



BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE	
PARTE E	AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL: <i>Conselho de Administração:</i> Regulamento n° 01/AVSEC/2015: Aprova o novo Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC)..... 920 Regulamento n° 02/AVSEC/2015: Aprova o Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC) 931 Regulamento de Aviação Civil: – CV CAR 18: Estabelecer o regime jurídico que regula o transporte de mercadorias perigosas em aeronaves civis..... 995

PARTE E

AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Conselho de Administração

Regulamento nº 01/AVSEC/2015,

A Agência de Aviação Civil deve desenvolver o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC) para assegurar a contínua eficácia do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

Neste contexto, e tendo sido aprovado o novo PNSAC, através do Decreto-Lei n.º 15/2014, de 26 de Fevereiro, em decorrência de emendas ao anexo 17, torna-se fundamental conformar o PNCQSAC às novas exigências internacionais prescrevendo um nível de controlo de qualidade de segurança, aceitável para todas as entidades envolvidas a fim de garantir a avaliação do seu cumprimento a nível nacional.

O PNCQSAC tem por objectivo monitorar a implementação das medidas de segurança estabelecidas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, pelos aeródromos, operadores aéreos e outras entidades que exercem funções de segurança no âmbito da aviação civil e assegurar que as mesmas são efectivamente aplicadas e eficazes.

Assim, o Conselho de Administração da AAC 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, por deliberação de 03 de Março de 2015, aprova o seguinte regulamento:

Artigo 1º

Aprovação

É aprovado o novo Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante e baixa assinado pelo Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil.

Artigo 2º

Entrada em Vigor

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

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

ANEXO

PROGRAMA NACIONAL DE CONTROLO DA QUALIDADE DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO I

Aspectos gerais do programa

1.1. Objectivo do programa

1. O Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC) tem os seguintes objectivos:

- Monitorar a implementação das medidas de segurança estabelecidas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, pelas administrações aeroportuárias, operadores aéreos e outras entidades que exercem funções de segurança no âmbito da aviação civil e avaliar o nível de conformidade;
- Verificar que as medidas de segurança previstas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, são efectivamente aplicadas e são eficazes;
- Zelar pela eficácia do PNSAC assegurando que os regulamentos, práticas e procedimentos que o compõem são adequados a garantir a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- Zelar para que todas as pessoas afectas às responsabilidades ou funções de segurança da aviação sejam efectivamente formadas para a execução das suas funções;

e) Zelar para que os actos de interferência ilícita sejam investigados;

f) Rever e reavaliar as medidas e controlos de segurança imediatamente após um acto de interferência ilícita;

g) Estimular a excelência na segurança da aviação civil.

2. O PNCQSAC deve ser desenvolvido e mantido em cooperação com todas as entidades envolvidas na implementação de medidas de segurança e deve ser devidamente explicado a todas as instituições que podem ser sujeitas às actividades de controlo da qualidade.

3. As medidas de segurança previstas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, devem ser regularmente alvos de acções de controlo da qualidade por parte da Autoridade de Segurança da Aviação Civil, para assegurar sua contínua e correcta implementação.

1.2. Entidades abrangidas pelo PNCQSAC

O PNCQSAC é aplicável a todas as actividades aéreas e com elas relacionadas abrangidas pelo PNSAC, nomeadamente:

- Aeródromos nacionais;
- Serviços de Tráfego Aéreo;
- Instituições responsáveis pelo rastreio de passageiros, bagagens e carga;
- Instituições responsáveis pelo controlo de acessos em aeródromos;
- Operadores aéreos nacionais e estrangeiros, estes quando em território nacional;
- Prestadores de serviços de assistência em escala;
- Operadores de carga e correios;
- Agentes reconhecidos;
- Operadores de *Catering*;
- Qualquer instituição ou pessoa com funções de segurança no âmbito da aviação civil.

1.3. Classificação

O PNCQSAC é um documento não classificado.

1.4. Distribuição

1. O conhecimento do PNCQSAC baseia-se, na sua divulgação no seio das organizações que directa ou indirectamente, estão implicadas na sua materialização e cumprimento.

2. Assim, a autoridade aeronáutica promove a distribuição do PNCQSAC aos membros da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança, os quais o divulga no seio das respectivas organizações.

3. As administrações aeroportuárias promove a distribuição do PNCQSAC aos membros das Comissões Aeroportuárias de Facilitação e Segurança.

1.5. Referências

O PNCQSAC é elaborado de modo a responder às obrigações e as melhores práticas estabelecidas no:

- Anexo 17 à Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944;
- Anexo 14 à Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944;
- Manual de Segurança da Aviação Civil (DOC 8973);
- Manual de Referência para as Auditorias de Segurança da Aviação (DOC 9807);
- Manual de Supervisão Parte C – Estabelecimento e Gestão do Sistema de Segurança dos Estados (DOC 9734);
- Manual dos Serviços do Aeroporto (DOC 9137), 7ª Parte;
- PNSAC, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 15/2014, de 26 de Fevereiro, publicado no *Boletim Oficial*, I Série, n.º 14.

CAPÍTULO II

Definições e abreviaturas

2.1. Definições

Para efeitos do disposto no presente PNCQSAC, 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:

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

4. «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*;

5. «Auditoria de Segurança», exame aprofundado do cumprimento de todos os aspectos da implementação do PNSAC;

6. «Autoridade Competente de Segurança da Aviação Civil», a Autoridade que o Estado de Cabo Verde dentro da sua administração designa como competente no âmbito de segurança da aviação civil, e que é responsável pela elaboração, actualização, implementação e controlo da aplicação do PNSAC;

C

7. «*Catering*», fornecimentos de restauração;

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

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

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

D

11. «Deficiência», falha em cumprir os requisitos de segurança da aviação;

E

12. «Exercício», são formas de treinamento para verificar a eficácia dos procedimentos de segurança e dos planos de contingência;

F

13. «Facilitação», conjunto de medidas destinadas a agilizar o processamento e libertação de pessoas e bens, a fim de evitar demoras operacionais desnecessárias, sem comprometer a segurança da aviação civil;

I

14. «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;

15. «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;

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

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

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

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

20. «Investigação», o exame dum incidente de segurança da aviação civil e a explicação de sua causa, com a finalidade de prevenir a recorrência;

N

21. «Não conformidade», incumprimento ou cumprimento deficiente dos requisitos de segurança da aviação estabelecidos no PNSAC ou em outros regulamentos aeronáuticos;

O

22. «Operador Aéreo», pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar-se à exploração de uma ou mais aeronaves;

P

23. «Pessoal de Segurança», trabalhadores dos aeródromos, das transportadoras aéreas, dos prestadores de serviços de assistência em escala e de empresas de segurança privada, que desempenham, a tempo inteiro, funções de segurança da aviação civil;

24. «Plano de acção correctiva», um plano submetido, em resposta às não conformidades apuradas durante uma acção de controlo da qualidade e que define o modo como a entidade alvo da acção se propõe corrigir as deficiências;

25. «Plano de Contingência», plano desenvolvido a nível nacional, local e sectorial, abrangendo hipóteses de diversos actos de intervenção 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;

26. «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;

27. «Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil», as normas, práticas e procedimentos implementado pelo Estado de Cabo Verde, com vista a garantir a regularidade, a segurança e a eficácia da aviação civil;

28. «Programa de Segurança», medidas adoptadas pelos operadores aéreos e aeroportuários, agentes reconhecidos, empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering*, prestadores de serviços de assistência em escala para proteger a aviação civil internacional contra actos de intervenção ilícita;

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

R

30. «Relatório», um documento que descreve o processo da acção de controlo da qualidade e fornece uma síntese dos resultados obtidos;

31. «Resultado», o que se apurou no final duma acção de controlo da qualidade;

S

32. «Seguimento», a fase final duma acção de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, cujo objectivo incide nas eventuais acções correctivas, na sequência dos resultados de uma auditoria, inspecção, teste, inquérito ou investigação;

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

T

34. «Teste de segurança», Verificação aberta ou encoberta duma medida de segurança através da simulação duma tentativa de perpetração de um acto de interferência ilícita;

V

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

2.2. Abreviaturas

Quando no âmbito deste programa se utilizarem as seguintes abreviaturas, elas terão os seguintes significados:

1. AAC – Agência de Aviação Civil;
2. ACI – Associação Internacional de Aeroportos;
3. ARS - Área Restrita de Segurança;
4. AVSEC – Segurança da Aviação Civil;
5. CAFAC – Comissão Africana de Aviação Civil;
6. CEAC – Conferência Europeia de Aviação Civil;
7. IATA – Associação Internacional de Transportadores Aéreos;
8. OACI – Organização da Aviação Civil Internacional;
9. PICQS – Programa Interno de Controlo da Qualidade da Segurança;
10. PNCQSAC – Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil;
11. PNFTCSAC – Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil;
12. PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
13. PSA – Programa de Segurança Aeroportuário;
14. PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo.

CAPÍTULO III

Organização

3.1. Autoridade competente

1. A AAC é a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, encarregada de, entre outros, elaborar, implementar e actualizar o PNCQSAC, de modo a assegurar a efectiva aplicação e eficácia do PNSAC.

2. A AAC designa a unidade orgânica responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, como sendo a entidade encarregue de implementar as actividades de controlo de qualidade a fim de assegurar que as medidas exigidas são efectivamente realizadas conforme o estatuído no PNSAC.

3.2. Unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil

Compete à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita:

1. Estabelecer um plano anual de controlos a realizar;
2. Estabelecer as responsabilidades e os procedimentos e assegurar que os recursos são proporcionados;
3. Manter uma lista das pessoas habilitadas a exercer esses controlos;
4. Garantir que o pessoal que efectua as actividades de controlo de qualidade seja devidamente treinado;
5. Assegurar a composição das equipas para cada actividade de controlo;
6. Transmitir todos os documentos necessários às equipas;
7. Estabelecer os prazos de restituição dos relatórios de controlo;
8. Garantir a recepção de todos os planos de acções correctivas;
9. Assegurar que os planos de acções correctivas elaborados na sequência de acções de controlo da qualidade são efectivamente implementados;
10. Conservar todos os documentos relativos às actividades de controlo;
11. Alterar caso necessário, a metodologia e os procedimentos de controlo de qualidade;
12. Monitorar, rever e melhorar o plano anual de controlo de qualidade;
13. Redigir um relatório anual do estado de implementação de toda a regulamentação relativa à segurança da aviação civil.

3.3. Administrações aeroportuárias, operadores aéreos, serviços de tráfego aéreo, prestadores de serviços de assistência em escala e agentes reconhecidos

1. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos, devem elaborar e implementar um PICQS que cumpra os requisitos deste PNCQSAC e que monitore não só os procedimentos internos como também os desenvolvidos pelas empresas com quem têm uma relação contratual ou de outra natureza e que tenham responsabilidades na aplicação de medidas de segurança previstas no PSA ou no PSOA.

2. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos devem:

- a) Designar um responsável pelo controlo da qualidade que não esteja implicado em tarefas operacionais de segurança;
- b) Instituir um sistema de controlo a fim de verificar a conformidade da aplicação das medidas de segurança com a regulamentação vigente;
- c) Estabelecer procedimentos de elaboração de relatórios e de análise dos incidentes ocorridos na implementação das medidas de segurança;

- d) Assegurar a elaboração dum balanço anual das acções de controlo da qualidade realizadas;
- e) Estabelecer e implementar planos de acções correctivas em caso de insuficiências e não conformidades detectadas;
- f) Remeter trimestralmente à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, os relatórios das acções de controlo interno da qualidade realizadas, bem como os planos de acções correctivas elaborados na sequência dos mesmos;
- g) Desenvolver um relatório anual das actividades de controlo da qualidade.

3.4. Recursos

3.4.1. Recursos financeiros

A AAC, as administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos, devem recorrer aos seus próprios recursos financeiros para implementarem o PNCQSAC.

3.4.2. Recursos humanos

A AAC, as administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos devem zelar para que haja recursos humanos formados e certificados nos termos do Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC) para o correcto funcionamento deste PNCQSAC, tanto ao nível da administração e gestão do programa, como ao nível da realização das actividades de controlo.

3.4.3. Recursos materiais

A AAC, as administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos devem disponibilizar ao respectivo pessoal afecto às actividades de controlo da qualidade, os materiais de que necessitam para cumprir correctamente as actividades de controlo, designadamente, materiais para teste de equipamentos de segurança, documentação internacional e nacional, listas de verificação, modelos de relatório, mobiliário para guarda e protecção de informações sensíveis.

CAPÍTULO IV

Pessoal da AAC encarregue dos controlos

4.1. Inspectores de segurança da AAC

As acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil são conduzidas por inspectores de segurança da AAC devidamente qualificados.

4.2. Qualificação dos Inspectores da AAC

Os inspectores de segurança da aviação civil devem preencher os seguintes requisitos:

1. Habilitações não inferiores a curso que confira grau de licenciatura em área relevante ao exercício das funções.
2. Possuírem boa reputação moral e cívica.
3. Não terem sido condenados pelos seguintes crimes:
 - a) Tráfico ou posse de drogas;
 - b) Tráfico ou posse ilegal de armas;
 - c) Organização terrorista ou colaboração com organizações terroristas;
 - d) Sabotagem contra a defesa nacional;
 - e) Traição;
 - f) Atentado contra comunicação e outros serviços essenciais;
 - g) Organização criminosa;
 - h) Extorsão;

- i) Contra a segurança pública;
- j) Actos de interferência ilícita;
- k) Crimes sexuais;
- l) Burla;
- m) Fraudes;
- n) Furtos e roubos;
- o) Falsificação de documentos e corrupção.

4. Possuírem conhecimentos teóricos e práticos da regulamentação nacional e internacional, no âmbito da aviação civil, com especial destaque para o Anexo 17, o Manual de Segurança (Documento 8973), o PNSAC, o PNCQSAC, o PNFTCSAC, os regulamentos aeronáuticos nacionais relativos à segurança.

5. Boa capacidade de expressão oral e escrita.

6. Qualificação na condução de acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, atestada pela frequência com aproveitamento de cursos de inspectores de segurança da aviação civil, ministrados por organizações de credibilidade reconhecida pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil, designadamente a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC), a Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC), a Associação de Transportadores Aéreos (IATA), a Associação Internacional de Aeroportos (ACI) e a Transportation Security Administration (TSA), ou idêntico curso aprovado ou homologado pela AAC, no âmbito do PNFTCSAC.

7. Os inspectores de segurança da aviação civil devem ainda submeter-se a 40 horas de *on-the-job-training*.

4.3. Formação e treino dos inspectores da AAC

1. A formação e o treino iniciais e recorrentes dos inspectores de segurança da AAC visam:

- a) Promover um entendimento comum da forma como se avalia a implementação do PNSAC;
- b) Padronizar as práticas e os procedimentos de modo a atingir-se os objectivos do PNCQSAC;
- c) Fornecer as informações e os documentos que permitem ao formando levar a cabo a sua missão;
- d) Prover o formando de conhecimentos de controlo da qualidade, designadamente de princípios, procedimentos, técnicas de recolha de informação, habilidades para rever documentos e preparar relatórios detalhados.

