronave ou num aeródromo, numa arma, dum engenho perigoso ou numa matéria perigosa, com fins criminosos;
 - (6) Da utilização numa aeronave que se encontra em serviço com o propósito de causar mortes, ofensas corporais graves, ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;
 - (7) Da comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança numa aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público em geral, num aeródromo ou dentro numa instalação da aviação civil;
 - (8) Da destruição ou danificação numa instalação de telecomunicação aeronáutica, ou interferência com o seu funcionamento;
 - (9) Da destruição ou danificação numa instalação aeroportuária, ou interferência com o seu funcionamento;
 - (10) Do uso de violência contra pessoas que causa ou possa causar ferimentos graves ou morte;
 - (11) Da violência contra uma pessoa a bordo de uma aeronave em voo, se esse acto é provável de, ou se tem o potencial de, pôr em perigo a segurança da aeronave;
 - (12) Numa ameaça de bomba contra uma aeronave ou instalação aeroportuária;
- (b) Os operadores aeroportuários e aéreos, os agentes reconhecidos, as empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering* e os prestadores de serviços de assistência em escala, devem elaborar e remeter à unidade orgânica da autoridade aeronáutica responsável pela segurança da aviação o relatório de incidentes de segurança aquando:
 - (1) Da captura ilícita numa aeronave;
 - (2) Da destruição numa aeronave que se encontra em serviço;
 - (3) Da tomada de reféns que se encontram a bordo numa aeronave ou num aeródromo;
 - (4) Da entrada à força ou numa aeronave, num aeródromo ou numa instalação aeronáutica;
 - (5) Da introdução ou descoberta a bordo numa aeronave ou num aeródromo, numa arma, dum engenho perigoso ou numa matéria perigosa, com fins criminosos;
 - (6) Da utilização numa aeronave que se encontra em serviço com o propósito de causar mortes, ofensas corporais graves, ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;
 - (7) Da comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança numa aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público em geral, num aeródromo ou dentro numa instalação da aviação civil;
 - (8) Da destruição ou danificação numa instalação de telecomunicação aeronáutica, ou interferência com o seu funcionamento;
 - (9) Da destruição ou danificação numa instalação aeroportuária, ou interferência com o seu funcionamento;
 - (10) Do uso de violência contra pessoas que causa ou possa causar ferimentos graves ou morte;
 - (11) Da violência contra uma pessoa a bordo de uma aeronave em voo, se esse acto é provável de, ou se tem o potencial de, pôr em perigo a segurança da aeronave;
 - (12) Numa ameaça de bomba contra uma aeronave ou instalação aeroportuária;

- (13) Do furto ou roubo ocorrido numa instalação aeroportuária ou de navegação aérea ou em qualquer outra se realize uma actividade relacionada com a aviação civil, praticados com violação duma medida de segurança;
- (14) Da ocorrência de qualquer incidente que tenha relevância na segurança da aviação civil.
- (c) A notificação preliminar dos incidentes de segurança deve ser feita de imediato por telefone ou fax, devendo um relatório escrito ser enviado à unidade orgânica da autoridade aeronáutica responsável pela segurança da aviação, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas.
- (d) A notificação e o relatório elaborados pelos operadores aeroportuários e aéreos, pelos agentes reconhecidos, pelas empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering*, e pelos prestadores de serviços de assistência em escala devem ser enviados à unidade orgânica da autoridade aeronáutica responsável pela segurança da aviação através do seguinte endereço:

Direcção de Segurança e Facilitação - Agência de Aviação Civil

Av. Cidade de Lisboa, n.º 34 CP 371

Várzea PRAIA, CABO-VERDE

Telefone: (+238) 2603430

Fax: (+238) 2611075

E-mail: security@acivil.gov.cv

- (e) O relatório deve ser elaborado pelo preenchimento dos formulários A, B e C constantes do anexo F, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (f) Os formulários A, B e C constantes do anexo F podem ser fotocopiados ou obtidos através do sítio da autoridade aeronáutica, www.aac.cv.
- (g) Caso um acto de interferência ilícita ocorrer em Cabo Verde, deve ser feito num espaço de tempo nunca superior a 48 (quarenta e oito) horas, uma análise do incidente, e das acções de resposta, a fim de determinar a eficácia das medidas e procedimentos de segurança contidos no PNSAC e neste CV-CAR e proceder a realização de acções correctivas que se mostrarem necessárias, para debelar as fraquezas e evitar a recorrência.
- (h) A autoridade aeronáutica, em estreita coordenação com as autoridades envolvidas na implementação do PNSAC, através da Comissão Nacional FALSEC e das Comissões Aeroportuárias FALSEC é a entidade responsável pela imediata avaliação do incidente e pela definição das acções correctivas a serem implementadas.
- (i) Na ocorrência de um acto de interferência ilícita, todas as informações pertinentes, designadamente, a natureza do acto, o *modus operandi*, os autores, o número de feridos e de mortos e identidades, devem ser comunicadas, pela autoridade aeronáutica, em conformidade com o previsto no ponto 17.10 do PNSAC.
- (j) Cabe a autoridade aeronáutica, após receber o formulário A, constantes do anexo F, elaborar, aprovar e remeter à OACI, os relatórios, preliminar ou final, sobre um acto de interferência ilícita, através do preenchimento do formulário D, constantes do anexo F, que faz parte integrante do presente CV-CAR.
- (k) Os relatórios referidos no parágrafo anterior devem ser remetidos, respectivamente, 30 (trinta) e 60 (sessenta) dias após o incidente, numa das línguas de trabalho da OACI.

12.K DISPOSIÇÕES DIVERSAS E FINAIS

12.K.100 Disposições adicionais

12.K.105 Critérios de revisão

- (a) Este CV-CAR deve ser revisto sempre que:
- (1) Houver revisões do anexo 17;

- (2) Ocorrer alterações no PNSAC ou noutra legislação nacional pertinente que afecte as medidas e procedimentos nele previstos;
- (3) Houver necessidade de se alterar as medidas e os procedimentos de segurança para se fazer face a ameaças novas ou emergentes.

- (b) Independentemente do disposto no parágrafo anterior, este CV-CAR deve ser revisto de 2 (dois) em 2 (dois) anos, visando verificar-se a sua contínua adequação à realidade aeronáutica nacional e internacional e ao ambiente de segurança prevalente.

12.K.110 Protecção das informações

- (a) Os operadores aeroportuário e aéreo, as empresas que prestam serviços especializados aeroportuários, tais como, agentes reconhecidos, empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering*, prestadores de serviços de assistência em escala, provedor de serviço de tráfego aéreo, empresa de segurança privada devem zelar para que os regulamentos internos, os procedimentos e as práticas instituídas relativas a segurança da aviação civil sejam protegidas e apenas sejam disponibilizadas com base no princípio da necessidade de saber, de modo a evitar a utilização ou divulgação inapropriada desses instrumentos.
- (b) Igual protecção devem merecer os documentos nacionais emitidos pela autoridade que não sejam públicos e os documentos estrangeiros relativos à segurança da aviação civil.

12.K.200 Disposições revogatórias e finais

12.K.205 Revogação

Fica expressamente revogada, a partir da data da entrada em vigor do presente CV-CAR os seguintes regulamentos:

- (1) Directiva sobre Coordenadores de segurança - Directiva 10-001;
- (2) Directiva sobre Programa de segurança do agente reconhecido - Directiva 003/700/AAC/10;
- (3) Directiva sobre Programa de segurança sobre limpeza de aeronaves - Directiva 004/700/AAC/10;
- (4) Directiva sobre Programa de segurança do operador aéreo - Directiva 005/700/AAC/10;
- (5) Directiva sobre Programa de segurança de *catering* - Directiva 006/700/AAC/10;
- (6) Directiva sobre Sistema de autorização e controlo de acesso às áreas regulamentadas dos aeródromos - Directiva 007/700/AAC/10;
- (7) Directiva sobre Sistemas electrónicos de controlo de aeródromos, de controlo de perímetros e de detecção de intrusão em aeronaves estacionadas - Directiva 009/700/AAC/10;
- (8) Regulamento sobre Identificação de passageiros nacionais e estrangeiros no embarque em voos domésticos e internacionais - Regulamento N.º 2/2010, de 11 de Março;
- (9) Regulamento sobre Rastreo de líquidos transportados como bagagem de mão em aeronaves civis afectas ao transporte comercial de passageiros - Regulamento N.º 3/2010, de 11 de Março;
- (10) Directiva sobre Artigos proibidos - Directiva 002/700/AAC/10;
- (11) Directiva sobre Rastreo de passageiros e bagagem de mão antes do embarque - Directiva 008/700/AAC/10;
- (12) Regulamento sobre Transporte de armas de fogo quer na cabine, quer no porão de aeronaves, bem como o transporte de detidos, presos e pessoas sujeitas à custódia administrativa - Regulamento n.º 12/2009, de 16 de Outubro;
- (13) Directiva sobre Notificação de incidentes de segurança - Directiva 010/700/AAC/10.

12.K.210 Entrada em vigor

O presente CV-CAR entra imediatamente em vigor.

O Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia, aos 3 de Março de 2015. - O Presidente, *João dos Reis Monteiro*

ANEXOS

ANEXO A

Formulário para verificação inicial de antecedentes, a que se refere o parágrafo (m) da subsecção 12.D

CANDIDATURA	INDICAR PARA QUE LUGAR SE ESTÁ A CANDIDATAR.	
	O QUE O LEVA A APRESENTAR A SUA CANDIDATURA?	

DADOS PES- SOAIS	Nome:			
	Apelidos:			
	Data de Nascimento (dd/mm/yyyy):			
	Local de Nascimento:	Concelho:		
		País:		
	Nacionalidade:		Adquirida por:	
Outra Nacionalidade:				

ENDEREÇOS	Localidade:	
	Caixa Postal:	
	Cidade:	
	País:	
	Telefone:	
	Telemóvel:	
	Fax:	
	E-mail:	

SERVIÇO MILITAR (SE APLICÁVEL)	Cumprido:	<input type="checkbox"/>
	Isento:	<input type="checkbox"/> <i>Se sim, explicar motivos.</i>
	Outro:	<input type="checkbox"/> <i>Se sim, fornecer detalhes.</i>

FORMAÇÃO	<i>Forneça detalhes em ordem cronológica inversa (começando pela mais recente). Forneça o nome exacto da instituição e o título do grau obtido (excluindo o ensino primário).</i>			
	Anos (de...a...)	Instituição (nome, lugar)	Grau/Certificado Obtido	Area de Estudo

LINGUAS	LINGUA	COMPREENDE	FALA	LÊ	ESCREVE
	FRANCÊS				
	INGLÊS				
	ESPAÑHOL				
	OUTRA (s)				

INFORMÁTICA	<i>Coloque uma cruz no quadrado correspondente às suas aptidões</i>			
	Processador de texto:	<input type="checkbox"/>	Gráficos/Imagem/Software de tratamento de fotos:	<input type="checkbox"/>
	Folha de calculo:	<input type="checkbox"/>	Software de Gestão financeira:	<input type="checkbox"/>
	Base de dados:	<input type="checkbox"/>	Web browser /E-mail:	<input type="checkbox"/>
	Power Point:	<input type="checkbox"/>	Outro (s) software (especifique em baixo)	<input type="checkbox"/>

FUNÇÕES EXERCIDAS	<i>Funções e cargos exercidos na ordem cronológica inversa (começar pela mais recente)</i>		
	Iº / Emprego anterior		
	Data:	De (mm/yyyy):	
		A (mm/yyyy):	
	Título do cargo:		
	Entidade Empregadora:	Nome:	
		Endereço:	
		Tel:	Fax:
		E-mail:	
	Supervisor/Director:	Nome:	
		Título:	
	Descrição das funções exercidas:		
	Numero de empregos que supervisionou (Se aplicável):		
	Razões da saída:		
	IIº / Emprego anterior		
Data:	De (mm/yyyy):		
	A (mm/yyyy):		
Título do cargo:			
Entidade Empre- gadora:	Nome:		
	Endereço:		
	Tel:	Fax:	
	E-mail:		
Supervisor/Director:	Nome:		
	Título:		
Razões da saída:			
IIIº / Emprego anterior			
Data:	De (mm/yyyy):		
	A (mm/yyyy):		
Título do cargo:			
Entidade Empre- gadora:	Nome:		
	Endereço:		
	Tel:	Fax:	
	E-mail:		
Descrição das funções exercidas:			
Numero de empregos que supervisio- nou (Se aplicável):			
Razões da saída:			

IVº / Emprego anterior			
Data:	De (mm/yyyy):		
	A (mm/yyyy):		
Título do cargo:			
Entidade Empre- gadora:	Nome:		
	Endereço:		
	Tel:		Fax:
	E-mail:		
Descrição das funções exercidas:			
Numero de empregos que supervisionou (Se aplicável):			
Razões da saída:			
<i>Se necessitar de listar mais, por favor junte uma folha.</i>			

**JÁ FOI ALVO DE PROCESSOS DISCIPLINARES NOS SEUS CARGOS ANTERIORES?
SE SIM, POR FAVOR, FORNEÇA DETALHES DAS RAZÕES, DO DESFECHO DO PROCESSO E DE EVENTU-
AIS SANÇÕES APLICADAS.**

**JÁ FOI PRESO, JULGADO OU CONDENADO EM TRIBUNAL, NUM PROCESSO-CRIME POR VIOLAÇÃO
DE QUALQUER LEI?
SE SIM, POR FAVOR, FORNEÇA AS RAZÕES E AS SANÇÕES APLICADAS.**

JA ALGUMA VEZ FOI DETIDO PELA POLÍCIA? SE SIM, FORNEÇA DETALHES.