2. Os inspectores devem ser sujeitos a um treino recorrente de 2 (dois) em 2 (dois) anos.

4.4. Deveres dos inspectores

São deveres dos inspectores de segurança da AAC:

1. Exercer as suas funções exclusivamente ao serviço do interesse público e agir com elevado espírito de missão, com a consciência de que, com a sua actividade, prestam um serviço relevante devido aos outros cidadãos e também às unidades económicas do sector;

2. Agir em conformidade com as leis, os regulamentos aeronáuticos, as ordens e instruções legítimas dos seus superiores hierárquicos e proceder, no exercício de funções, de modo a alcançar os fins visados pela regulamentação em vigor;

3. Pautar-se, em todas as situações, por rigorosa objectividade e imparcialidade, tendo sempre presente que todos os cidadãos são iguais perante a lei;

4. Agir com isenção nos seus juízos e pareceres técnicos e com independência de interesses políticos, económicos ou outros nas suas decisões;

5. Adoptar uma conduta responsável que prestigie o serviço público;

6. Usar de reserva e discrição, e prevenir quaisquer acções susceptíveis de comprometer ou dificultar a acção administrativa, a reputação e eficácia da AAC;

7. Adoptar, em todas as circunstâncias, um comportamento competente, rigoroso, correcto e de elevado profissionalismo;

8. Ser cortês no relacionamento com superiores hierárquicos, subordinados, operadores e respectivo pessoal, colegas e público em geral e estabelecer com eles uma relação que garanta a correcção e a serenidade, o exercício dos seus direitos e o cumprimento dos seus deveres;

9. Assegurar aos operadores, aos passageiros e ao público em geral o apoio, a informação ou o esclarecimento que lhes sejam solicitados sobre qualquer assunto da sua competência;

10. Manter estrita confidencialidade sobre os elementos recolhidos durante as acções de controlo de qualidade;

11. Usar da maior reserva e discrição, de modo a evitar a divulgação de factos e informações de que tenham conhecimento no exercício de funções e que não se destinem a ser do conhecimento público;

12. Aceder às ARS apenas quando na posse dum cartão de acesso válido e após cumprir as medidas de segurança vigentes;

13. Não perturbar o desenvolvimento das operações das entidades objecto das acções de controlo da qualidade;

14. Não se imiscuir nos assuntos internos da entidade sujeita à acção de controlo da qualidade;

15. Não tentar resolver conflitos existentes no seio das entidades reguladas ou entre entidades reguladas;

16. Não utilizar a força para aceder a aeronaves, edifícios ou instalações;

17. Apresentar documentos sobre as conclusões e observações das acções de controlo da qualidade;

18. Elaborar um relatório dos resultados das acções de controlo da qualidade realizadas.

4.5. Poderes dos Inspectores de segurança da AAC

Os inspectores de segurança da AAC podem, no âmbito duma acção de controlo da qualidade:

1. Aceder a quaisquer instalações de natureza operacional dum aeródromo ou de um operador aéreo sujeitas ao PNSAC;

2. Aceder a instalações de natureza operacional exteriores a um aeródromo, onde são aplicadas controlos de segurança no âmbito da aviação civil, designadamente, em empresas fornecedoras de *catering*, carga e correios sujeitos ao PNSAC;

3. Transportar para o interior duma ARS e utilizar, qualquer equipamento necessário ao desempenho das suas actividades, incluindo, máquinas fotográficas, gravadores áudio e vídeo, armas inutilizadas e dispositivos que simulem engenhos explosivos improvisados;

4. Inspeccionar uma aeronave nacional ou estrangeira desde que esta se encontre num aeródromo nacional;

5. Fazer perguntas sobre segurança da aviação civil a qualquer pessoa que julguem necessário e solicitar quaisquer documentos das entidades alvo de controlo da qualidade, para avaliar os padrões ou a implementação de procedimentos AVSEC;

6. Proceder a observações que acharem necessárias, quer no período diurno quer no período nocturno;

7. Propor acções correctivas para ajudar as entidades objecto das acções de controlo da qualidade a ultrapassarem qualquer não conformidade detectada;

8. Exigir, nos casos em que tal se mostra possível, a imediata correcção das não conformidades detectadas;

9. Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades e encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;

10. Interditar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, uma aeronave de realizar voo, sempre que o incumprimento de normas represente claramente um risco para a segurança do mesmo, até que deixe de se verificar a situação que motivou a interdição;

11. Identificar as pessoas que se encontrarem em violação flagrante das normas cuja observância lhes compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil;

12. Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devem ter execução imediata no âmbito de actos de gestão pública;

13. Levantar autos de advertência ou de contra-ordenação nos termos do regime jurídico das contra-ordenações aeronáuticas civis.

4.6. Composição das equipas

1. As acções de controlo da qualidade devem ser levadas a cabo idealmente, por equipas formadas por pelo menos dois inspectores de segurança da AAC, em que um deles é o chefe da equipa.

2. Compete à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita a escolha dos inspectores de segurança da AAC que integram as diferentes missões de controlo da qualidade levadas a cabo pela AAC.

4.7. Repartição de tarefas entre os inspectores

4.7.1. Chefe de equipa

O inspector de segurança da AAC a quem for atribuída a função de chefe de equipa, deve executar as seguintes tarefas:

1. Estuda os documentos preliminares;
2. Prepara o plano da acção de controlo em concertação com o responsável de segurança da entidade regulada;
3. Enquadra e assiste os restantes membros da equipa;
4. Conduz a reunião de abertura;
5. Decide quanto ao reajustamento do plano da acção de controlo;
6. Participa na acção de controlo no terreno;
7. Enquadra as reuniões internas à equipa;
8. Dirige a reunião final;
9. Assegura a elaboração dos relatórios;
10. Recolhe as contribuições dos diferentes membros da equipa;
11. Envia o relatório final à entidade regulada;
12. Responde às questões eventuais suscitadas pela entidade regulada.

4.7.2. Membros da equipa

O inspector de segurança da AAC a quem for atribuída a função de membro de equipa, deve executar as seguintes tarefas:

1. Auxilia o chefe de equipa na preparação da acção de controlo;
2. Participa na acção de controlo no terreno;
3. Participa nas reuniões internas da equipa;
4. Apresenta as informações pertinentes na reunião final, caso solicitado;
5. Participa na redacção dos relatórios;
6. Envia as suas contribuições ao chefe de equipa, para a redacção do relatório;
7. Responde a eventuais questões do chefe de equipa.

CAPÍTULO V

Acções de controlo da qualidade

5.1. Planificação

1. A AAC deve elaborar e cumprir um calendário anual das acções de controlo da qualidade que lhe compete assegurar.

2. O calendário anual das acções de controlo da qualidade deve compreender:

- a) A lista das entidades a serem submetidas às acções de controlo da qualidade;
- b) O tipo da actividade e sua abrangência;
- c) As datas previstas para a realização das mesmas, sem prejuízo das inspecções e dos testes poderem ser realizados sem aviso prévio.

5.2. Critérios de prioridade

1. As actividades de controlo devem ser planificadas tendo por base a avaliação do risco, as necessidades e os recursos disponíveis.

2. As prioridades na escolha das entidades objecto das acções de controlo da qualidade, devem ser estabelecidas, tendo em conta os seguintes factores:

- a) A avaliação da ameaça e gestão do risco;
- b) A dimensão e a importância das operações num aeródromo;
- c) A frequência e o volume de actividades dum operador aéreo;
- d) O volume das actividades de carga, correios e *catering*;
- e) A probabilidade de um acto de interferência ilícita ocorrer;
- f) A existência de voos ou de operadores de alto risco;
- g) As não conformidades detectadas em anteriores actividades de controlo da qualidade levadas a cabo pela AAC, por organizações regionais ou internacionais ou pelos auditores internos da organização;
- h) O histórico de cumprimento dos regulamentos nacionais por parte da administração aeroportuária, do operador aéreo ou outra entidade regulada;
- i) As novas e emergentes ameaças de segurança;
- j) Os relatórios de incidentes registados no ano anterior;
- k) Modificações havidas no decurso do ano anterior num aeródromo, tais como novas instalações, novos equipamentos de segurança, novos operadores aéreos;
- l) Um pedido das entidades reguladas ou de qualquer outra entidade envolvida na implementação das medidas de segurança.

5.3. Tipos de acções de controlo da qualidade

A AAC deve cumprir o seu plano anual de controlo da qualidade de segurança da aviação através da execução ou avaliação das seguintes acções de controlo:

1. Auditorias;
2. Inspeções;
3. Testes;
4. Inquéritos;
5. Investigações;
6. Exercícios de Gestão de Crises.

5.4. Aspectos alvo do controlo da qualidade

As actividades de controlo da qualidade são levadas a cabo a fim de verificar a conformidade de um ou de vários aspectos do PNSAC, designadamente:

1. Organização da segurança da entidade alvo da acção de controlo da qualidade;
2. Programas de Segurança e Planos de Contingência dos diferentes operadores;
3. PICQS, se exigido;
4. A formação do pessoal de segurança e outro;
5. As medidas de controlo de acesso;
6. As medidas relativas às aeronaves;
7. As medidas relativas aos passageiros e respectivas bagagens de mão;
8. As medidas relativas às bagagens de porão;
9. As medidas relativas à carga, aos correios e às encomendas postais;

10. As medidas relativas ao *catering*;

11. As medidas relativas ao *co-mat* e ao *co-mail*;

12. As medidas relativas aos equipamentos de segurança;

13. As medidas aplicáveis à aviação geral;

14. As medidas relativas ao *design* das infra-estruturas aeroportuárias;

15. As medidas relativas à gestão de crises;

16. Os procedimentos dos órgãos do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) relativos aos planos de contingência AVSEC;

17. O desempenho do pessoal que implementa controlos de segurança.

5.5. Frequência das acções de controlo levadas a cabo pela AAC

A AAC, sem prejuízo do disposto no nº 2 do ponto 5.2., deve realizar acções de controlo da qualidade, com a seguinte frequência mínima, em relação a cada entidade controlada:

1. Para as auditorias, pelo menos 1 (uma) de 2 (dois) em 2 (dois) anos;
2. Para as inspeções, pelo menos 2 (duas) em cada ano;
3. Para os testes, pelo menos 2 (dois) em cada ano;
4. Para os inquéritos, pelo menos 1 (um) em cada ano;
5. Para as investigações, sempre que ocorrerem incidentes de segurança e actos de interferência ilícita.

5.6. Categorização das conformidades

O nível de conformidade em relação ao referencial deve ser estabelecido mediante a seguinte grelha de classificação:

1. **Categoria 1**, Conforme com os regulamentos;
2. **Categoria 2**, Não Conforme com os regulamentos, pequenas deficiências que precisam ser corrigidas;
3. **Categoria 3**, Não conforme com os regulamentos, graves deficiências que precisam ser corrigidas;
4. **NA** (Não aplicável), Medida ou procedimento não existente na entidade controlada ou não disponível; e
5. **NC** (Não confirmado), Medida que não pôde ser verificada ou observada, devido a falta de tempo ou outra circunstância.

5.7. Relatórios das acções

1. No final de cada acção de controlo da qualidade deve ser elaborado um relatório, compreendendo:

- a) A data da missão;
- b) O tipo de acção de controlo da qualidade;
- c) A composição da equipa;
- d) A indicação da entidade controlada;
- e) A lista das pessoas entrevistadas;
- f) A lista dos aspectos de segurança que verificou;
- g) As constatações efectuadas, as não conformidades levantadas e a categoria de conformidade verificada;
- h) Eventuais acções correctivas tomadas pela entidade regulada durante a acção de controlo da qualidade;
- i) As acções correctivas recomendadas pelos inspectores de segurança da aviação civil, caso se tenha detectado não conformidades.

2. Os relatórios das acções de controlo da qualidade realizados pelo pessoal da AAC devem ser submetidos à prévia aprovação da unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, antes de serem enviados às entidades auditadas.

3. Os relatórios devem ser enviados às entidades auditadas no prazo máximo de 15 (quinze) dias, após a conclusão das acções de controlo da qualidade.

5.8. Balanço anual

1. A AAC através da unidade orgânica da responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita deve elaborar no final de cada ano, um balanço das actividades de controlo da qualidade realizadas, que inclua designadamente:

- a) O número e o tipo das acções realizadas durante o ano;
- b) Análise estatística dos resultados das acções;
- c) As entidades controladas;
- d) A síntese das não conformidades detectadas, incluindo as eventuais deficiências e insuficiências da regulamentação nacional;
- e) O estado das acções correctivas;
- f) Tendências e identificação dos incumprimentos recorrentes dos regulamentos;
- g) Elementos para a recolha e análise do histórico dos cumprimentos dos regulamentos;
- h) As eventuais propostas de emenda do PNSAC e do PNCQSAC;
- i) Os aspectos humanos, formação inicial e recorrente, e financeiros do PNCQSAC.

2. O balanço anual é avaliado pela Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

CAPÍTULO VI

Acções correctivas e medidas coactivas

6.1. Acções correctivas

1. No final da realização da acção de controlo da qualidade e no caso de serem encontradas deficiências e não conformidades, a entidade controlada deve efectuar acções correctivas que visem ultrapassar as deficiências e as não conformidades detectadas.

2. Quando forem encontradas deficiências e não conformidades e a sua natureza permita a implementação duma acção correctiva imediata, tal deve ser efectuado, registando-se o facto no relatório da acção de controlo da qualidade.

3. Caso não seja possível implementar as acções correctivas imediatamente, a entidade controlada elabora um plano de acções correctivas, especificando as acções a implementar, o prazo de realização das mesmas, bem como o responsável pela implementação.

4. Se durante a realização duma acção de controlo da qualidade forem detectadas deficiências e não conformidades graves que possam pôr em causa a segurança do aeródromo, das aeronaves, dos passageiros, tripulantes e do pessoal em terra, o dirigente da entidade auditada deve ser imediatamente notificado.

5. O plano de acções correctivas deve ser enviado à AAC para aprovação, 15 (quinze) dias após a recepção pela entidade controlada, do relatório da acção de controlo da qualidade realizada.

6. Sempre que a entidade controlada cumprir uma acção correctiva constante do plano enviado, deve remeter as evidências do cumprimento à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, podendo estas consistir em fotografias, vídeos, certificados, manuais, procedimentos, ou qualquer outro meio adequado à demonstrar à conformidade.

7. A unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita assegura o seguimento da implementação do plano de acções correctivas apresentado pela entidade controlada, através de visitas, análise de documentos e entrevistas, de modo a garantir que as deficiências detectadas são efectivamente corrigidas.

6.2. Medidas coactivas

Em todas as acções de controlo da qualidade, sempre que se constatar uma infracção aos regulamentos, ou sempre que haja participação ou

denúncia, ou quando as acções previstas no plano de acções correctivas não forem realizadas, a Autoridade de Segurança da Aviação Civil, pode tomar medidas de coacção proporcionais à gravidade da falta verificada, que passam por:

1. Conselhos verbais ou escritos, nos casos de deficiências menores, devendo manter-se os registos do aconselhamento realizado;
2. Autos de advertência nos termos da lei para impor uma acção correctiva, nos casos de infracção, que consista em irregularidade sanável, e da qual não resulte prejuízo irreparável para a 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, deixando-se claro que pode ser levantado auto de contra-ordenação, caso a advertência não surta efeito;
3. Levantamento e instrução nos termos da legislação vigente, de autos de contra-ordenações aeronáuticas, nos casos de infracção aos regulamentos, ou ainda, nos casos de incumprimento das medidas recomendadas no auto de advertência, na ocorrência de transgressões recorrentes ou graves, susceptíveis de pôr em causa a 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.