**JA ALGUMA VEZ TEVE RESIDÊNCIA PERMANENTE NO ESTRANGEIRO? SE SIM, INDIQUE EM QUE
PAÍS OU PAÍSES, O PERÍODO CORRESPONDENTE E O MOTIVO.**

QUE PAÍSES VISITOU NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS? INDIQUE OS MOTIVOS DA VISITA

Referencias	<i>Indique três pessoas que não sejam seus familiares e que conheçam seu carácter e suas qualidades</i>		
	Iº		
	Nome:		
	Função/Profissão:		
	Contactos:		
	IIº		
	Nome:		
	Função/Profissão:		
	Contactos:		
	IIIº		
	Nome:		
	Função/Profissão:		
Contactos:			

Disponibilidade para o lugar após a selecção dentro de:

Imediata 2 semanas 1 mês 2 meses 3 meses
Outra *Se sim, forneça detalhes.*

Comentários:

Se desejar, poderá fazer comentários ou sugestões que achar pertinentes, ou acrescentar algo sobre si que entenda que a instituição deva conhecer e não lhe tenha sido já perguntado.

Declaro por minha honra que as informações aqui prestadas são correctas e verdadeiras. Fiquei ciente de que em caso de falsidade, poderei ser excluído do concurso.

Assinatura:

Data (dd/mm/yyyy)

N.B.

O candidato, quando solicitado, deverá fornecer provas que suportem as informações aqui prestadas.

ANEXO B

Modelo a que se refere o parágrafo (j) da subsecção 12.F.310, o parágrafo (f) da subsecção 12.F.315 e o parágrafo (d) da subsecção 12.F.335

Logotipo/ Nome da companhia aérea

Nº do voo: _____ Destino: _____ Data: _____

BAGAGENS NÃO ACOMPANHADAS (INCLUINDO CO-MAIL)

Essas bagagens foram submetidas a controlos de segurança tal como consta no manual de segurança da companhia aérea.

BAGAGENS NÃO ACOMPANHADAS (Prova de rastreio anexado)		
TOTAL DE BAGAGENS NÃO ACOMPANHADAS (a)	TOTAL*	

MANIFESTO DAS BAGAGENS RECOLHIDAS NA PORTA DE EMBARQUE

Esta parte do formulário deve ser utilizada para registar todos os itens transportados no porão da aeronave, que não foram despachados nos balcões de *check-in*. Inclui qualquer bagagem resultante de *Last Minute Change*, excesso de bagagem de mão ou qualquer outro item recolhido a porta de embarque.

NOME DO PASSAGEIRO	NÚMERO DA ETIQUETA/ DESCRIÇÃO DA BAGAGEM	
BAGAGENS RECOLHIDAS NA PORTA DE EMBARQUE (b)	TOTAL*	

BAGAGENS DA TRIPULAÇÃO (c)	TOTAL*	
BAGAGENS ACOMPANHADAS (d)	TOTAL*	
TOTAL DAS BAGAGENS DO MANIFESTO (a+b+c+d)	TOTAL*	(1)

TOTAL DAS BAGAGENS CARREGADAS	TOTAL*	(2)
NOME DO SUPERVISOR		

O total das bagagens carregadas ⁽²⁾ deve ser igual ou inferior ao total das bagagens do manifesto ⁽¹⁾.

* Se nenhuma bagagem existir na categoria, então deve escrever "NC" (Nada Consta) na caixa total em vez de "0".

Certifico que todas as bagagens carregadas no porão da aeronave pertencentes ao voo _____ foram contabilizadas, e que todas bagagens acompanhadas ou não acompanhadas foram identificadas e os passageiros que efectuaram o *check-in* embarcaram na aeronave (quando um passageiro não embarca a sua bagagem é retirada da aeronave). As bagagens não acompanhadas carregadas na aeronave foram todas identificadas como tal no manifesto, e cada bagagem não acompanhada foi submetida aos controlos de segurança apropriados.

Nome: _____ Assinatura: _____ Data: _____

(pessoa autorizada)

Nome: _____ Data: _____

(Supervisor)

ANEXO C

Formulário A, a que se refere parágrafo (l) da subsecção 12.G.110

ATESTADO DE SEGURANÇA

Identificação do operador de carga		Identificação única da expedição	
Conteúdos da expedição <input type="checkbox"/> Consolidada			
Origem	Destino	Pontos de transferência/ transito	
Estado de segurança <input type="checkbox"/> SPX <input type="checkbox"/> SCO <input type="checkbox"/> SHR	Razoes da emissão do estado de segurança		
	Recebida de:	Método de rastreio:	Isenção de rastreio
Outros métodos de rastreio			
Estado de segurança emitido por: (Nome ou numero de identificação do funcionário)		Estado de segurança emitido em: Data: ___/___/___ Hora:	
Identificação do operador de carga que aceita o estado de segurança:			
Informações adicionais de segurança:			

Formulário B, a que se refere parágrafo (b) da subsecção 12.G.150

REGISTO DE ADMINISTRAÇÕES POSTAIS RECONHECIDAS

Dados da Administração Postal Reconhecida:

1. Objecto Social: _____
2. Sede: _____
3. N.I.F: _____
4. Telefone: _____ Fax: _____ Email: _____
5. Número de empregados: _____
6. Nome e cargo do responsável pela segurança a nível nacional: _____

7. Número de pessoas afectas à segurança na empresa: _____
8. Volume de carga, o correio e as encomendas expresso transportados no ano anterior: _____
9. Nome e cargo da pessoa que faz a solicitação: _____

10. Eu abaixo-assinado, declaro para todos os efeitos legais que os dados constantes desta solicitação são verdadeiros.

_____, de _____ de _____

O DECLARANTE,

Formulário B1, a que se refere parágrafo (b) da subsecção 12.G.150

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO COM OS REQUISITOS DE SEGURANÇA PRESTADA PELA ADMINISTRAÇÃO POSTAL

_____ B.I. nº _____

emitido em _____ pelo _____

em representação de _____

Declara que se compromete a cumprir as seguintes medidas de segurança, relativamente ao envio por via aérea de carga, correio e encomendas expresso:

- a) Assegurar-se razoavelmente, mediante controlos aleatórios, de que o correio de expedidores conhecidos não contém objectos proibidos, designadamente, armas, explosivos ou outros artefactos perigosos, que possam ser utilizados na comissão de actos de interferência ilícita;
- b) Assegurar-se que o correio está protegido contra actos de interferência ilícita desde da sua recepção até à entrega ao operador aéreo;
- c) Seleccionar e treinar adequadamente o seu pessoal;
- d) Assegurar-se que o pessoal a seu cargo cumpre com as medidas de segurança estabelecidas;
- e) Designar alguém responsável pela aplicação e supervisão das medidas de segurança;
- f) Assegurar-se que os seguintes tipos de correio:
 - (i) Correio de autoridades postais não designadas;
 - (ii) Correio entregue por expedidores não conhecidos;
 - (iii) Correio em que o expedidor conhecido não assegura que não contém objectos proibidos;
- g) Não são entregues aos operadores aéreos para transporte em aeronaves, a menos que tenham sido submetidos a alguma das seguintes medidas de segurança:
 - (i) Revistados manualmente; ou
 - (ii) Rastreados com equipamentos de raio X; ou
 - (iii) Submetidos aos detectores de metais, quando a natureza da carga ou do correio o permitir; ou
 - (iv) Submetidos a outros meios técnicos ou biossensoriais, designadamente, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães detectores de explosivos;
- h) Entregar ao operador aéreo juntamente com a carga, o correio e as encomendas expresso, um “**Certificado de segurança**”;
- i) Facilitar as inspecções feitas pela autoridade aeronáutica e administração aeroportuária.

_____, de _____ de _____

O DECLARANTE,

Formulário C, a que se refere o parágrafo (c) da subsecção 12.G.155
REGISTO DE AGENTE RECONHECIDO

Dados da Administração Postal Reconhecida:

1. Objecto Social: _____
2. Sede: _____
3. N.I.F.: _____
4. Telefone: _____ Fax: _____ Email: _____
5. Número de empregados: _____
6. Nome e cargo do responsável pela segurança a nível nacional: _____
7. Número de pessoas afectas à segurança na empresa: _____
8. Volume de carga, o correio e as encomendas expresso transportados no ano anterior: _____
9. Nome e cargo da pessoa que faz a solicitação: _____
10. Eu abaixo-assinado, declaro para todos os efeitos legais que os dados constantes desta solicitação são verdadeiros.

_____, de _____ de _____

O DECLARANTE,

Formulário C1, a que se refere o parágrafo (c) da subsecção 12.G.155

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO COM OS REQUISITOS DE SEGURANÇA PRESTADA PELO AGENTE RECONHECIDO

_____ **B.I. nº** _____

emitido em _____ pelo _____

em representação de _____

Declaro que se comprometo a cumprir as seguintes medidas de segurança, relativamente ao envio por via aérea de carga, correio e encomendas expresso:

- a) Assegurar-se razoavelmente, mediante controlos aleatórios, de que o correio de expedidores conhecidos não contém objectos proibidos, designadamente, armas, explosivos ou outros artefactos perigosos, que possam ser utilizados na comissão de actos de interferência ilícita;
- b) Assegurar-se que o correio está protegido contra actos de interferência ilícita desde da sua recepção até à entrega ao operador aéreo;
- c) Seleccionar e treinar adequadamente o seu pessoal;
- d) Assegurar-se que o pessoal a seu cargo cumpre com as medidas de segurança estabelecidas;
- e) Designar alguém responsável pela aplicação e supervisão das medidas de segurança;
- f) Assegurar-se que os seguintes tipos de correio:
 - (i) Correio de autoridades postais não designadas;
 - (ii) Correio entregue por expedidores não conhecidos;
 - (iii) Correio em que o expedidor conhecido não assegura que não contém objectos proibidos;
- g) Não são entregues aos operadores aéreos para transporte em aeronaves, a menos que tenham sido submetidos a alguma das seguintes medidas de segurança:
 - (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, tais como, sensores olfactivos, detectores de explosivos, cães detectores de explosivos;
- h) Entregar ao operador aéreo juntamente com a carga, o correio e as encomendas expresso, um **“Certificado de segurança”**;
- i) Facilitar as inspecções feitas pela autoridade aeronáutica e administração aeroportuária.

_____, de _____ de _____

O DECLARANTE,

ANEXO D

Declaração a que se refere o parágrafo (j) da subsecção 12.H.270

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO

FORNECEDOR CONHECIDO DE PROVISÕES DO AEROPORTO

Declaro que:

1. A (nome da empresa) cumpre os requisitos da legislação nacional em matéria AVSEC.
2. Para assegurar o cumprimento da legislação nacional AVSEC, a (nome da empresa) compromete-se a cooperar plenamente em todas as acções de controlo de qualidade, sempre que for necessário, e a fornecer acesso a todos os documentos que lhes sejam solicitados pelos inspectores.
3. A (nome da empresa) comunicará (a autoridade competente e ao operador aeroportuário) qualquer violação grave da segurança e qualquer situação suspeita que possa ser relevante para a segurança das provisões de aeródromo, em particular qualquer tentativa de esconder artigos proibidos nas provisões.
4. A (nome da empresa) assegura que todo o pessoal envolvido no manuseio das provisões do aeródromo receba formação adequada e tem conhecimento das suas responsabilidades em matéria de segurança.
5. A (nome da empresa) informará ao (operador aeroportuário) no caso de:
 - a) Cessar a sua actividade; ou
 - b) Deixar de poder cumprir os requisitos da legislação.

Assumo total responsabilidade pela declaração.

Nome: _____

Cargo na Empresa: _____

Data: ____ / ____ / ____

Assinatura:

ANEXO E**Modelo A, a que se refere o parágrafo (b) da subsecção 12.I.110****PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSPORTE DE ARMAS
NA CABINE DE AERONAVES****A Agência de Aviação Civil**

A (Entidade solicitante) _____

Requer autorização oficial de transporte de arma **NA CABINE DE AERONAVE** do(s) senhor(es):

Posto	Nome	Nº da arma	BI/Passaporte

No voo nº _____ da (Companhia aérea) _____

No percurso _____

No dia _____ com partida às _____

Missão: _____

Data: ____/____/____

O responsável pelo pedido_____
(Título ou patente da chefia superior)

Modelo B, a que se refere o parágrafo (i) da subsecção 12.I.125

**TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMA DE FOGO
NA CABINE DA AERONAVE**

Nome do passageiro: _____

N.º do Voo: _____ Partida: _____ Destino: _____ Lugar n.º: _____

Assinale a opção correspondente:

- Elementos das Forças de Segurança em missão de escolta dum alta entidade
- Elementos das Forças de Segurança em missão de escolta de passageiros sob custódia judicial

POR FAVOR LEIA OS SEGUINTES PROCEDIMENTOS. NELE ENCONTRARÁ O QUE SE ESPERA DE SI ENQUANTO ESTIVER EM ÁREAS DE SEGURANÇA RESTRICTA E DURANTE O TEMPO DE VOO.