CAPÍTULO VII

Desenvolvimento das acções de controlo da qualidade

7.1. Auditorias

7.1.1. Enquadramento

1. As auditorias, tal como as inspecções, os testes, os inquéritos, as investigações e os exercícios, são acções de controlo que fazem parte do PNCQSAC.

2. As auditorias são sempre anunciadas com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias e não incluem testes de segurança.

7.1.2. Objectivo da auditoria

O objectivo da auditoria é:

1. Verificar o cumprimento das normas previstas no PNSAC;
2. Assegurar que as medidas e os procedimentos preconizados no PNSAC e nos regulamentos da AAC estão a ser implementados e são eficazes;
3. Identificar qualquer não conformidade com os padrões e procedimentos de segurança da aviação civil previstos na legislação cabo-verdiana e zelar pela sua supressão;
4. Identificar qualquer área que possa ser melhorada e sugerir como fazê-lo.

7.1.3. Tipos de auditoria

Dependendo das circunstâncias, são realizadas as seguintes auditorias:

1. Auditoria de certificação, aquando da aprovação pela primeira vez, dum programa de segurança duma entidade regulada, a fim de assegurar que as medidas de segurança previstas são idóneas a garantir a segurança da organização e são efectivamente cumpridas;
2. Auditoria de rotina, quando visa apurar o nível geral do cumprimento das medidas e procedimentos previstos na regulamentação nacional por uma determinada entidade;
3. Auditoria de seguimento, quando visa verificar o estado de implementação das acções correctivas constantes do plano de acções correctivas apresentado pela entidade regulada após a última auditoria de rotina.

7.1.4. As etapas da auditoria

A auditoria tem 3 (três) etapas, a saber:

1. Preparação;
2. Condução da auditoria;
3. Conclusões da auditoria.

7.1.5. A preparação da auditoria

A preparação duma auditoria compreende:

1. O estudo preliminar dos documentos;
2. A constituição do plano da auditoria;
3. Contactos com a entidade auditada através dum correspondente local;
4. Divisão de tarefas no seio da equipa de auditores;
5. Reunião de abertura da auditoria.

7.1.5.1. Estudo dos documentos

1. Para que os inspectores de segurança da aviação civil possam ter uma correcta representação das entidades auditadas, que facilita a elaboração do plano da auditoria, são estudados, designadamente, os seguintes documentos:

- a) O programa de segurança da entidade auditada;
- b) O questionário prévio;
- c) As actas das últimas reuniões das comissões aeroportuárias de facilitação e segurança;
- d) As plantas do local;
- e) A programação dos voos;
- f) Os relatórios das acções de controlo de qualidade internas;
- g) O plano de acções correctivas da auditoria precedente.

2. Na fase da preparação da auditoria, o chefe da equipa de auditoria encaminha um questionário prévio a entidade a ser auditada com a antecedência de 60 (sessenta) dias, o qual deve ser devidamente preenchido e devolvido à procedência no prazo de 15 (quinze) dias após o recebimento.

3. O questionário prévio deve conter as informações necessárias à realização do planeamento da auditoria, a fim facilitar o trabalho da equipa de inspectores de segurança da aviação civil.

7.1.5.2. Plano da auditoria

Com uma antecedência mínima de 15 (quinze) dias da data da auditoria, o chefe da equipa envia ao responsável da segurança da entidade auditada, o plano da auditoria, que deve conter, nomeadamente:

1. A hora e o local da reunião de abertura;
2. As áreas que são auditadas e os horários;
3. Os períodos de observação;
4. As visitas nocturnas;
5. A hora e o local da reunião de encerramento.

7.1.5.3. Conteúdo da reunião de abertura

É realizada nas instalações da entidade auditada e no dia do início da auditoria, uma reunião conduzida pelo chefe da equipa de auditores, na qual devem estar presentes, o responsável da entidade auditada, o seu responsável de segurança, bem como qualquer outra entidade, cuja presença seja solicitada pelos inspectores de segurança da aviação civil ou pela entidade auditada, cujo objectivo é:

1. Proceder ao acolhimento e aos agradecimentos;
2. Apresentações recíprocas;
3. Apresentação da metodologia e dos objectivos da auditoria;
4. Breve referência ao código de conduta dos inspectores de segurança da aviação civil;
5. Apresentação do plano da auditoria;
6. Modificação eventual do plano da auditoria;
7. Clarificação de eventuais pontos obscuros;
8. Resolução de aspectos materiais;
9. Confirmação do horário da reunião final.

7.1.6. Condução da auditoria

Concluída a reunião de abertura, é realizada a auditoria propriamente dita, procedendo-se a:

1. Análise de documentos, designadamente manuais, programas, planos, relatórios, registos e outros relacionados com a segurança da aviação civil;
2. Questionamentos e entrevistas formais a responsáveis da entidade auditada e seus trabalhadores, bem como a qualquer pessoa cujas funções tenha directa ou indirectamente, implicações na segurança da aviação civil;
3. Observação de instalações, equipamentos e de qualquer operação ou procedimento relativo à segurança da aviação civil.

7.1.7. Conclusões da auditoria

Concluída a auditoria propriamente dita, seguem-se:

1. A reunião final;
2. O relatório da auditoria, nos termos estabelecidos no ponto 5.7;
3. O plano de acções correctivas nos moldes previstos no ponto 6.1.

7.1.8. Reunião final

Os objectivos da reunião final, na qual devem estar presentes o responsável da entidade auditada, o seu responsável de segurança, bem como qualquer outra entidade, cuja presença seja solicitada pelos inspectores de segurança da aviação civil ou pela entidade auditada, são os seguintes:

1. Apresentação dos resultados da auditoria;
2. Contradição dos resultados por parte da entidade auditada, dando ou não origem à alteração das não conformidades inicialmente inventariadas pelos inspectores de segurança da aviação civil;
3. Tomada eventual de decisão quanto aos resultados apurados por parte dos inspectores de segurança da aviação civil;
4. Conclusão da missão.

7.2. Inspeções

1. As inspeções, tal como as auditorias, os testes, os inquéritos, as investigações e os exercícios, são acções de controlo que fazem parte do PNCQSAC.

2. Os procedimentos e a metodologia seguidos nas auditorias são utilizados, com as devidas adaptações, na preparação e condução das inspeções.

3. As inspeções abarcam um ou vários aspectos dos procedimentos instituídos num programa de segurança e têm duração inferior à das auditorias, geralmente algumas horas ou um dia.

4. As inspeções podem ou não ser previamente anunciadas e podem incluir a realização de testes de segurança e de testes dos equipamentos de segurança.

7.3. Testes**7.3.1. Enquadramento**

1. Os testes, tal como as auditorias, as inspeções, os inquéritos, as investigações e os exercícios, são acções de controlo que fazem parte do PNCQSAC.

2. Os testes devem servir apenas para demonstrar se a medida de segurança ou o controlo de segurança são efectivos e eficazes num determinado momento e local.

7.3.2. Objectivo dos testes

O objectivo dos testes é:

1. Testar a aplicação prática do PNSAC;
2. Testar os procedimentos de segurança dos aeródromos, dos operadores aéreos, dos prestadores de serviços de assistência em escala, das empresas fornecedoras de *catering* e outras entidades implicadas na segurança da aviação civil;
3. Avaliar a proficiência do pessoal que exerce funções de segurança da aviação civil;
4. Melhorar o nível de segurança da aviação civil.

7.3.3. Alvo dos testes

A AAC pode testar qualquer aspecto relativo ao PNSAC e qualquer categoria de pessoal exercendo funções de segurança da aviação civil.

7.3.4. Competência e autorização

A AAC deve assegurar que todos os testes levados a cabo no país sejam efectuados por inspectores de segurança da aviação civil, devidamente autorizados e segundo as disposições do presente programa.

7.3.5. Cuidados a ter com os testes

Os inspectores de segurança da aviação civil devem assegurar que os testes:

1. São realizados conforme a regulamentação em vigor;
2. Não ponham em perigo a segurança das pessoas;
3. Não ponham em perigo a segurança das aeronaves e das instalações;
4. Não danifiquem objectos e outros bens alheios;
5. Interfiram o menos possível com as operações em curso;
6. Minimizem os inconvenientes para o público e para as pessoas não testadas;
7. Não criem alarme no público, nos trabalhadores e nos serviços de segurança.

7.3.6. Materiais de teste

1. Quando for necessária a utilização de armas de fogo na condução de testes, devem ser utilizadas somente armas inoperacionais ou armas de brinquedo.

2. Quando for necessário simular engenhos explosivos, devem ser utilizados engenhos inertes, sem material explosivo ou material que simule engenhos explosivos.

3. Os materiais de teste devem ser transportados e manuseados de forma discreta de modo a evitar alarme ou pânico no público.

4. Os materiais de teste devem ser devidamente inventariados, catalogados e controlados.

5. Todos os materiais de teste devem ser verificados e contados após a realização dum teste, para evitar que se extraiam, entrem no sistema da aviação ou acabem por embarcar acidentalmente.

7.3.7. Plano dos testes

1. O inspector responsável pelos testes deve elaborar um plano de testes de modo a tornar possível a repetição do mesmo em múltiplos locais e a recolha de informação válida que possibilite os ajustamentos no sistema de segurança, quando necessário.

2. Devem constar do plano de testes:

- a) Os objectivos do teste;
- b) O pessoal responsável pelos testes;
- c) A medida de segurança a ser testada;
- d) Os procedimentos do teste;
- e) O objecto de teste; e
- f) A determinação da efectividade.

7.3.8. Procedimentos de teste

1. Para assegurar a repetição dos testes o inspector deve definir exactamente como o teste deve ser executado.

2. Considerando a grande imaginação dos terroristas e a sua determinação em atacar alvos aeronáuticos, os procedimentos de teste devem ser:

- a) **Claros** – o papel e as responsabilidades de cada um dos envolvidos devem estar definidas e os procedimentos devem conter detalhes suficientes para assegurar que todos conhecem o modo como o teste é conduzido;

b) **Criativos** – os testes contra as medidas de segurança devem ser alterados com frequência de modo a reflectirem a ameaça conhecida e as capacidades dos terroristas;

c) **Implementados de forma consistente** – para que os resultados sejam comparáveis, e serem úteis ao sistema de segurança, os testes devem ser conduzidos uniformemente, em diferentes locais e em diferentes ocasiões;

d) **Contínuos** – os testes devem ser conduzidos frequentemente não apenas para se aferir da efectividade das medidas de segurança, mas também para se combater e prevenir o relaxamento do pessoal de segurança.

7.3.9. Condução dos testes

1. O pessoal a ser submetido aos testes não deve ter conhecimento da realização dos mesmos.

2. O responsável do serviço cujo pessoal é testado, deve ser informado, mantendo o sigilo quanto à realização dos testes.

3. O funcionário da Polícia mais graduado presente no aeródromo deve ser informado da realização dos testes, dos objectivos pretendidos, das pessoas a serem testadas, da identidade dos inspectores e dos materiais utilizados.

4. Os testes são levados a cabo por inspectores sozinhos ou com a colaboração das autoridades policiais, com o pessoal da segurança aeroportuária, com a segurança do operador aéreo, ou da entidade cujo pessoal é sujeito ao teste.

5. Todo o pessoal que intervier na condução dos testes deve ser portador duma autorização escrita da AAC confirmando que possui autoridade para efectivar os testes na data e no local em causa.

6. As pessoas que colaborarem com os inspectores na condução dos testes devem ser cuidadosamente informadas dos objectivos dos testes e devem, tão logo a arma, o simulacro de engenho explosivo ou qualquer outro objecto de teste sejam descobertos, identificarem-se e mostrarem a autorização para participarem na realização dos testes.

7. No final dos testes, o responsável da organização testada e todo o pessoal envolvido, são informados dos resultados dos testes, das performances e das deficiências apuradas durante o mesmo, métodos utilizados e que não foram detectados, e o que deve ser feito para se prevenir futuras falhas.

7.3.10. Determinação da efectividade das medidas

1. A condução dos testes visa determinar a efectividade duma medida de segurança.

2. O inspector deve conhecer antecipadamente qual é o comportamento correcto que é suposto a pessoa testada ter de modo a poder aferir se a medida de segurança é aplicada efectivamente.

3. A determinação da efectividade da medida deve ser expressa nos seguintes resultados:

a) **Positivo**, quando o individuo testado identifica a situação anómala ou o simulacro de arma ou de engenho explosivo como sendo uma ameaça e tomar as providências necessárias a resolver a situação;

b) **Negativo**, quando o individuo testado não reconhece a situação anómala, não detecta ou não reconhece o simulacro de arma ou de engenho explosivo como sendo artigo proibido e deixa passar a pessoa que faz o teste;

c) **Inálido**, quando o individuo testado tem conhecimento da realização do teste ou há um funcionamento deficiente do equipamento de segurança.

7.3.11. Medidas em caso de teste negativo

A pessoa que tiver resultado negativo num teste de segurança relacionado com o exercício das suas funções, só pode exercê-las de novo, após completar com aproveitamento, a formação ou o treino correctivo que lhe for prescrito.

7.3.12. Inspector responsável pelos testes

Sempre que se realizar um teste, deve ser designado um inspector responsável, como pelo mesmo, que tem a responsabilidade de:

1. Planificar o teste;

2. Conduzir o teste e efectuar o *briefing* do pessoal envolvido no teste;
3. Distribuir e receber os materiais do teste;
4. Executar o teste em condições de segurança;
5. Assegurar que o objecto de teste não embarca na aeronave;
6. Dar o teste por findo tão logo a peça de teste seja detectada pela pessoa testada;
7. *Debriefing* do pessoal testado;
8. Elaborar os documentos e relatórios relativos ao teste.

7.3.13. Relatório dos testes

No final dos testes, o inspector responsável deve elaborar um relatório que inclui:

1. A data e a hora do teste;
2. A composição da equipa de teste;
3. Os objectivos do teste;
4. O *briefing* feito;
5. As pessoas que foram informadas do teste;
6. As pessoas testadas;
7. O método utilizado;
8. A forma como o teste decorreu;
9. O resultado do teste;
10. Os treinos recebidos pelo pessoal testado;
11. Tempo de serviço da pessoa testada;
12. O grau de supervisão exercido sobre a pessoa testada;
13. Qualquer circunstância que possa ter contribuído para os resultados;
14. As conclusões retiradas do teste, incluindo a avaliação;
15. As recomendações a serem implementadas pela entidade testada, através dum plano de acções correctivas.

7.3.14. Acções rectificativas

1. Os inspectores de segurança da aviação civil devem enviar o relatório dos testes à organização testada, apresentando os resultados dos testes realizados, especificando as deficiências encontradas e solicitando-a que envie à autoridade competente um plano de acções correctivas contendo as medidas que tomou ou pretende tomar para evitar a repetição da falha.

2. A unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita deve assegurar a realização de acções de seguimento para garantir a efectiva implementação das acções correctivas propostas e aprovadas.

7.4. Inquéritos

7.4.1. Enquadramento

1. Os inquéritos, tal como as auditorias, as inspecções, os testes, as investigações e os exercícios, são acções de controlo que fazem parte do PNCQSAC.

2. Os inquéritos podem abarcar todas as medidas de segurança implementadas em Cabo Verde ou apenas as implementadas num operador aéreo ou num aeródromo específico ou apenas uma determinada medida de segurança.

3. Os inquéritos devem ser realizados sempre que seja determinado um aumento do nível de ameaça no país ou surja uma mudança nas capacidades ou nas intenções criminosas.

7.4.2. Objectivo dos inquéritos

O objectivo dos inquéritos é analisar as operações dum operador, visando identificar vulnerabilidades que possam ser exploradas por alguém para comissão de actos de interferência ilícita, não obstante a implementação de medidas e procedimentos de segurança.

7.4.3. Procedimentos

Os procedimentos e a metodologia seguidos nas auditorias são utilizados, com as devidas adaptações, na preparação e condução dos inquéritos.

7.4.4. Relatórios

Nos relatórios dos inquéritos devem ser feitas recomendações de medidas de protecção compensatórias proporcionais à ameaça, para fazer face aos riscos identificados.

7.5. Investigações

7.5.1. Enquadramento

As investigações, tal como as auditorias, as inspecções, os testes, os inquéritos e os exercícios, são acções de controlo que fazem parte do PNCQSAC.

7.5.2. Objectivo das investigações

O objectivo das investigações é determinar:

1. Onde e como um determinado incidente de segurança ocorreu;
2. Qualquer ponto fraco que tenha contribuído para a ocorrência do incidente;
3. Quem foi responsável pelo incidente;
4. Que violações dos regulamentos aconteceram;
5. Que acções correctivas devem ser tomadas de molde a evitar-se a recorrência dos incidentes.

7.5.3. Condução das investigações

1. As investigações são conduzidas de acordo com a regulamentação, as práticas e os procedimentos em vigor, devendo a AAC, sempre que ocorra um acto de interferência ilícita, recorrer à Polícia Judiciária para o esclarecimento dos factos, nos termos da legislação vigente.

2. Os investigadores devem:

- a) Respeitar as normas de segurança instituídas nos aeródromos e utilizar os locais de acesso normais para penetrarem nas ARS;
- b) Cumprir os regulamentos de natureza *safety*.

7.5.4. Registos e relatórios

A AAC deve conservar cópias dos relatórios das investigações às quais podem ser disponibilizadas às instituições do Estado com legítimo interesse nelas, à OACI e às Autoridades Competentes de Estados cuja investigação também lhes diga respeito.

7.6. Exercícios de gestão de crises

7.6.1. Enquadramento

Os exercícios, tal como as auditorias, as inspecções, os testes, os inquéritos e as investigações, são acções de controlo que fazem parte do PNCQSAC.

7.6.2. Objectivo dos exercícios de gestão de crises

Os exercícios de gestão de crises visam testar:

1. A participação de todo o pessoal chamado a intervir na resolução duma crise real;
2. A validade dos planos e procedimentos de contingência;
3. O material e o sistema de comunicações.

7.6.3. Tipos de exercícios

As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, e os prestadores de serviços de assistência em escala devem programar e realizar os seguintes exercícios de segurança:

1. Exercícios de mesa;
2. Exercícios parciais;
3. Exercícios gerais.

7.6.3.1. Exercícios de mesa

1. Os exercícios de mesa permitem testar o grau de integração e a capacidade dos meios de intervenção utilizados, sem custos e sem as interrupções das operações que os exercícios gerais acarretam.

2. Os exercícios de mesa podem ser executados a título de coordenação e preparação antes dum exercício geral ou parcial, ou podem ter lugar em épocas intermediárias, com o objectivo de confirmar os procedimentos e a política a seguir, os números de telefone dos participantes, as frequências de rádio bem como as mobilidades que possam eventualmente afectar o pessoal constante do plano de gestão de crises.

3. Os exercícios de mesa exigem apenas uma sala de reunião, uma planta do aeródromo, um cenário inicial e a presença dum representante de cada entidade com responsabilidade na gestão duma crise real.

4. O representante de cada entidade com responsabilidade na gestão duma crise real descreve as medidas e os procedimentos que o seu serviço tomaria, segundo o Plano de Gestão de Crises aprovado.

5. Os exercícios de mesa são susceptíveis de serem rapidamente em evidência problemas operacionais, tais como frequências de telecomunicações incompatíveis, insuficiência de meios e equipamentos, conflitos positivos ou negativos de competência, necessidades de formação e outros.

6. Os exercícios de mesa devem ter lugar duas vezes por ano, sem coincidirem contudo com outros tipos de exercícios, sem prejuízo dos executados a título de coordenação e preparação antes dum exercício geral ou parcial.

7.6.3.2. Características do exercício parcial

1. Deve-se proceder a exercícios parciais envolvendo apenas determinados intervenientes, a fim de se treinar pessoal novo, avaliar equipamentos ou novas técnicas, novos procedimentos e planos, responder a exigências de formação periódica obrigatória.

2. Pode-se fazer intervir apenas uma entidade, designadamente, a Polícia Nacional ou os Serviços de Tráfego Aéreo ou a tripulação duma aeronave, ou a combinação de várias entidades, consoante as necessidades e o objectivo concreto que se pretende atingir com o exercício.

3. Os exercícios parciais podem ser repetidos tantas vezes, quantas forem necessárias, para se manter a prontidão operacional e um elevado nível de competência na gestão duma crise real.

4. As administrações aeroportuárias e os operadores aéreos devem realizar pelo menos 1 (um) exercício parcial de gestão de crises de segurança de 18 (dezoito) em 18 (dezoito) meses.

7.6.3.3. Características do exercício geral

1. A aplicação dos planos de contingência deve ser objecto dum exercício geral de modo a testar-se todos intervenientes, instalações e equipamentos pelo menos de 4 (quatro) em 4 (quatro) anos, pelas administrações aeroportuárias e operadores aéreos.

2. A realização dum exercício geral deve ser seguida dum relatório completo, seguido duma análise crítica, visando retirar-se lições para o futuro.

3. Os representantes de todas as instituições que participaram no exercício devem igualmente participar na análise crítica do mesmo.

7.6.4. Programação dos exercícios

1. A programação, a preparação e a realização dos exercícios são da responsabilidade das administrações aeroportuárias e dos operadores aéreos.

2. As administrações aeroportuárias e os operadores aéreos devem enviar à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil actos de interferência ilícita, até 15 de Dezembro de cada ano, a programação anual dos exercícios a realizar, para efeitos de acompanhamento e avaliação.

3. Os elementos concretos relativos a cada exercício são comunicados à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência em relação à data da realização do mesmo.

4. A unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, sem prejuízo do estabelecido no número 2, pode determinar a realização dum exercício de segurança por uma determinada administração aeroportuária ou operador aéreo.

5. O disposto nos números anteriores é aplicável a estudos de casos, a exercícios de mesa, a exercícios parciais e a exercícios gerais.

CAPÍTULO VIII**Controlo da qualidade interno****8.1. Controlo interno**

1. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos devem efectuar acções de controlo da qualidade nas suas respectivas organizações, bem como naquelas com as quais mantêm relações com implicação directa na segurança da aviação civil.

2. As competências, os deveres e as responsabilidades dos inspectores internos de cada organização são definidos nos PICQS das respectivas instituições.

8.2. Frequência

No mínimo, a seguinte frequência deve ser estabelecida pelos operadores:

1. No caso de auditorias de segurança, pelo menos 1 (uma) em cada dois anos, devendo abranger no caso dos operadores aéreos, para além da base, as escalas nacionais e estrangeiras;
2. No caso de inspecções, pelo menos 1 (uma) em cada semestre;
3. No caso de testes, pelo menos 1 (um) em cada semestre;
4. Para os inquéritos, dependente das necessidades de segurança;
5. No caso de exercícios de mesa, a frequência estabelecida em 7.6.3.1;
6. Exercícios parciais e exercícios gerais, a frequência estabelecida em 7.6.3.2 e 7.6.3.3, respectivamente.

8.3. Planificação e condução das acções

Na planificação e condução das acções internas de controlo da qualidade deve ser seguida a metodologia prevista no capítulo V deste programa, com as devidas adaptações.

8.4. Notificação

Durante o cumprimento duma acção de controlo interno da qualidade, caso o inspector de segurança da aviação civil detecte não conformidades graves, que ponham em causa a segurança dos passageiros, tripulantes, pessoal em terra, aeronaves e instalações, deve comunicar o facto imediatamente ao responsável da segurança do operador, pela via mais rápida, sem prejuízo de o fazer posteriormente também no relatório.

CAPÍTULO IX**Bolsa de Inspectores nacionais**

1. A AAC deve zelar para que haja no país inspectores nacionais devidamente formados e certificados, em número suficiente para cumprir o PNCQSAC.

2. As instituições que não dispuserem de inspectores ou não dispuserem de inspectores em número suficiente para cumprir as actividades de controlo regulamentadas podem recorrer aos inspectores existentes no mercado.

3. Os inspectores escolhidos nos termos do número 2 não devem ter ligações ou interesses comerciais ou operacionais com as instituições que os escolhem.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*

Regulamento nº 02/AVSEC/2015

A segurança da aviação civil tem por objectivo a salvaguarda e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, actuando tanto ao nível da prevenção de actos de interferência ilícita, como lidando com eventuais situações de risco ou ameaça à segurança, sendo necessário para tal, que todo o pessoal que exerce funções neste sector tenha formação adequada e actualizada.

O presente programa cumpre com as exigências do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, com as orientações do Manual de Segurança para a Protecção da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita (Doc. 8973 da OACI) e com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

A Agência de Aviação Civil (AAC) é responsável pela promulgação da política e procedimentos, aplicáveis ao controlo de qualidade da formação e treino em segurança da aviação civil, através da condução de auditorias, inspecções testes, inquéritos, exercícios e investigações, no âmbito da segurança e de acordo com o estabelecido no Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC).

Deste modo, a elaboração, a implementação e a manutenção do Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC) é assegurada pela AAC, tendo como responsabilidade garantir a sua regularidade. Para este fim, a AAC designa a Direcção de Segurança e Facilitação (DSF) como sendo a entidade encarregue de implementar e fiscalizar as actividades de formação e treino a fim de assegurar que as medidas exigidas são efectivamente realizadas conforme o estatuído no PNSAC.

Assim, o Conselho de Administração da AAC 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, por deliberação de 03 de Março de 2015, aprova o seguinte regulamento:

Artigo 1º**Aprovação**

É aprovado o Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC), anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante e baixa assinado pelo Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil.

Artigo 2º**Entrada em Vigor**

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

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

ANEXO**PROGRAMA NACIONAL DE FORMAÇÃO, TREINO E CERTIFICAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL****CAPÍTULO I****Generalidades****1.1. Objectivos**

Os objectivos do PNFTCSAC são:

1. Capacitar o pessoal de segurança para salvaguardar e proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.
2. Atender às normas ditadas pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que se refere a capacitação do pessoal que implementa as medidas de segurança.
3. Descrever as responsabilidades relativamente à selecção, recrutamento e formação do pessoal de segurança da aviação civil a nível:
 - a) Da autoridade aeronáutica;
 - b) Dos operadores sujeitos às acções de controlo de qualidade da autoridade aeronáutica;
 - c) De outras entidades com responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil.

4. Identificar todas as categorias de pessoas sujeitas a formação e treino em segurança da aviação civil.
5. Garantir que todo o pessoal afecto ao sector da aviação civil tenha formação em segurança, adequada ao desempenho das respectivas funções e tarefas.
6. Definir o curriculum para cada tipo de formação em segurança da aviação civil.
7. Estabelecer a duração e a frequência com que é realizada cada acção de formação e estabelecer a marca mínima para aprovação em cada curso de segurança da aviação civil.
8. Descrever o processo de certificação e da perda da mesma.

1.2. Âmbito de aplicação

O PNFTCSAC aplica-se às entidades com funções e responsabilidades no âmbito da aviação civil, ao pessoal de segurança e a outro pessoal.

1.3. Legislação**1.3.1. Legislação internacional**

Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944.

1.3.2. Legislação nacional

1. Lei nº 50/VII/2009 de 30 de Dezembro, que define o Regime Jurídico de Exercício da Actividade de Segurança Privada.

2. Decreto-Lei nº 15/2014 de 26 de Fevereiro, que aprova o PNSAC.

3. Decreto-Regulamentar nº15/2012, de 14 de Junho, que define os cursos de formação profissional de vigilantes de segurança privada e suas especialidades, bem como o conteúdo programático, a duração e os modelos de avaliação de conhecimentos a que os mesmos estão sujeitos.

4. Regulamentos de segurança da aviação civil de Cabo Verde.

1.4. Classificação

O PNFTCSAC é não classificado.

1.5. Publicação

A AAC promove a publicação do presente PNFTCSAC.

1.6. Definições e abreviaturas**1.6.1. Definições**

Para efeitos do disposto no presente regulamento 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:

- a) Captura ilícita duma aeronave;
- b) Destruição duma aeronave que se encontra em serviço;
- c) Tomada de reféns que se encontram a bordo duma aeronave ou num aeródromo;
- d) Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior duma instalação aeronáutica;
- e) Introdução a bordo duma aeronave ou num aeródromo, duma arma, dum engenho perigoso ou duma matéria perigosa, com fins criminosos;
- f) 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;
- g) 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 em geral, num aeródromo ou dentro duma instalação da aviação civil;

2. «Aeródromo» 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;

3. «**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;

4. «**Área restrita de segurança**», as áreas do lado ar de um aeródromo, identificadas como sendo áreas de risco onde, para além do controlo de acesso, são realizados outros controlos de segurança. Em regra, estas áreas compreendem, sobretudo, todas as zonas de partida dos passageiros da aviação comercial existentes entre os pontos de rastreamento e a aeronave, a zona de tráfego, as zonas de triagem de bagagens, incluindo a placa e as zonas onde as bagagens e a carga são colocadas depois de rastreadas e de expedição da carga e as partes situadas do lado ar do terminal de carga, dos correios e dos serviços de limpeza de aeronaves e de *catering*;

5. «**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;

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

7. «**Autoridade aeronáutica**», a autoridade que o Estado de Cabo Verde dentro da sua administração designa como competente no âmbito de segurança da aviação civil, e que é responsável pela elaboração, actualização, implementação e controlo da aplicação do PNFTCSAC, isto é, a Agência de Aviação Civil;

B

8. «**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;

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

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

C

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

12. «**Cartão de acesso**», cartão de identificação pessoal ou outro documento emitido pela autoridade aeronáutica ou pela administração aeroportuária e que confere ao seu titular o direito de acesso a áreas reservadas ou restritas;

13. «**Catering**», fornecimentos de restauração;

14. «**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;

15. «**Competências**», conhecimento, treino e habilidade necessária para realizar uma determinada tarefa com um nível de proficiência requerido;

16. «**Concessionário de aeródromo**», qualquer pessoa que não seja um explorador de aeronave ou um operador aéreo estrangeiro que tenha um acordo ou contrato com o explorador de aeródromo para realizar actividades comerciais nas instalações do aeródromo;

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

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

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

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

E

21. «**Entidade**», empresa ou organismo licenciado, certificado ou aprovado para exercer actividades no âmbito da aviação civil;

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

F

23. «**Fornecimento de serviços a bordo**», todos os artigos que não sejam fornecimentos de restauração, destinados ao serviço de passageiros a bordo, tais como, jornais, revistas, auscultadores, cassetes áudio e vídeo, cobertores, artigos de higiene e limpeza, etc;