1. Se está autorizado a transportar uma arma na cabine da aeronave deve entregá-la ao comandante, mantendo o carregador e as munições na sua posse.
2. Os Assistentes de bordo e o Comandante da aeronave estão instruídos em como lidar com passageiros desordeiros sem o auxílio de outros passageiros e eles não contam com o seu apoio.
3. Um disparo com a arma de fogo a bordo da aeronave poderá causar uma situação de maior perigosidade do que aquele causado originalmente pelo passageiro desordeiro.
4. Ao passageiro autorizado a transportar uma arma de fogo na cabine da aeronave não serão servidas bebidas alcoólicas durante o voo;
5. Se é um agente de segurança em missão de escolta de um preso, deverá para além do estipulado nos pontos 1 a 4, respeitar os seguintes procedimentos:
 - a) Estar equipado com algemas ou outro equipamento destinado a imobilização do preso.
 - b) A algema poderá ser utilizada durante o voo quando por uma questão de segurança se revelar necessário controlar o preso ou garantir a segurança dos outros passageiros e da tripulação;
 - c) Será o primeiro a embarcar e ser-lhe-á atribuído um lugar o mais atrás possível na cabine da aeronave;
 - d) Deverá sentar-se entre o prisioneiro e o corredor;
 - e) Acompanhará o prisioneiro sempre que este precisar de se deslocar à casa de banho;
 - f) No destino deverá permanecer sentado até que todos os passageiros abandonem a aeronave;
 - g) A si e ao prisioneiro não serão servidas bebidas alcoólicas.

DECLARO QUE FIQUEI CIENTE DAS MINHAS OBRIGAÇÕES E DOS MEUS DEVERES E DO PERIGO QUE UM DISPÁRO A BORDO, ACIDENTAL OU INTENCIONAL PODE CAUSAR A SEGURANÇA DO VOO, DA TRIPULAÇÃO E DOS PASSAGEIROS.

Assinatura do Passageiro:

BALCÃO DE IDENTIFICAÇÃO**CONFIRMEI A IDENTIFICAÇÃO DO PASSAGEIRO ARMADO ACIMA REFERIDO**

Responsável: _____

Data: _____

AGENTE DE CHECK-IN:**QUANDO COMPLETO E ASSINADO, JUNTE O ORIGINAL AO CARTÃO DE EMBARQUE, COLOQUE A PRIMEIRA CÓPIA NO DOSSIER DE VOO E ENTREGUE A SEGUNDA CÓPIA AO PASSAGEIRO.****FLIGHT DISPATCHER:****JUNTAMENTE COM O CARTÃO DE EMBARQUE, INFORME O COMANDANTE DA AERONAVE DA PRESENÇA DE PASSAGEIRO ARMADO A BORDO DA AERONAVE E DISCRETAMENTE ASSEGURE-SE QUE TODOS OS PASSAGEIROS ARMADOS ESTÃO CONSCIENTES DA PRESENÇA UNS DOS OUTROS E DOS RESPECTIVOS LUGARES.****NOTA:****ORIGINAL PARA ESTAÇÃO DE EMBARQUE;****1ª CÓPIA PARA O FICHEIRO O DOSSIER DE VOO;****2ª CÓPIA PARA O PASSAGEIRO.**

Modelo C, a que se refere o parágrafo (b) da subsecção 12.I.210

**PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE TRANSPORTE DE ARMAS
NO PORÃO DE AERONAVES**

A Agência de Aviação Civil

A (Entidade solicitante) _____

Requer autorização oficial de transporte de arma **NO PORÃO DE AERONAVE**
do(s) senhor(es):

Posto	Nome	Nº da arma	BI/Passaporte

No voo nº _____ da (Companhia aérea) _____

No percurso _____

No dia _____ com partida às _____

Missão: _____

Data: ____ / ____ / ____

Modelo D, a que se refere o parágrafo (5) (c) da subsecção 12.I.220**TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMA DE FOGO****NO PORÃO DA AERONAVE**

Está autorizado a transportar a sua arma no porão da aeronave, na certeza porém que:

- a) A arma foi declarada à companhia aérea;
- b) A arma encontra-se descarregada;
- c) A arma estará inacessível ao passageiro durante o voo.

APÓS DECLARAR À COMPANHIA QUE OS REQUISITOS ACIMA REFERIDOS ESTÃO SATISFEITOS, EU SOLICITO À COMPANHIA AÉREA O TRANSPORTE DE (ASSINALE A OPÇÃO CORRESPONDENTE) SHOTGUN, ESPINGARDA, PISTOLA, OUTRO (ESPECIFICAR).

Nome do passageiro: _____

Data: _____

Nº do Voo: _____ Partida: _____ Destino: _____

Assinatura do Passageiro

Representante da Companhia Aérea: _____

NOTA:

ORIGINAL PARA ESTAÇÃO DE EMBARQUE;

1ª CÓPIA PARA O FICHEIRO O DOSSIER DE VOO;

2ª CÓPIA PARA O PASSAGEIRO.

ANEXO F

Formulário A, a que se refere os parágrafos (e), (f) e (j) da subsecção 12.J.130

Notificação de Incidentes de Segurança: Actos de interferência ilícita

REPUBLICA DE CABO VERDE  AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL Civil Aviation Authority	NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES DE SEGURANÇA ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA (DO OPERADOR PARA A AAC)
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. INFORMAÇÕES SOBRE O INCIDENTE

1.1 Tipo de Relatório		Relatório Preliminar <input type="checkbox"/>	Relatório Final <input type="checkbox"/>		
1.2 Tipo de Incidente				Consumado	Tentativa
(a)	Acto de captura ilícita de aeronave			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(b)	Ataque contra instalações aeroportuárias ou de navegação aérea			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(c)	Ataque contra pessoas no interior de instalações aeroportuárias			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(d)	Sabotagem de aeronave			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(e)	Ataque contra aeronave em voo			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(f)	Outros actos : _____ (descreva)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1 Data do incidente / /		1.2 Hora do incidente :			
1.3 Tempo de duração do incidente		1.4 Local do incidente			