G

24. «**Gestão de crise**», medidas de contingências implementadas para responder a um aumento do nível de ameaça assim como a implementação de medidas e procedimentos em resposta a emergências incluindo actos de interferência ilícita;

I

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

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

O

27. «**On-the-job-training**», integração na prática, da rotina de trabalho e do treino previamente adquirido, sob orientação de um supervisor qualificado;

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

29. «**Operador aeroportuário**» uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos;

30. «**Outro pessoal**», qualquer pessoa que não pertença à categoria de pessoal de segurança, podendo incluir pessoas com acesso a qualquer área restrita de segurança (ARS) do aeródromo;

P

31. «**Pessoal de segurança**», trabalhadores dos aeródromos, das transportadoras aéreas, dos prestadores de serviços de assistência em escala e de empresas de segurança privada, que desempenham funções de segurança da aviação civil;

32. «**Prestador de serviço 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;

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

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

R

35. «**Rastreamento**», execução dos meios técnicos ou outros com vista a detecção de armas, explosivos ou qualquer outro engenho, artigo ou substância perigosa que possam ser utilizados para a prática de um acto de interferências ilícita;

S

36. «**Screenner**», indivíduo devidamente formado e certificado responsável pela execução do rastreamento;

37. «Segurança», protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais;

38. «Segurança da aviação», a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita;

39. «Sistema de detecção de explosivos», sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar, e de o indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente da sua composição;

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

T

41. «Tarefa», é a menor parcela de um trabalho, com um resultado identificável. As tarefas normalmente são atribuídas aos trabalhadores, pelo supervisor sendo que as actividades estão relacionadas no tempo, espaço e propósito. Qualquer tarefa é caracterizada por ter um início e fim específico;

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

43. «Treino formal», treino conduzido numa sala de aula onde os estudantes interagem directamente com o instrutor;

44. «Tripulante», pessoa encarregada pela transportadora aérea e licenciada ou certificada pela autoridade aeronáutica, para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante o voo;

V

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

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

1.6.2. Abreviaturas

No âmbito deste PNFTCSAC, as seguintes abreviaturas, têm os seguintes significados:

1. AAC – Agência de Aviação Civil;
2. AFTN – Rede fixa de Telecomunicação Aeronáutica;
3. APA – Assistentes de Portos e Aeroportos;
4. ARS – Área Restrita de Segurança;
5. ASTP – Pacote de Treino de Segurança da Aviação Civil;
6. ATC – Controlo de Tráfego Aéreo;
7. AVSEC – Segurança da Aviação Civil;
8. CBT – Treino assistido por computador;
9. CV-CAR - Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
10. DSF – Direcção de Segurança e Facilitação;
11. EDSS – Sistema de Detecção de Dispositivo Explosivo;
12. EDS – Sistema de Detecção de Explosivo;
13. IED – Engenho Explosivo Improvisado;
14. IID – Engenho Incendiário Improvisado;
15. HHMD – Detector de Metal Portátil;
16. OACI – Organização da Aviação Civil Internacional;
17. OJT – *On the Job Training*;

18. PEI – Posto de Estacionamento Isolado;
19. PGC – Plano de Gestão de Crises;
20. PEN – Procedimentos de Exploração Normalizada;
21. PNC – Pessoal Navegante de Cabine;
22. PNCQSAC – Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil;
23. PNFTCSAC – Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil;
24. PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
25. PNT – Pessoal Navegante Tripulante;
26. PS – Programa de Segurança;
27. PSA – Programa de Segurança Aeroportuária;
28. PSO – Programa de Segurança do Operador;
29. PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo;
30. VIP – *Very Important Person*;
31. WTMD – Pórtico Detector de Metal.

CAPÍTULO II

Organização e responsabilidades

2.1. Organização

O sistema de formação em segurança da aviação civil integra:

1. A AAC.
2. As entidades com responsabilidades na implementação das medidas de segurança previstas no PNSAC.
3. Instrutores de segurança da aviação civil.

2.2. Responsabilidades da AAC

1. É responsabilidade da AAC:
 - a) Desenvolver e promover a implementação do PNFTCSAC, aplicável a pessoas e entidades com responsabilidades na implementação das medidas e dos procedimentos de segurança previstas no PNSAC;
 - b) Rever e manter sempre actualizado o PNFTCSAC;
 - c) Divulgar os procedimentos e critérios de selecção e treino no seio de todas as entidades com responsabilidades AVSEC;
 - d) Promover quando necessário, intercâmbio com a OACI e com organismos estrangeiros com vista ao aperfeiçoamento dos programas e cursos AVSEC nacionais;
 - e) Quando necessário, promover, organizar e coordenar a realização de formações, treinos e seminários para capacitação AVSEC;
 - f) Sem prejuízo do previsto nos programas de formação de cada instituição, coordenar a implementação de cursos e actividades de sensibilização em segurança da aviação civil para o público em geral e as demais entidades envolvidas no sistema de segurança da aviação civil;
 - g) Assegurar que um número suficiente de instrutores certificados esteja disponível para ministrar cursos AVSEC;
 - h) Assegurar que um número suficiente de inspectores certificados esteja disponível para implementação do PNCQSAC;
 - i) Expedir certificado de conclusão de curso para formandos que concluírem com aproveitamento os cursos AVSEC, quando ministrados pela DSF;
 - j) Certificar *screeners*, coordenadores de segurança, inspectores e instrutores AVSEC;
 - k) Supervisionar todo o processo de certificação dos *screeners*, coordenadores de segurança, inspectores e instrutores AVSEC;
 - d) Em concertação com as entidades interessadas, calendarizar a realização de exames de certificação do pessoal AVSEC;

- m) Manter um cadastro actualizado dos *screeners*, supervisores de *screeners*, coordenadores de Segurança, instrutores e inspectores AVSEC certificados e demais pessoal com formação em matéria de segurança da aviação civil;
- n) Orientar e assistir os operadores na elaboração dos seus programas de formação e treino;
- o) Analisar e pronunciar-se, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da data da sua recepção, sobre os programas de formação e treino em segurança da aviação civil das entidades com responsabilidades na implementação de medidas de segurança previstas no PNSAC, sujeitas à aprovação da AAC;
- p) Manter em arquivo, cópias dos programas aprovados, referidos na alínea anterior;
- q) Assegurar que todas as entidades com responsabilidades na implementação de medidas de segurança, realizam efectivamente acções de formação no sentido de capacitar o seu pessoal em matéria de segurança da aviação civil;
- r) Realizar e manter os registos das auditorias ou inspecções efectuadas para verificar se os requisitos de selecção e de formação são atingidos, através da avaliação:
 - (i) Do processo de selecção;
 - (ii) Do programa de formação;
 - (iii) Das sessões teóricas e práticas;
 - (iv) Do método de ensino;
 - (v) Do instrutor;
 - (vi) Dos meios técnicos;
 - (vii) Dos registos de formação; e
 - (viii) Avaliação dos níveis de desempenho no dia-a-dia do trabalho.

2.3. Responsabilidades das entidades que implementam medidas de segurança da aviação civil

As entidades que implementam medidas de segurança da aviação civil, nomeadamente operadores aéreos e aeroportuários, serviços de controlo de tráfego aéreo, empresas de segurança privada, prestadores de serviço de assistência em escala, agente reconhecido, operadores de *catering* são responsáveis por:

1. Desenvolver, implementar e manter sempre actualizado, um programa de formação e treino em conformidade com PNFTCSAC, aplicável a todo o pessoal envolvido na segurança da aviação.
2. Submeter a aprovação da AAC, dois exemplares do seu programa de formação interno.
3. Assegurar que o seu pessoal assim como o de outras organizações que lhes prestam serviço no âmbito de segurança seja seleccionado, recrutado e treinado de acordo com os requisitos do presente PNFTCSAC.
4. Assegurar no âmbito das suas acções de controlo de qualidade interno, que efectivamente são realizadas acções de formação e treino, conforme regulamentado.
5. Providenciar treino de refrescamento nos moldes previstos no presente PNFTCSAC.
6. Enviar à AAC, os dados necessários à actualização do cadastro AVSEC a que se refere a alínea m) do número 1 do ponto 2.2.
7. Disponibilizar à AAC, para efeitos de inspecção, os registos de:
 - a) Recrutamento e contratação;
 - b) Formação e treino;
 - c) Calendarização de acções de treino e de sensibilização de segurança;
 - d) Meios auxiliares de instrução.
8. O programa referido no número 1 deve conter no mínimo:
 - a) Objectivos do programa;
 - b) Declaração da política de formação e treino;
 - c) Definição de responsabilidades incluindo as referentes à realização de formações;

- d) Qualificação dos instrutores AVSEC;
- e) Formação inicial e recorrente incluindo a duração e a frequência;
- f) Descrição dos métodos para a realização formal do OJT;
- g) Informações administrativas relativas à avaliação, selecção e recrutamento dos candidatos;
- h) Avaliação dos formandos após a formação, incluindo a cotação mínima para qualificar com sucesso na formação;
- i) Definição dos currículos e das necessidades de treino para as diferentes categorias de pessoal;
- j) Descrição detalhada dos conteúdos programáticos para cada curso, incluindo a carga horária;
- k) Disposições relativas *a manutenção dos registos de formação*.

2.4. Responsabilidades dos instrutores

1. Os instrutores são responsáveis por manter as qualificações necessárias ao desempenho das suas funções.
2. Os instrutores têm ainda as seguintes responsabilidades:
 - a) Actuar sempre de acordo com as normas estabelecidas;
 - b) Prestar aos formandos toda a orientação que se faça necessária;
 - c) Sugerir medidas e iniciativas para aperfeiçoamento da instrução, com vista à melhoria do desempenho dos formandos;
 - d) Cumprir o conteúdo programático sobre a sua responsabilidade;
 - e) Adoptar metodologia adequada no desenvolvimento das disciplinas;
 - f) Aplicar os instrumentos de avaliação do curso, de acordo com o estabelecido no presente programa;
 - g) Manter actualizadas as informações referentes ao desempenho de cada formando, relativas às disciplinas ou actividades sob sua responsabilidade, durante a formação;
 - h) Manter os registos de presenças e os resultados das avaliações parciais e finais dos formandos;
 - i) Prestar informações aos inspectores da AAC aquando duma acção de controlo de qualidade;
 - j) Elaborar o horário dos cursos autorizados conforme o modelo em anexo G ao apêndice 3.

CAPÍTULO III

Pessoal de segurança

3.1 Definição

1. É considerado pessoal com funções de segurança, os:
 - a) *Screeners*;
 - b) Coordenadores de segurança;
 - c) Inspectores de segurança;
 - d) Instrutores de segurança.
2. O pessoal de segurança é responsável pela implementação das medidas de segurança previstas no PNSAC, designadamente:
 - a) Controlo de acesso;
 - b) Rastreo de passageiros e *staff*;
 - c) Rastreo de veículos;
 - d) Rastreo da bagagem de cabine;
 - e) Rastreo da bagagem de porão;
 - f) Rastreo de carga;
 - g) Segurança de carga;
 - h) Segurança de *Catering*;
 - i) Segurança de provisões de aeródromo;
 - j) Segurança de aeronaves em voo (PNT e PNC);
 - k) Controlo e verificação de segurança de aeronave;

- l) Gestão de segurança da aviação civil;
- m) Gestão de emissão de cartões de acesso;
- n) Guarda e patrulhamento;
- o) Auditorias;
- p) Inspeções;
- q) Inquéritos;
- r) Testes;
- s) Exercícios;
- t) Implementação de medidas de gestão de situações de crises.

3. O pessoal de segurança deve receber formação de acordo com o previsto no presente programa e em conformidade com as especificidades das suas funções e atribuições.

3.2. Recrutamento

O pessoal de segurança pode ser recrutado a partir dos recursos internos ou externos às instituições as quais pertencem.

3.2.1. Formulário de candidatura

1. Todos os candidatos a uma função no âmbito da segurança da aviação civil devem preencher um formulário aquando da candidatura, fornecendo dados sobre:

- a) Identificação pessoal, acompanhado de uma fotografia recente;
- b) Nível de escolaridade;
- c) Formações recentes;
- d) Empregos anteriores, até os últimos 5 (cinco) anos no mínimo;
- e) Assinatura do candidato; e
- f) Outras informações consideradas pertinentes e que podem facilitar a confirmação da identidade e experiência.

2. Para além do formulário de candidatura, os candidatos devem ainda fornecer os seguintes documentos:

- a) Antecedentes criminais e policiais;
- b) Declaração em como a informação prestada é completa e verdadeira e onde reconhece que a apresentação de dados falsos, constituem elementos bastantes para a sua desqualificação, procedimento disciplinar ou criminal;
- c) Aceitação 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.

3.2.2. Entrevista

1. Todos os candidatos a cargos ou funções AVSEC devem ser sujeitos a entrevistas.

2. A entrevista deve ser conduzida por uma equipa, sendo que um dos membros deve possuir conhecimentos e experiência relevantes na área da segurança da aviação civil.

3. O entrevistador deve assegurar-se que o candidato entende a importância e o alcance das suas declarações bem como das informações fornecidas no formulário de candidatura.

4. O objectivo da entrevista é:

- a) Assegurar-se das razões que ditaram o abandono do anterior emprego quando for caso disso;
- b) Garantir que nenhum período de tempo ficou sem ser avaliado;
- c) Procurar outras informações ou revelações, que a entidade competente considerar ser importante para a segurança da aviação civil.

5. O entrevistador pode solicitar outros documentos que forem considerados manifestamente necessários para confirmar as informações disponíveis nos registos dos candidatos ou ainda quando for detectada alguma incongruência nos mesmos.

6. Além dos dados pessoais, pode-se também fazer a averiguação inicial dos interesses e expectativas do candidato, como pretensão salarial, desenvolvimento da carreira, jornada de trabalho e disponibilidade para viagens, entre outros.

7. As entrevistas podem ser utilizadas em vários momentos do processo de selecção.

8. A decisão sobre a selecção de um candidato deve ser tomada a nível da administração e deve basear-se sempre nas informações obtidas durante o processo de selecção.

3.2.3. Registos do processo de recrutamento

1. Devem ser mantidos os registos do processo de recrutamento de cada candidato, devendo os mesmos serem disponibilizados à autoridade aeronáutica aquando das actividades de controlo de qualidade.

2. Os registos do processo de recrutamento devem conter:

- a) Formulário de candidatura;
- b) Detalhes da entrevista;
- c) A completa verificação de antecedentes policiais e criminais;
- d) Atestado médico;
- e) Provas de conhecimento que venham a ser aplicadas durante o processo de selecção;
- f) O nome e a posição da entidade responsável pela decisão de selecção do candidato.

3.3 Selecção

1. Todas as pessoas que implementam medidas de segurança previstas no PNSAC devem ser submetidas aos procedimentos de selecção e à verificação de antecedentes.

2. O processo de selecção baseia-se nos critérios pré definidos no conteúdo funcional do cargo, que estabelece as funções e as tarefas a serem executadas, as competências exigidas ao trabalhador e o ambiente organizacional no qual o trabalho é realizado.

3. O conteúdo funcional do cargo pode ser utilizado para validar o processo de selecção.

4. Devem ainda ser considerados os requisitos mínimos exigidos quanto à idade, condição física, níveis de educação e qualificação e o potencial de desenvolvimento futuro dos candidatos, numa perspectiva de valorização pessoal.

5. As entidades em processo de selecção devem seguir procedimentos que asseguram, antes da selecção do candidato, se ele é idóneo e se possui as competências suficientes para assumir responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil.

6. Tais procedimentos envolvem a análise de informações pessoais, entrevista ao candidato, avaliação do estado de saúde, estabilidade emocional e verificação de antecedentes.

7. Provas gerais ou específicas podem ser utilizadas durante o processo de selecção.

8. Pode-se utilizar, por exemplo, uma simples redacção para verificar a fluência escrita, o conhecimento da língua portuguesa e a ordenação de ideias e pensamentos.

3.3.1. Verificação de antecedentes

1. As entidades empregadoras com responsabilidades em matéria de segurança de aviação civil, devem submeter os potenciais trabalhadores a um processo de verificação de antecedentes que inclui:

- a) Confirmação da identidade do candidato;
- b) Experiência profissional;
- c) Registo criminal e cadastros policiais;
- d) Investigação de possível envolvimento com grupos criminosos e ou terroristas ou seus apoiantes.

2. A verificação de antecedentes deve ser feita de 3 (três) em 3 (três) anos conforme previsto no CV CAR 12 e sempre que for necessário renovar o cartão de acesso à uma área restrita de segurança.

3. 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 área restrita de segurança do aeródromo, a existência de condenação pelos seguintes crimes:

- a) Tráfico ou posse de drogas;
- b) Tráfico ou posse ilegal de armas;
- c) Organizações terroristas ou colaboração com organizações terroristas;
- d) Sabotagem contra a defesa nacional;
- e) Traição;
- f) Atentado contra comunicação e outros serviços essenciais;
- g) Organização criminosa;
- h) Extorsão;
- i) Contra a segurança pública;
- j) Actos de interferência ilícita;
- k) Crimes sexuais;
- l) Burla;
- m) Fraudes;
- n) Furtos e roubos;
- o) Falsificação de documentos e corrupção.

3.3.2. Aptidão médica

1. Ao pessoal de segurança da aviação, é exigido um atestado médico comprovando possuir boa saúde física e mental que garanta a capacidade para o desempenho das funções.

2. O pessoal de segurança da aviação deve ter robustez física para repetidamente carregar e transportar bagagens, inclinar, agachar e manter-se de pé durante períodos prolongados de tempo.

3. Para os *screeners* que operam o equipamento raio X deve ser exigido um atestado médico a confirmar que:

- a) Têm a visão igual ou melhor do que 20/60 nos dois olhos sem óculos ou lentes de contacto, ou igual ou melhor do que 20/20 num olho e 20/30 no outro, com óculos ou lentes de contacto;
- b) Possuem um nível de percepção e diferenciação de objectos e de cores que garanta uma eficaz interpretação, distinção e avaliação das imagens apresentadas nos monitores dos equipamentos e sistemas;
- c) Têm a perda de audição em cada ouvido inferior a 30 (trinta) decibéis, testada por audiograma com frequências inferiores a 2.000 Hz;
- d) Têm capacidade para detectar odores;
- e) Foram efectuados exames médicos para verificação do consumo de drogas, da dependência do álcool e da existência de doenças progressivas oculares.

4. A não satisfação dos requisitos referidos nas alíneas anteriores constitui fundamento bastante para exclusão do processo de selecção.

3.4 Certificação

1. A certificação é requerida para o exercício das funções de *screeners*, instrutores AVSEC, coordenadores de segurança e inspectores nacionais e como tal devem receber formação AVSEC nos termos do presente PNFTCSAC.

2. O processo de certificação deve ser justo, oportuno, sério, válido e padronizado.

3. Os candidatos a certificação são submetidos a exame teórico e prático.

4. As instituições cujos colaboradores implementam actividades de segurança da aviação civil, são responsáveis por verificar, quando aplicável, se os mesmos se encontram devidamente certificados pela autoridade aeronáutica.

5. Nenhum profissional AVSEC pode exercer funções quando o prazo de validade do certificado emitido pela autoridade aeronáutica tenha expirado, sob pena de, tanto o respectivo profissional como a entidade a quem presta serviço de segurança da aviação civil serem sujeitos a medidas coercivas previstas na legislação em vigor.

6. As entidades interessadas em submeter os seus colaboradores ao exame de certificação, devem solicitar à AAC a realização do referido exame devendo o mesmo ser realizado até 30 (trinta) dias após o pedido.

3.4.1. Repetição de exame e exame suplementar

1. Nas situações de reprovação ou de falta de comparência, o examinando pode realizar um novo exame, desde que decorrido um período mínimo de 48 (quarenta e oito) horas, mas nunca superior a 60 (sessenta) dias.

2. Em casos excepcionais devidamente justificados, a AAC pode autorizar a realização dum novo exame fora do período indicado no número 1.

3. No caso dos *screeners* que não exercerem como tal durante um período superior a 6 (seis) meses, a AAC pode determinar a realização de exame suplementar, desde que a formação inicial ou de refrescamento se encontre dentro do prazo de validade.

4. A entidade interessada deve solicitar à autoridade aeronáutica, um novo pedido para a realização do segundo exame de certificação.

5. O candidato que reprovar 3 (três) vezes num exame de certificação deve repetir integralmente a formação inicial para a qual pretendia certificar-se, antes de se apresentar ao novo exame de certificação.

3.4.2. Recertificação

1. O processo de recertificação permite confirmar se o pessoal de segurança, anteriormente certificado mantém a aptidão médica e as competências requeridas para o desempenho das suas funções, em conformidade com os padrões exigidos pela autoridade aeronáutica.

2. A realização do exame de recertificação deve ser solicitada à autoridade aeronáutica e o mesmo pode ser efectuado no dia da conclusão da formação de refrescamento.

3. No caso específico dos *screeners*, o exame de recertificação deve ser realizado nos mesmos moldes da certificação inicial, sendo que o processo deve incluir:

- a) Avaliação médica nos moldes previstos no número 2 do ponto 3.3.2;
- b) Actualização da verificação de antecedentes criminais e policiais;
- c) Conclusão com sucesso da formação de refrescamento;
- d) Exame teórico e prático de recertificação;
- e) Emissão de um novo certificado pela AAC.

3.4.3. Júri de certificação

1. Para garantir a objectividade, imparcialidade, justiça, transparência e qualidade, a AAC nomeia um júri para realizar o processo de certificação.

2. O júri é constituído por 3 (três) pessoas devidamente credenciadas para o efeito, sendo pelo menos duas pertencentes à AAC.

3.4.4. Suspensão e revogação da certificação

A certificação pode ser a todo o tempo, por decisão da AAC, suspensa ou revogada nos termos dos pontos 4.1.8, 4.2.5, 4.3.5 e 4.4.4, referentes a *screeners*, inspectores de segurança, coordenadores de segurança e instrutores respectivamente.

CAPÍTULO IV

Requisitos, formação e certificação do pessoal de segurança**4.1. Screener****4.1.1. Requisitos para as funções de screeners**

1. A admissão dos *screeners* está sujeita à comprovação, do cumprimento dos requisitos previstos no presente PNFTCSAC, na legislação que regula a actividade de segurança privada e da qualificação em segurança da aviação civil.

2. Na fase de selecção o *screener* deve possuir no mínimo as seguintes qualificações:

- a) 12º ano de escolaridade;
- b) Ser maior de 18 (dezoito) anos;
- c) Nacionalidade Cabo-verdiana;
- d) Não possuir antecedentes criminais;
- e) Boa capacidade visual e auditiva nos termos definidos neste PNFTCSAC;
- f) Capacidade plena de expressar escrita e oralmente, de forma clara e precisa;
- g) Capacidade de relacionamento interpessoal que lhe possibilite manter uma boa relação com o público enquanto realiza as actividades de segurança;
- h) Não ser dependente de álcool ou substâncias ilegais;
- i) Estabilidade emocional;

3. A habilidade para comunicar numa língua estrangeira deve ser considerada uma vantagem.

4.1.2. Requisitos para supervisores de screeners

1. Os supervisores que actuam nos postos de rastreio devem possuir no mínimo as seguintes qualificações:

- a) Conhecimento da legislação internacional e nacional, aplicável à segurança da aviação civil;
- b) Bons conhecimentos e experiência sobre a segurança da aviação civil;
- c) Experiência em outras áreas de segurança tais como, Polícia, Forças Armadas ou outros, preferencialmente;
- d) Devem ainda ter conhecimentos nas seguintes áreas:
 - (i) Controlo de acesso e sistemas de segurança e rastreio;
 - (ii) Segurança da aeronave em terra;
 - (iii) Artigos proibidos;
 - (iv) Noções gerais sobre o terrorismo.

4.1.3. Funções dos screeners

Os *screeners* têm as seguintes funções:

1. Entrevista a passageiros.
2. Rastreio de passageiros, *staff*, tripulantes, bagagens, carga e *catering*.
3. Protecção de aeronaves estacionadas.
4. Controlo e verificação de segurança de aeronaves.
5. Protecção de carga aérea e de instalações.
6. Controlo de acesso às áreas restritas de segurança.

4.1.4. Programa de formação para screeners

1. O programa de formação de *screeners* encontra-se definido nos anexos A, B e C do apêndice 1.

2. Os formandos só podem realizar tarefas relacionadas com a implementação das medidas de segurança, após receberem um certificado emitido pela AAC, atestando possuírem as competências exigidas para o efeito.

4.1.5. Treino assistido por computador

1. O *screener* que se dedica à utilização do equipamento de raio X deve ser treinado na interpretação de imagens radioscópicas, podendo utilizar para o efeito um programa de treino assistido por computador (CBT).

2. O referido *screener* precisa conhecer os artigos proibidos e a sua imagem radioscópica a partir da bagagem do passageiro.

3. O computador projecta as imagens utilizando o nível mínimo de detecção, o que contribui para aumentar o esforço de percepção, melhorando assim a performance do operador do equipamento de raio-X.

4. O programa de CBT deve possuir uma grande variedade de imagens, e incluir imagens que representam todos os tipos de ameaças.

5. Para o rastreio da bagagem de cabine, o programa deve incluir armas de fogo, armas brancas, engenhos explosivos improvisados e ou seus componentes assim como outros artigos que possam representar uma ameaça.

6. Para a bagagem de porão e a carga aérea, o programa deve incluir armas de fogo e mercadorias perigosas, e uma atenção especial deve ser canalizada para detecção de engenhos explosivos.

7. Recomenda-se que o programa de CBT possa ser personalizado, para que cada sessão de treino seja gerada em função das imagens vistas anteriormente pelo operador.

8. A duração do programa de CBT para a interpretação de imagens radioscópicas deve ser de pelo menos de 10 (dez) horas, não devendo no entanto exceder 1 (uma) hora por dia.

4.1.6. Treino recorrente

1. Os *screeners* devem receber treino recorrente anualmente, de modo a manterem-se actualizados em relação aos procedimentos, técnicas, legislação nacional e internacional em vigor.

2. Pelo menos 20 (vinte) horas de treino recorrente devem ser dedicadas ao CBT relativamente a interpretação de imagens radioscópicas, não devendo no entanto, o treino demorar mais do que 1 (uma) hora por dia.

3. A formação recorrente deve ter a duração de 1/3 do curso inicial e incluir:

- a) Qualquer desenvolvimento e actualização da formação, feita pela AAC;
- b) Acções de correcção de procedimentos, decorrentes de incidentes de segurança da aviação que tenham ocorrido após o treino inicial;
- c) Alterações à regulamentação AVSEC.

4. Os aspectos importantes de rastreio e do controlo de acessos devem ser revistos nos refrescamentos.

4.1.7. Certificação de screener**4.1.7.1. Introdução e elementos chaves**

1. O processo de certificação de *screeners* inclui:

- a) Avaliação médica nos moldes previstos no ponto 3.3.2;
- b) Verificação completa de antecedentes criminais;
- c) Formação inicial;
- d) 40 (quarenta) horas de OJT devidamente documentado conforme o anexo O ao apêndice 3;
- e) Exame teórico e prático de certificação;
- f) Emissão da certificação.

2. No final da formação inicial e após um período de OJT de 40 (quarenta) horas, todos os *screeners* devem ser submetidos a um exame de certificação inicial e posteriormente de 2 (dois) em 2 (dois) anos, a um exame de recertificação.

3. A certificação inicial e a recertificação são feitos através de:

- a) Um exame teórico de natureza escrita, do tipo múltipla escolha, composto por 20 (vinte) questões elaboradas pela AAC e com a duração de 1 (uma) hora;

- b) De interpretação de imagens radioscópicas, quando aplicável;
- c) Exame oral;
- d) O conteúdo do exame deve ser adaptado às funções do *screener*, contudo o *screener* autorizado apenas para fazer o controlo de acesso a ARS não tem necessariamente que ser avaliado sobre a interpretação de imagens radioscópicas.

4. O exame de interpretação de imagens radioscópicas pode ser efectuado através de um programa de computador apropriado para o efeito ou então através de um exame prático a ser realizado no local de trabalho.

5. A atribuição da nota do exame deve ser feita em termos de percentagem e deve basear-se apenas no número de respostas correctas.

6. As respostas incorrectas ou as questões que não forem respondidas não devem ser consideradas para efeito da nota do exame.

7. O valor mínimo para a qualificação é de 70%.

8. Ao candidato é exigido que tenha sucesso tanto na prova teórica como na prática.

9. A certificação inicial é a condição primária para ser admitido como *screener*.

10. Após a conclusão com sucesso do processo de certificação, o *screener* deve receber um certificado atestando possuir as competências necessárias ao desempenho das suas funções.

4.1.7.2. Exame teórico

1. O exame teórico dos *screeners* deve basear-se nas medidas e nos procedimentos especificados no PNSAC ou em qualquer outro programa relevante ou ainda nos procedimentos de exploração normalizada (PEN).

2. Deve ainda conter questões de carácter geral, operacional e técnicas relacionadas com a segurança da aviação civil, consistente com os assuntos abordados durante a formação.

3. O examinando, deve no início do exame, ser informado da pontuação total, da pontuação de cada questão, e do tempo total de que dispõe para responder a todas as questões.

4.1.7.3. Exame prático

Conforme aplicável, o exame prático tem por objectivo testar as seguintes competências:

1. Habilidade do *screener* para operar os equipamentos de segurança e a necessidade do respeito dos requisitos relativos à saúde e segurança no trabalho.
2. O conhecimento das características do equipamento de raio-X e o significado da utilização de cores, quando aplicável.
3. O rastreio e a revista manual a pessoas e a bagagem e a sua habilidade para aplicar correctamente os procedimentos definidos.
4. Esterilização de áreas restritas de segurança.
5. Revista a veículos.
6. Controlo de acesso em aeronaves.
7. Verificação e controlo de segurança da aeronave.
8. Regras de conduta para lidar com passageiros e com situações críticas.

4.1.7.4. Exame de interpretação de imagens radioscópicas

1. O *screener* precisa saber como identificar artigos proibidos ao visualizar a imagem radioscópica da bagagem do passageiro, provisões de bordo, carga aérea e correio.

2. Esta habilidade é testada através dum exame de interpretação de imagens baseado num conjunto de imagens radioscópicas de bagagens que contem artigo proibido bem como algumas imagens de bagagens sem qualquer tipo de artigos proibidos.