2. DETALHES DO ACTO DE INTERVENÇÃO ILÍCITA

2.1 Informações sobre o voo:			
Identificação do voo (nº) _____	Hora de saída _____	Data de saída ____/____/____	
Operador _____	Nº de passageiros: _____	Nº de tripulantes: _____	
Agentes de segurança a bordo (se houver) : _____		Número de autores _____	
Tipo de operação (regular, charter, etc.) _____			
Aeroporto de partida _____		Estado _____	
Aeroporto de destino previsto _____		Estado _____	
2.2 Dados sobre a aeronave:			
Tipo de aeronave _____	Estado de matrícula _____	Número de matrícula _____	
Aeroporto onde, presumivelmente, o engenho ou material utilizado para a sabotagem (sendo o caso) foi introduzido na aeronave _____			
2.3 Edifícios e instalações do aeroporto afectados: _____			

3. DADOS SOBRE O INCIDENTE

3.1 Localização da aeronave		Em terra <input type="checkbox"/>	Em voo <input type="checkbox"/>
3.2 Instalação terrestre		No aeroporto <input type="checkbox"/>	Fora do aeroporto <input type="checkbox"/>
3.3 Armas/engenhos utilizados			
	Descrição	Real	Simulado
	Arma nº 1:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Arma nº 2:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Arma nº 3:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Explosivo :.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Material :.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Incendiário:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Outros :.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.4 Comunicação			
Origem da ameaça	Mensagem escrita <input type="checkbox"/>	Chamada telefónica,	Outra _____
Quem recebeu a ameaça?			
Membro da tripulação em voo <input type="checkbox"/>	Pessoal de cabine		Pessoa da companhia em terra <input type="checkbox"/>
Passageiro <input type="checkbox"/>	Pessoal da torre de controle,		Pessoal do SOA <input type="checkbox"/>
Outras pessoas (descrever): _____			
Os autores apresentaram exigências concretas? Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>			
(Explicar em caso afirmativo) _____			
Quem transmitiu as exigências às autoridades em terra?			
Piloto <input type="checkbox"/>	Autor <input type="checkbox"/>	Outras pessoas (descrever) _____	
3.5 Medidas de resposta			
Tentou-se de algum modo pôr fim ao incidente?		Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>
Em caso afirmativo, por que meios?		Negociação <input type="checkbox"/>	Força <input type="checkbox"/> Outros meios <input type="checkbox"/>
Resultados obtidos:		Êxito <input type="checkbox"/>	Fracasso <input type="checkbox"/>
Os autores entraram no cockpit ?		Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>
Em caso afirmativo, descrever a acção dos autores : _____			

4. AUTORES

4.1 Número total: _____			
4.2 Nome _____ Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/>			
Data de nascimento ___/___/___ Lugar de nascimento _____ Nacionalidade _____			
Aeroporto de embarque _____ Estado _____			
Como conseguiu entrar no avião/ instalação aeroportuária? _____			
4.3 Nome _____ Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/>			
Data de nascimento ___/___/___ Lugar de nascimento _____ Nacionalidade _____			
Aeroporto de embarque _____ Estado _____			
Como conseguiu entrar no avião/ instalação aeroportuária? _____			
4.4 Nome _____ Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/>			
Data de nascimento ___/___/___ Lugar de nascimento _____ Nacionalidade _____			
Aeroporto de embarque _____ Estado _____			
Como conseguiu entrar no avião/ instalação aeroportuária? _____			
4.5 Nome _____ Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/>			
Data de nascimento ___/___/___ Lugar de nascimento _____ Nacionalidade _____			
Aeroporto de embarque _____ Estado _____			
Como conseguiu entrar no avião/ instalação aeroportuária? _____			

5. FIM DO INCIDENTE

5.1 Posição do negociador (Precisar se ele tinha competências para tomar decisões ou se era um simples intermediário):

5.2 Aeroporto/aeronave:
 Numero de pessoas envolvidas: Mortas Feridas

Tripulação	_____	_____
Passageiros	_____	_____
Autores	_____	_____
Outras	_____	_____

5.3 Circunstâncias em que as pessoas morreram ou foram feridas: _____

Danos causados à aeronave/instalações aeroportuárias: _____

5.4 Informações complementares sobre a forma como o dispositivo de segurança foi violado durante o incidente:

6. INFORMAÇÕES SOBRE AS MEDIDAS ADOPTADAS PARA ELIMINAR AS FALHAS E EVITAR A REPETIÇÃO DE OCORRÊNCIAS SEMELHANTES

7. OUTRAS INFORMAÇÕES PERTINENTES

Nome do Relator _____
Função/cargo _____
Entidade/instituição que representa _____

Formulário B, a que se refere os parágrafos (e) e (f) da subsecção 12.J.130
Notificação de Incidentes de Segurança: Passageiros indisciplinados em Terra

REPÚBLICA DE CABO VERDE  AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL Civil Aviation Authority	NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES DE SEGURANÇA PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS EM TERRA
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

1. INFORMAÇÕES SOBRE O VOO

Identificação do voo (nº) _____	Hora de saída _____, _____	Data ____ / ____ / ____
Rota do Voo _____		
Hora do Incidente : ____	Local do Incidente _____	

2. INFORMAÇÕES SOBRE O PASSAGEIRO

Nome: _____	PNR REF: _____
Classe de Viajante Primeira classe <input type="checkbox"/> Económica <input type="checkbox"/>	Originário ou em Transito? Originário <input type="checkbox"/> Transito <input type="checkbox"/>
Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/>	Idade (estimada): _____ Nacionalidade: _____
Passageiro Acompanhado <input type="checkbox"/> Com família <input type="checkbox"/> Em grupo <input type="checkbox"/>	
Membro do programa de passageiro frequente <input type="checkbox"/> Favor indique os detalhes: _____	

3. DADOS SOBRE O INCIDENTE Com pessoal de Serviço Outros passageiros Outro tipo

Discussão <input type="checkbox"/> Danos deliberados contra propriedade <input type="checkbox"/> Ofensa verbal <input type="checkbox"/> Recusa de embarque <input type="checkbox"/>
Violência Física <input type="checkbox"/> Fumar em zonas proibidas <input type="checkbox"/> Assédio Sexual <input type="checkbox"/> Distúrbio <input type="checkbox"/> Assalto <input type="checkbox"/>
Outros (<i>dê detalhes e continue noutra folha, se necessário</i>) _____

4. CAUSAS PROVÁVEIS Factores primários e Secundários

Álcool <input type="checkbox"/> Efeito de medicamentos <input type="checkbox"/> Preso/deportado em Transito <input type="checkbox"/> Insatisfação com o serviço prestado <input type="checkbox"/>
Localização do assento <input type="checkbox"/> Conflito com outro passageiro <input type="checkbox"/> Manuseamento incorrecto da bagagem <input type="checkbox"/>
Overbooking <input type="checkbox"/> Outros (<i>dê detalhes e continue noutra folha, se necessário</i>) _____

5. AVALIAÇÃO

É da responsabilidade do pessoal de terra assegurar que um passageiro violento, ou potencialmente violento não seja aceite para o voo. No seu entendimento, o embarque deste passageiro poderia levar à criação de uma situação onde:

A segurança do voo ficasse comprometida	<input type="checkbox"/>
A segurança da tripulação e outros passageiros poderia ser posta em risco	<input type="checkbox"/>
A presença deste passageiro poderia destabilizar a disciplina a bordo da aeronave	<input type="checkbox"/>
Outros passageiros na cabine poderiam ser perturbados com a presença deste passageiro	<input type="checkbox"/>
O bem-estar do passageiro poderia ser afectado com o voo	<input type="checkbox"/>

Outro (especifique): _____

6. ACCÃO TOMADA

Responsável de Serviço foi chamado <input type="checkbox"/> Segurança foi Chamada <input type="checkbox"/> Policia foi chamada <input type="checkbox"/>
Medidas adicionais foram tomadas (<i>Favor dê detalhes</i>): _____
Vítimas: Pessoal de terra <input type="checkbox"/> Passageiro <input type="checkbox"/> Agente de Handling <input type="checkbox"/>
Outros (<i>dê detalhe e continue em outra folha, se necessário</i>) _____
Acções seguintes: Acção Policial: Detenção <input type="checkbox"/>
Outros (<i>dê detalhes e continue noutra folha, se necessário</i>) _____
Comentários/Informação adicional: _____
Nome do Relator: _____ Função/cargo: _____
Entidade que representa _____ Data: ____ / ____ / ____

Formulário C, a que se refere os parágrafos (e) e (f) da subsecção 12.J.130**Notificação de Incidentes de Segurança: Passageiros indisciplinados em voo**

REPÚBLICA DE CABO VERDE  AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL Civil Aviation Authority	NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES DE SEGURANÇA PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS EM VOO
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------

1. INFORMAÇÕES SOBRE O VOO

Data ____/____/____	Identificação do voo (nº) _____	Marcas de Registo _____
Perna do Voo _____		
Fase de Voo	Rolagem <input type="checkbox"/> Descolagem <input type="checkbox"/> Cruzeiro <input type="checkbox"/>	Descida <input type="checkbox"/> Aterragem <input type="checkbox"/>
Tripulação técnica		
Nome do comandante : _____		Nº empregado e base de Operacional: _____
Tripulação de cabine		
Nome: _____	Nº empregado e base de Operacional: ____/____	
Nome: _____	Nº empregado e base de Operacional: ____/____	
Nome: _____	Nº empregado e base de Operacional: ____/____	
Nome: _____	Nº empregado e base de Operacional: ____/____	
Nome: _____	Nº empregado e base de Operacional: ____/____	
Nome: _____	Nº empregado e base de Operacional: ____/____	

2. Categoria 2/ Categoria 3* (seguida da Categoria 1- aviso verbal) Aviso escrito entregue ao passageiro

2.1 Nível de interferência	<input type="checkbox"/> Nível 1 (verbal)	<input type="checkbox"/> Nível 2 (Física)	<input type="checkbox"/> Nível 2 (Ameaça a vida humana)	<input type="checkbox"/> Nível 4 (F/D)
2.2 Descrição do passageiro	Nome: _____ N° do assento: _____ Nome: _____ N° do assento: _____			
	<input type="checkbox"/> Sexo Masculino [#]	<input type="checkbox"/> Sexo Feminino [#]	<input type="checkbox"/> Altura(s) [#]	<input type="checkbox"/> Idade(s) [#]
2.3 Localização do Incidente	<input type="checkbox"/> Zona . Outro (especifique) _____			
2.4 Natureza do Incidente	<input type="checkbox"/> Passageiro contra passageiro <input type="checkbox"/> Passageiro contra tripulação <input type="checkbox"/> Danos <input type="checkbox"/> Uso de arma <input type="checkbox"/> Outro(especifique) _____			
2.5 Causa Especifica (se conhecida) (*elimine conforme apropriado)	<input type="checkbox"/> Álcool (próprio/operador aéreo) <input type="checkbox"/> Bagagem de cabina <input type="checkbox"/> Assentos <input type="checkbox"/> Relacionado com drogas <input type="checkbox"/> Telefone Portátil <input type="checkbox"/> Política de não fumar <input type="checkbox"/> Equipamento electrónico <input type="checkbox"/> Regulamento de apertar cinto <input type="checkbox"/> Outro(especifique): ____			
2.6 Acção Tomada	<input type="checkbox"/> Desembarque antes do voo <input type="checkbox"/> Carta de aviso emitida <input type="checkbox"/> Incidente resolvido <input type="checkbox"/> Contenção do passageiro <input type="checkbox"/> Aterragem não programada/ aeroporto de diversão: _____ <input type="checkbox"/> Solicitação de aprisionamento <input type="checkbox"/> Solicitação Policial <input type="checkbox"/> Cancelamento do doc. de viagem <input type="checkbox"/> Desembarque do passageiro			
2.7 Assistência Médica	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não		
Primeiros socorros administrados	<input type="checkbox"/> ao(s) passageiros	<input type="checkbox"/> à tripulação	<input type="checkbox"/> ao passageiro desordeiro	
Medicação administrada (especifique o tipo): _____				
2.8 Acção legal	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Assistência Policial a bordo	
Nome (s) do Oficial(ais): _____	Nº do crachá: _____		Nº da Reclamação: ____	
Nome (s) do Oficial(ais): _____	Nº do crachá: _____		Nº da Reclamação: ____	

Formulário D, a que se refere o parágrafo (j) da subsecção 12.J.130

REPÚBLICA DE CABO VERDE  AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL Civil Aviation Authority	NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES DE SEGURANÇA ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA (DA AAC PARA ICAO)
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. INFORMAÇÕES SOBRE O INCIDENTE

1.1 Estado que apresenta o relatório: _____ Referência: _____	
1.2 Tipo de Relatório	Relatório Preliminar <input type="checkbox"/> Relatório Final <input type="checkbox"/>
1.3 Tipo de Incidente	Consumado Tentativa
(g) Acto de captura ilícita de aeronave	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(h) Ataque contra instalações aeroportuárias ou de navegação aérea	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(i) Ataque contra pessoas no interior de instalações aeroportuárias	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(j) Sabotagem de aeronave	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(k) Ataque contra aeronave em voo	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
(l) Outros actos : _____ (descreva)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
1.4 Data do incidente ____/____/____ (dd/mm/aaaa)	1.5 Hora do incidente ____:____ (hora local/sistema 24 horas)
1.6 Tempo de duração do incidente	1.7 Local do incidente