3. Para cada imagem radioscópica, o candidato deve afirmar se a bagagem apresenta ou não alguma ameaça ou se é necessário proceder à uma revista manual.

4. Adicionalmente o candidato deve identificar o artigo proibido.

5. O exame de interpretação de imagens radioscópicas pode ser realizado através de um *software* aprovado pela autoridade aeronáutica, preferencialmente o mesmo utilizado na formação.

6. O *software* referido no ponto anterior deve conter no mínimo 500 (quinhentas) imagens específicas de bagagens e carga aérea.

7. O *screener* deve ainda identificar os diferentes tipos de ameaças, nomeadamente:

- a) Armas brancas e ou de fogo e seus respectivos componentes;
- b) Munições;
- c) Artigos definidos pela legislação AVSEC como sendo restritos em aeronaves de passageiros;
- d) Engenhos explosivos e ou seus componentes.

8. Para além do referido no ponto 4 (quatro), o *software* deve ainda incluir os conceitos de nenhuma ameaça, ameaça óbvia e possível ameaça e as correspondentes acções a serem adoptadas.

9. Na interpretação de imagens radioscópicas deve ser considerado:

- a) A identificação de, pelo menos 30 (trinta) bagagens contendo objectos de naturezas diferentes;
- b) Um tempo adequado de interpretação, tendo como limite máximos 10 (dez) segundos de exposição por objecto examinado;
- c) A perfeita referenciação ou marcação dos objectos proibidos;
- d) A identificação pelo examinando de pelo menos 70% das bagagens contendo objectos proibidos.

4.1.7.5. Exame de revista manual a bagagens de cabine, porão, catering, carga e correio

1. O exame prático para avaliar a aptidão do potencial *screener* em efectuar de forma correcta a revista manual, detectar e identificar artigos proibidos na bagagem de cabine, de porão, carga, *catering* e ou correio, deve ser efectuado de forma a assegurar que os níveis de desempenho estabelecidos nos regulamentos nacionais, nos procedimentos estabelecidos a nível do operador aeroportuário, aéreo e nos PEN aprovados pela autoridade aeronáutica são atingidos.

2. O potencial *screener* é aprovado no exame prático de revista manual a bagagens de cabine, porão, *catering*, e ou carga, quando:

- a) Detectar 100% das peças utilizadas para o teste e que representam artigos proibidos; e
- b) Demonstrar aptidão para efectuar o rastreio de acordo com os níveis de desempenho estabelecidos nos regulamentos nacionais, nos regulamentos dos operadores aeroportuários e aéreos ou nos PEN aprovados pela autoridade aeronáutica.

3. O potencial *screener* deve ser avaliado nos seguintes aspectos:

- a) Capacidade de detecção de artigos proibidos;
- b) Capacidade de relacionamento interpessoal;
- c) Revista a bagagem;
- d) Identificação de itens camuflados e reconhecimento de sinais de ocultação de artigos proibidos;
- e) Procedimentos a serem adoptados caso o passageiro recusar que a sua bagagem seja rastreada;
- f) Procedimentos a serem adoptados quando for detectado um artigo proibido.

4.1.7.6. Exame de rastreio de passageiros e do staff através do WTMD, HHMD e da revista manual

1. Ao testar a aptidão do potencial *screener* em revistar os passageiros e o *staff* é imperativo assegurar que a revista, seja ela manual ou através de outros meios técnicos seja efectuada de forma correcta de modo a permitir a detecção e identificação de qualquer artigo proibido ou outro tipo de artigo que possa fazer accionar o alarme do WTMD ou HHMD.

2. O teste deve ser feito de forma realística utilizando para o efeito um simulacro de artigo proibido que deve ser dissimulado no corpo da pessoa a ser rastreada.

3. O potencial *screeener* é aprovado no exame prático de rastreio a passageiros e ao *staff* através da revista manual ou utilizando WTMD ou ainda o HHMD quando:

- a) Detectar 100% das peças utilizadas para o teste e que representam artigos proibidos; e
- b) Demonstrar aptidão para efectuar o rastreio de acordo com os níveis de desempenho estabelecidos nos regulamentos nacionais, nos regulamentos dos operadores aeroportuários e aéreos ou nos PEN aprovados pela autoridade aeronáutica aquando do accionamento do alarme.

4. No exame prático de revista a pessoas devem ser considerados os seguintes aspectos:

- a) Controlo dos passageiros e dos membros do *staff* aeroportuário;
- b) Rastreio de forma correcta, de acordo com os regulamentos nacionais ou qualquer outro regulamento aprovado pela autoridade aeronáutica;
- c) Metodologia de revista a pessoas;
- d) Forma de lidar com as categorias especiais de passageiros;
- e) Relacionamento interpessoal.

4.1.7.7. Exame de revista a veículos

1. A revista a veículos é efectuada para detectar e impedir a introdução de artigos proibidos nas ARS.

2. O potencial *screeener* é aprovado no exame prático de revista a veículos quando:

- a) Detectar 100% dos artigos proibidos ou respectivos simulacros, colocados no veículo para efeito de teste;
- b) Demonstrar aptidão para efectuar revista a veículos de acordo com os níveis de desempenho estabelecidos nos regulamentos nacionais, nos regulamentos dos operadores aeroportuários e aéreos ou nos PEN aprovados pela autoridade aeronáutica.

3. O exame prático de revista a veículos deve incluir:

- a) Verificação do dístico da viatura e do cartão de acesso ao lado ar do condutor e dos ocupantes;
- b) Rastreio dos ocupantes do veículo;
- c) Uso do espelho extensível e da lanterna quando aplicável, na revista a viatura;
- d) Revista ao interior e exterior da viatura;
- e) Acções a serem adoptadas caso for encontrado algum artigo proibido.

4.1.7.8. Exame de verificação e de controlo de segurança de aeronaves

1. O exame prático de verificação e ou controlo de segurança aplica-se aos *screeeners* que tem como função a segurança e protecção de aeronaves, designadamente os agentes de segurança dos operadores.

2. A verificação e o controlo de segurança da aeronave são efectuados para detectar a presença de artigos proibidos em aeronaves.

3. O potencial *screeener* é aprovado no exame prático de verificação ou controlo de segurança da aeronave quando:

- a) Detectar 100% dos artigos proibidos ou respectivos simulacros, colocados na aeronave para efeito de teste;
- b) Demonstrar aptidão para efectuar a verificação ou o controlo de segurança da aeronave de acordo com os níveis de desempenho estabelecidos nos regulamentos nacionais, nos regulamentos dos operadores ou nos PEN aprovados pela autoridade aeronáutica.

4. O exame prático de verificação e ou controlo de segurança de aeronave deve incluir:

- a) Identificação de artigos proibidos;
- b) A revista ao interior e exterior da aeronave conforme aplicável;
- c) A utilização correcta das listas de verificação;
- d) Acções a serem adoptadas caso for encontrado algum artigo proibido.

4.1.7.9. Exame de manuseamento de equipamentos de segurança

1. O manuseamento de equipamentos de segurança faz parte das responsabilidades do potencial *screeener*, independentemente da natureza das suas actividades.

2. O exame prático deve incluir a demonstração de conhecimentos em relação aos equipamentos no que diz respeito a:

- a) Teste ao equipamento;
- b) Manuseamento dos equipamentos de segurança, meios de comunicação entre outros;
- c) Medidas e precauções relativas a saúde e segurança no trabalho;
- d) Registos dos testes aos equipamentos.

3. O potencial *screeener* é aprovado no exame de manuseamento de equipamentos quando demonstrar ser capaz de correctamente:

- a) Testar os equipamentos antes da sua utilização;
- b) Utilizar ou manejar correctamente os equipamentos;
- c) Adoptar as medidas de segurança;
- d) Proceder ao registo dos testes.

4.1.7.10. Classificação dos examinandos

1. Cada exame deve ser completado com sucesso, sendo que apenas os examinandos que passarem no exame teórico são admitidos ao exame prático.

2. O examinando é reprovado no exame prático quando:

- a) Não testar correctamente os equipamentos de segurança;
- b) Registrar incorrectamente os testes efectuados;
- c) Não souber operar correctamente os equipamentos;
- d) Falhar a identificação dos artigos proibidos durante a revista a pessoas, veículos e esterilização de áreas restritas de segurança;
- e) Não interpretar correctamente pelo menos 70% das imagens radioscópicas apresentadas;
- f) Não detectar artigos proibidos durante o controlo e ou verificação de segurança de aeronaves.

3. A listagem dos examinandos certificados é remetida pela AAC aos aeródromos.

4. Nas situações de fraude ou irregularidade grave, os exames não são validados e a certificação não deve ser emitida.

4.1.8. Suspensão e revogação da certificação

A certificação do *screeener* pode ser a todo o tempo, por decisão da AAC:

1. Suspensa, em resultado de teste de segurança ou inspecção que conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames de certificação.
2. Revogada, quando os resultados de exames médicos acusarem o consumo de drogas, dependência do álcool, existência de doenças progressivas oculares ou revelarem que o candidato não cumpre os requisitos mínimos estabelecidos para a visão e audição.
3. Revogada quando se constatar ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda quando se verificar a condenação por crimes referidos no nº3 do ponto 3.3.1.

4.2. Inspectores

4.2.1 Requisitos para as funções de inspectores

1. As actividades de controlo de qualidade detalhadas no PNCQSAC devem ser realizadas por profissionais bem treinados e qualificados mediante critérios pré definidos.

2. O pessoal envolvido nas actividades de controlo de qualidade deve:

- a) Concluir com sucesso o curso de inspector de segurança de aviação civil; e
- b) Ser submetido a 40 (quarenta) horas de OJT devidamente supervisionadas por um inspector experiente e reconhecido pela AAC, após o qual deve ser certificado e atribuído responsabilidades e autorização para exercer actividades no âmbito da segurança aviação civil, devendo os registos da formação e do processo de certificação serem mantidos para efeitos de controlo de qualidade.

3. Os critérios de selecção dos inspectores devem incluir as seguintes qualificações:

- a) 12º ano de escolaridade;
- b) Submissão à verificação de antecedentes nos termos do previsto no número 3.3.1 do presente PNFTCSAC;
- c) Possuírem conhecimentos teóricos e práticos da regulamentação nacional e internacional, no âmbito da aviação civil, com especial destaque para o Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, o Manual de Segurança, Documento 8973, o PNSAC, o PNCQSAC, o PNFTCSAC, e os regulamentos nacionais relativos à segurança da aviação civil;
- d) Terem pelo menos 2 (dois) anos de experiência no sector da aviação civil, nomeadamente do ambiente aeroportuário e do transporte aéreo;
- e) Possuírem bons conhecimentos relativamente às operações do transporte aéreo;
- f) Domínio das práticas e dos procedimentos na implementação das medidas de segurança;
- g) Permissão para aceder a informações sensíveis relativas à segurança;
- h) Boa capacidade de expressão oral e escrita;
- i) Atestado médico comprovando boa saúde física e mental e ausência de problemas visuais e auditivos que possam impedir o desempenho das suas funções;
- j) Capacidade de relacionamento interpessoal.

4.2.2 Funções dos inspectores

Compete aos inspectores nacionais:

1. Conduzir auditorias, inspecções e as demais acções previstas no PNCQSAC.
2. Aplicar os procedimentos de inspecção das actividades da aviação civil, com vista a manutenção dos padrões mínimos estabelecidos na legislação AVSEC cabo-verdiana.
3. Verificar o cumprimento das normas e práticas recomendadas pela legislação cabo-verdiana relativas à segurança da aviação civil.
4. Identificar não conformidades existentes no seio dos operadores e formular recomendações para a sua correcção.
5. Elaborar relatórios das acções de controlo de qualidade realizadas, nos prazos regulamentares.

4.2.3 Formação para inspectores

1. Todos os inspectores devem beneficiar de treino inicial, treino especializado e, a cada 2 (dois) anos, um treino recorrente, de modo a poderem desempenhar as suas funções com rigor e qualidade, devendo os registos de treinos serem mantidos para efeitos de controlo de qualidade.

2. Todos os inspectores devem ser certificados pela AAC antes de serem autorizados a realizar tarefas de controlo de qualidade.

3. O objectivo da formação é:

- a) Promover um entendimento comum da forma como se avalia a implementação do PNSAC;
- b) Padronizar as práticas e os procedimentos de modo a atingir-se os objetivos do PNCQSAC;
- c) Fornecer as informações e os documentos que permitirão ao formando levar a cabo a sua missão;

d) Prover o formando de conhecimentos de controlo da qualidade, designadamente de princípios, procedimentos, técnicas de recolha de informação, habilidades para rever documentos e preparar relatórios detalhados.

4. Um modelo de programa de formação de inspectores encontra-se desenvolvido no anexo F do apêndice 1 do presente PNFTCSAC.

5. As sessões de treino devem incluir a participação dos formandos em uma ou mais actividades de controlo da qualidade.

4.2.4 Certificação de inspectores

1. O exame de certificação compreende:

- a) Uma parte teórica que consiste na realização de uma prova escrita que inclua aspectos relacionados com a segurança da aviação civil, metodologias e técnicas de controlo de qualidade, exercício de redacção de relatórios;
- b) A prova pode basear-se na combinação de perguntas de escolha múltipla, verdadeiro e falso, preenchimento de espaços em branco e perguntas de respostas curtas; e
- c) Uma parte prática que consiste na condução duma entrevista e ou duma reunião de abertura ou de encerramento duma acção de controlo de qualidade.

2. A nota mínima para se concluir com sucesso o exame teórico de certificação é de 70%.

3. Na prova prática devem ser avaliados os conhecimentos e a aptidão do inspector em realizar as acções referidas na alínea c) do número 1, sendo o resultado expresso em apto ou inapto.

4. Após a conclusão com sucesso do processo de certificação, os inspectores de segurança são certificados pela AAC, por um período de 5 (cinco) anos.

5. A certificação prevista no número anterior pode ser renovada junto da AAC, mediante apresentação do comprovativo de manutenção da qualificação.

6. A manutenção da qualificação consiste na realização de pelo menos 5 (cinco) acções de controlo de qualidade nos últimos 5 (anos) e 1 (um) treino recorrente a cada 2 (dois) anos.

4.2.5 Suspensão e revogação da certificação

A certificação do inspector pode ser a todo o tempo, por decisão da AAC:

1. Suspensa, quando em resultado das acções de controlo de qualidade, se conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames de certificação.
2. Suspensa, quando se verificar o incumprimento dos regulamentos aeronáuticos nomeadamente os referentes à segurança da aviação.
3. Revogada, quando se constatar violação continua dos deveres do inspector, previstos no PNCQSAC.
4. Revogada, quando se constatar a ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda a condenação por crimes referidos no nº3 do ponto 3.3.1.

4.3. Coordenadores de segurança

4.3.1 Requisitos para as funções de coordenadores de segurança

1. O coordenador de segurança depende funcionalmente da administração da empresa, sendo o exercício das suas funções condicionado à aceitação pela AAC.