2. DETALHES DO ACTO DE INTERVENÇÃO ILÍCITA

2.1 Informações sobre o voo:			
Identificação do voo (nº) _____	Hora de saída ____:____	Data de saída ____/____/____	
Operador _____	Nº de passageiros: _____	Nº de tripulantes: _____	
Agentes de segurança a bordo (se houver) : _____		Número de autores _____	
Tipo de operação (regular, charter, etc.) _____			
Aeroporto de partida _____		Estado _____	
Aeroporto de destino previsto _____		Estado _____	
2.2 Dados sobre a aeronave:			
Tipo de aeronave _____	Estado de matrícula _____	Número de matrícula _____	
Aeroporto onde, presumivelmente, o engenho ou material utilizado para a sabotagem (sendo o caso) foi introduzido na aeronave			

2.3 Edifícios e instalações do aeroporto afectados: _____			

3. DADOS SOBRE O INCIDENTE

3.1 Localização da aeronave	Em terra <input type="checkbox"/>	Em voo <input type="checkbox"/>
3.2 Instalação terrestre	No aeroporto <input type="checkbox"/>	Fora do aeroporto <input type="checkbox"/>
3.3 Armas/engenhos utilizados		
Descrição	Real	Simulado
Arma nº 1:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma nº 2:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma nº 3:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explosivo :.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Material :.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incendiário:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Outros :.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4 Comunicação		
Origem da ameaça	Mensagem escrita <input type="checkbox"/>	Chamada telefónica <input type="checkbox"/> Outra _____

Quem recebeu a ameaça?										
Membro da tripulação em voo <input type="checkbox"/>		Pessoal de cabine <input type="checkbox"/>		Pessoa da companhia em terra <input type="checkbox"/>						
Passageiro <input type="checkbox"/>		Pessoal da torre de controle <input type="checkbox"/>		Pessoal do SOA <input type="checkbox"/>						
Outras pessoas (descrever): _____										
Os autores apresentaram exigências concretas? Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>										
(Explicar em caso afirmativo) _____										
Quem transmitiu as exigências às autoridades em terra?										
Piloto <input type="checkbox"/>		Autor <input type="checkbox"/>		Outras pessoas (descrever) _____						
3.5 Medidas de resposta										
Tentou-se de algum modo pôr fim ao incidente?				Sim <input type="checkbox"/>		Não <input type="checkbox"/>				
Em caso afirmativo, por que meios?				Negociação <input type="checkbox"/>		Força <input type="checkbox"/> Outros meios <input type="checkbox"/>				
Resultados obtidos:				Êxito <input type="checkbox"/>		Fracasso <input type="checkbox"/>				
Os autores entraram no <i>cockpit</i> ?				Sim <input type="checkbox"/>		Não <input type="checkbox"/>				
Em caso afirmativo, descrever a acção dos autores : _____										
A tripulação dispunha de um checklist para orientar a inspecção da aeronave em caso de ameaça de bomba?					Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>				
A tripulação conhecia os locais onde os riscos de uma explosão seriam menores?					Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>				
Indique se o autor ou autores:										
Tinham conhecimentos técnicos sobre o funcionamento da aeronave:					Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>				
Estavam familiarizados com o modelo da aeronave:					Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>				
Conheciam o aeroporto e as instalações básicas de navegação					Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>				
Explicar em caso afirmativo: _____										

3.6 Desvio da Aeronave										
Enumerar por ordem cronológica:										
Aeroporto		Estado	Data e hora de Chegada	Data e hora de partida	Aterragem autorizada					
					Sim	Não				
1					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
2					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
3					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
					Aeroporto 1	Aeroporto 2	Aeroporto 3			
					Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Havia combustível suficiente para chegar a todos de destino exigidos?					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A tripulação tinha os mapas necessários para chegar aos destinos exigidos?					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Permitiu-se que algum passageiro abandonasse o avião em algum dos aeroportos? Indicar os aeroportos por ordem cronológica: Explicar os motivos em caso afirmativo: _____					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Foram tomadas medidas em algum dos aeroportos anteriores para resolver a situação? Indicar os aeroportos: Explicar quais: _____					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. AUTORES	
4.1 Número total: _____	
4.2 Nome _____ Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Data de nascimento ____/____/____ Lugar de nascimento _____ Nacionalidade _____ Aeroporto de embarque _____ Estado _____ Como conseguiu entrar no avião/ instalação aeroportuária? _____	
4.3 Nome _____ Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Data de nascimento ____/____/____ Lugar de nascimento _____ Nacionalidade _____ Aeroporto de embarque _____ Estado _____ Como conseguiu entrar no avião/ instalação aeroportuária? _____	
4.4 Nome _____ Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Data de nascimento ____/____/____ Lugar de nascimento _____ Nacionalidade _____ Aeroporto de embarque _____ Estado _____ Como conseguiu entrar no avião/ instalação aeroportuária? _____	
4.5 Nome _____ Sexo : Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Data de nascimento ____/____/____ Lugar de nascimento _____ Nacionalidade _____ Aeroporto de embarque _____ Estado _____ Como conseguiu entrar no avião/ instalação aeroportuária? _____	

5. SEGURANÇA DO AEROPORTO		
	Sim	Não
Existe um plano de segurança no aeroporto em que o autor ou autores embarcaram?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
O plano de segurança prevê a protecção da parte aeronáutica (vedações, guardas, patrulhas, portões fechados, sistemas de identificação, etc...)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Os cartões de identificação emitidos ao pessoal de terra e dos serviços auxiliares são controlados regularmente?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Todos os passageiros e tripulantes, bem como a sua bagagem de mão são inspeccionados antes dos voos internacionais?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Todos os passageiros e tripulantes, bem como a sua bagagem de mão são inspeccionados antes dos voos domésticos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Se houver mistura de passageiros inspeccionados e não inspeccionados, procede-se a uma nova inspecção e filtragem dos passageiros e da sua bagagem de mão, antes do embarque?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qual o método de inspecção filtragem utilizado?		
À porta de embarque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
À entrada da sala de embarque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
À entrada do terminal de embarque (hall estéril)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qual o sistema de controlo de segurança utilizado?		
Detectores de metais portáteis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pórticos detectores de metais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aparelhos de raio-X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inspeção física	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Outro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Os detectores de metais e aparelhos de raio-X foram testados recentemente com objectos reais?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
O pessoal de inspecção e filtragem está sujeito a acções de formação regulares?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procede-se à reconciliação da bagagem?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A reconciliação da bagagem é feita em relação a passageiros em trânsito e à sua bagagem proveniente de uma outra companhia?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Os autores fizeram frustrar as medidas de segurança usando:		
A força	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Outros meios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descrever _____		
Que medidas e procedimentos novos foram adoptados ou estão previstos no sentido de evitar a repetição da situação? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



II 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.