2. Os coordenadores de segurança devem possuir o grau necessário de qualificação, conhecimentos e experiência, o que inclui:

- a) Habilitações literárias não inferiores ao 12º ano de escolaridade;
- b) Boa reputação no meio aeronáutico;
- c) Possuir registo criminal e cadastros policiais limpos;
- d) Experiência das operações de segurança da aviação civil;
- e) Curso básico de segurança aeroportuária ou de segurança do operador aéreo, conforme for o caso;
- f) Curso de gestão da segurança da aviação civil da OACI ou equivalente;

- g) Curso de segurança da carga aérea;
- h) Curso de gestão de crises de segurança da OACI ou equivalente;
- i) Curso de inspectores nacionais da OACI ou equivalente;
- j) Certificação emitida pela AAC;
- k) Conhecimento adequado do PNSAC, do PNCQSAC, do PNFTCSAC e do PSA ou do PSOA, conforme for o caso;
- l) Preferencialmente, experiência militar ou policial;
- m) Conhecimento adequado das Convenções em matéria de segurança de aviação civil contra actos de interferência ilícita, do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, bem como de outros regulamentos aeronáuticos relativos à segurança;
- n) Conhecimentos nos seguintes domínios:
 - (i) Sistemas de segurança e controlo do acesso;
 - (ii) Segurança em terra e em voo;
 - (iii) Armas e artigos proibidos;
 - (iv) Panorâmica do terrorismo;
 - (v) Conhecimento de uma das línguas de trabalho da OACI.

4.3.2 Funções dos coordenadores de segurança

1. No âmbito da segurança da aviação civil, e sem prejuízo do constante nos programas de segurança dos operadores, compete aos coordenadores de segurança, nomeadamente:

- a) Elaborar, implementar e supervisionar o programa de segurança do operador ao qual pertence;
- b) Desenvolver e submeter a aprovação da autoridade aeronáutica, um programa interno de formação e treino em segurança da aviação civil, para posterior implementação e supervisão;
- c) Elaborar um programa interno de controlo de qualidade de segurança da aviação civil conforme exigido na regulamentação AVSEC em vigor;
- d) Rever com a frequência prevista nos regulamentos aplicáveis, todas as actividades relativas à segurança a fim de assegurar a sua efectiva concordância com o estabelecido no PNSAC e nos demais regulamentos AVSEC publicados;
- e) Iniciar imediatamente acções correctivas em qualquer momento em que haja inconformidade com o estabelecido no PNSAC e nos demais regulamentos AVSEC publicados;
- f) Ser o elemento de contacto para receber notificações sobre pessoas com acesso desacompanhado e para comprovar seus antecedentes criminais junto das entidades competentes;
- g) Monitorizar a implementações das medidas de segurança, de acordo com os padrões previstos no respectivo programa de segurança e no PNSAC;
- h) Adoptar as medidas de contingências previstas no programa de emergência;
- i) Participar na comissão de avaliação de risco quando convocado para o efeito;
- j) Quando aplicável, designar e atribuir tarefas no âmbito de segurança da aviação civil a pessoal devidamente formado e treinado para o efeito;
- k) Analisar e avaliar os projectos e construção de novas instalações, bem como os de reforma ou ampliação das já existentes, de modo a incluir as necessidades e os requisitos de segurança da aviação civil, antes de submetê-los a aprovação da autoridade aeronáutica;
- l) Implementar e desenvolver formação AVSEC, a todos quantos dele necessita conforme previsto no presente programa;
- m) Planear e gerir os recursos humanos e materiais necessários à implementação das normas de segurança da aviação civil.

4.3.3 Formação para coordenadores de segurança

1. O treino para os coordenadores de segurança deve incidir sobre os princípios de segurança da aviação civil, a regulamentação internacional e nacional aplicável à segurança da aviação e à gestão da segurança.

2. Um modelo detalhado do programa de treino para coordenadores de segurança pode ser encontrado no anexo E ao apêndice 1 do presente PNFTCSAC.

4.3.4 Certificação de coordenadores de segurança

1. Os coordenadores de segurança são certificados pela AAC para o exercício das tarefas de segurança que lhes estão atribuídas, por períodos renováveis de 5 (cinco) anos.

2. O exame de certificação consiste numa prova escrita que compreende os seguintes elementos:

- a) Perguntas de escolha múltipla sobre a segurança da aviação civil, e
- b) Uma exposição oral com a duração máxima de 15 (quinze) minutos, sobre um tema relativo à segurança da aviação civil a ser definido pela AAC e indicado ao candidato com pelo menos 72 (setenta e duas) horas de antecedência, ou um estudo de caso; ou
- c) Outro método aprovado pela AAC.

3. O exame tem por objectivo testar os conhecimentos do candidato sobre a legislação internacional e nacional ligado à aviação civil e os conteúdos do PNSAC, PNCQSAC, PNFTCSAC e regulamentos AVSEC publicados.

4. O exame de certificação é conduzido sob supervisão da AAC e o valor mínimo para se suceder no exame de certificação é de 70%.

5. Após a conclusão com sucesso do processo de certificação, ao candidato é atribuído oficialmente um certificado atestando possuir as competências necessárias para o desempenho das funções do coordenador de segurança.

6. A certificação prevista no número anterior pode ser renovada junto da AAC, mediante prova do exercício contínuo das respectivas funções durante pelo menos 1 (um) ano, nos últimos 5 (cinco) anos.

4.3.5 Suspensão e revogação da certificação

A certificação do coordenador de segurança pode ser a todo o tempo, por decisão da AAC:

- 1. Suspensa, quando em resultado das acções de controlo de qualidade, se conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames de certificação.
- 2. Suspensa, quando se verificar o incumprimento dos regulamentos aeronáuticos nomeadamente os referentes à segurança da aviação.
- 3. Revogada, quando se constatar a violação continua dos deveres do coordenador de segurança, previstos nos regulamentos aprovados.
- 4. Revogada, quando se constatar ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda a existência, designadamente, de condenação por crimes referidos no nº3 do ponto 3.3.1.

4.4. Instrutores

4.4.1 Requisitos para as funções de instrutor de segurança

1. Os instrutores que ministram treino no âmbito da segurança da aviação civil devem estar devidamente certificados e devem possuir no mínimo as seguintes qualificações:

- a) Curso de formação pedagógica de formadores ou de instrutor devidamente reconhecido pela AAC;
- b) Formação específica na área em que pretendam ministrar formação;
- c) Bons conhecimentos e experiência sobre segurança de aviação civil;
- d) Certificação emitida, ou certificação equivalente de aprovação, homologada pela autoridade aeronáutica;
- e) Conhecimento do sistema internacional de segurança da aviação civil, nomeadamente:
 - (i) Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944 e demais anexos relacionados;
 - (ii) Manual de Segurança da OACI; e
 - (iii) Conhecimento das Convenções internacionais AVSEC;
- f) Conhecimento adequado do:
 - (i) PNSAC;
 - (ii) PNFTCSAC;
 - (iii) PNCQSAC;
 - (iv) Outros regulamentos nacionais aplicáveis à segurança da aviação civil;

g) Devem ainda possuir conhecimentos nas seguintes áreas:

- (i) Organização da aviação civil;
- (ii) Sistema de segurança e controlo de acesso;
- (iii) Segurança da aeronave em terra e em voo;
- (iv) Rastreo;
- (v) Segurança de bagagem e de carga;
- (vi) Segurança das provisões e outros fornecimentos dos operadores aéreos;
- (vii) Controlo e verificação de segurança de aeronaves;
- (viii) Artigos proibidos;
- (ix) Procedimentos de emergência;
- (x) Gestão de actos de interferência ilícita e planos de continência;
- (xi) Conhecimentos gerais sobre terrorismo; e
- (xii) Outras medidas para incrementar os níveis de segurança.

4.4.2 Formação para instrutores

1. Aos instrutores é sempre exigido que tenham experiência na condução de treino de segurança da aviação civil.

2. O treino dos instrutores deve incluir pelo menos 40 (quarenta) horas de OJT.

3. O OJT deve ser supervisionado por um instrutor experiente, e certificado pela AAC, devendo os registos serem mantidos para efeitos de controlo de qualidade.

4. O candidato a instrutor também pode exercer como instrutor assistente de forma a desenvolver as competências necessárias para ministrar formação.

5. Para efeitos de avaliação do OJT referido no n.º 2 deve ser utilizado o modelo constante no anexo P ao apêndice 3.

6. Os instrutores devem receber treino recorrente em matéria de segurança da aviação civil e sobre a evolução recente em termos de segurança, pelo menos uma vez em cada 2 (dois) anos.

7. Um modelo detalhado do programa de formação para o instrutor encontra-se no anexo G do apêndice 1 do presente PNFTCSAC.

8. O treino recorrente deve incluir:

- a) Qualquer desenvolvimento e actualização da formação, homologados pela autoridade aeronáutica;
- b) Acções de correcção de procedimentos, decorrentes de incidentes de segurança da aviação que tenham ocorrido após o treino inicial;
- c) A análise e discussão dos procedimentos que possam originar possíveis alterações ao PS, manuais de segurança e ao PNSAC;
- d) As áreas chave de rastreo e de controlo de acessos devem ser revistas nos treinos recorrentes.

4.4.3 Certificação de instrutores

1. Os instrutores são certificados por um período de 5 (cinco) anos.

2. O exame de certificação é composto pelos seguintes elementos:

- a) Um questionário de escolha múltipla;
- b) Um exame prático, que consiste na apresentação de partes dum módulo de treino.

3. O candidato tem que aprovar em cada um dos exames para poder ser certificado.

4. O candidato apenas é aceite para a realização da prova prática caso obtiver no mínimo 80% na prova teórica.

5. Na prova prática são avaliados os conhecimentos e a aptidão pedagógica do candidato, sendo o resultado expresso em apto ou inapto.

6. O exame escrito baseia-se na legislação internacional e nacional aplicável à segurança da aviação civil, no PNSAC, PNCQSAC, PNFTCSAC, regulamentos AVSEC publicados e ainda no Manual de Segurança da OACI.

7. O exame de certificação deve ser conduzido pela AAC ou por uma entidade autorizada por esta e em seu nome e sob sua supervisão.

8. Caso um dos exames não for concluído com sucesso, o candidato pode realizar um novo exame, no prazo de 60 (sessenta) dias.

9. Após a conclusão com sucesso do processo de certificação, ao candidato é atribuído oficialmente um certificado atestando possuir as competências necessárias para o desempenho das funções de instrutor de segurança da aviação civil.

10. A certificação prevista no número 1 pode ser renovada junto da AAC, mediante a apresentação do comprovativo de manutenção da qualificação.

11. A manutenção da qualificação consiste na realização de pelo menos 5 (cinco) acções de formação nos últimos 5 (cinco) anos e 1 (um) treino recorrente a cada 2 (dois) anos.

4.4.4 Suspensão e revogação da certificação

A certificação do instrutor de segurança pode ser a todo o tempo, por decisão da AAC:

- 1. Suspensa, quando em resultado das acções de controlo de qualidade, se conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames de certificação.
- 2. Suspensa, quando se verificar o incumprimento dos regulamentos aeronáuticos nomeadamente os referentes à segurança da aviação.
- 3. Revogada, quando se constatar a violação continua dos deveres do instrutor de segurança, previstos nos regulamentos aprovados, ou;
- 4. Revogada, quando se constatar ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda a existência, designadamente, de condenação por crimes referidos no n.º 3 do ponto 3.3.1.

CAPÍTULO V

Outro pessoal

5.1. Generalidades

1. O presente capítulo define os requisitos de formação e treino aplicável a outro pessoal.

2. Entende-se por outro pessoal:

- a) Qualquer pessoa que trabalha no aeródromo, principalmente, que tenha acesso às áreas restritas de segurança;
- b) Qualquer pessoa que presta serviço a uma entidade aeroportuária, a um operador aéreo, a um prestador de serviço de assistência em escala, a um agente de carga, à autoridade postal ou aos serviços de controlo de tráfego aéreo cuja actividade esteja relacionada com a aviação civil e que nessa qualidade pode ser envolvida na implementação de medidas de segurança.

3. Essa categoria de pessoal deve receber uma sensibilização sobre segurança de aviação civil de acordo com o previsto neste programa.

5.2. Formação

1. Para além da sensibilização inicial, as seguintes categorias de outro pessoal devem receber formação inicial e recorrente, conforme previstos nos anexos A a L do apêndice 2 (dois) deste PNFTCSAC:

- a) Gestores dos operadores;
- b) Supervisores e chefes de escalas;
- c) Coordenador de rampa;
- d) Pessoal de terra do operador aéreo e do prestador de serviço de assistência em escala;
- e) Pessoal de manutenção e de engenharia;
- f) Pessoal PNT e PNC;
- g) Pessoal de atendimento ao passageiro e ao público;
- h) Pessoal de *catering*;
- i) Pessoal das empresas de limpeza;
- j) Agentes de carga aérea, agentes reconhecidos e expedidores;
- k) Pessoal de expedição das companhias de correio;
- l) Controladores de tráfego aéreo.

2. A formação inicial deve ocorrer num prazo de 30 (trinta) dias após a contratação do novo empregado e a formação recorrente pelo menos uma vez em cada 3 (três) anos.

3. O modelo para a sensibilização de segurança encontra-se no anexo I do apêndice 1 do presente PNFTCSAC.

4. A sensibilização para questões de segurança é complexa e o seu desenvolvimento e concepção exige um exame cuidado em função dos seguintes grupos:

- a) Elementos das forças de segurança que prestam serviços no aeródromo e que não são considerados *screeners*;
- b) Pessoal de terra dos operadores aéreos;
- c) Pessoal da aviação geral e do trabalho aéreo;
- d) Gestores e supervisores das companhias petrolíferas;
- e) Agentes do protocolo e outras agências de assistência aos VIP;
- f) Agentes fitossanitários e pessoal das alfândegas;
- g) Concessionários dos aeródromos.

5. Os operadores aéreos e aeroportuários devem desenvolver campanhas de sensibilização para os passageiros no sentido aumentar o nível de segurança no ambiente aeroportuário e alerta-los para questões de segurança da aviação civil.

6. As acções de sensibilização devem ocorrer a dois níveis:

- a) Um primeiro nível direccionado à familiarização dos candidatos a um cartão de acesso, com os regulamentos aeroportuários relativamente ao sistema de controlo de acesso; e
- b) Num segundo nível deve ser introduzido procedimentos relativos à segurança da aviação civil incluindo a importância da promoção de ambiente aeroportuário seguro.

7. A sensibilização recorrente deve ocorrer pelo menos uma vez em cada 2 (dois) anos.

8. A sensibilização inicial e recorrente deve acontecer numa sala de aula e se possível no terreno sendo que no final deve ser realizado um exame como forma de testar a eficácia dos treinos realizados.

CAPÍTULO VI

Autorização para ministrar cursos de segurança da aviação civil e registos de formação

6.1. Autorização para ministrar cursos de segurança

1. Estão autorizados a ministrar cursos AVSEC mediante um programa de formação interno aprovado pela AAC, as seguintes entidades:

- a) Operadores aeroportuários;
- b) Operadores aéreos;
- c) Empresas de segurança privada que implementam medidas de segurança nos aeródromos;
- d) Prestador de serviço de assistência em escala, de *catering*, carga aérea e agentes reconhecidos;
- e) Centros de formação que ministram cursos AVSEC;
- f) Outras que reúnam as condições para o efeito, e que necessitam ministra-los para pessoal interno ou externo.

2. Sempre que uma entidade calendarize a realização de acções de formação de segurança da aviação civil, previstas no seu programa de formação aprovado pela AAC, deve previamente informar a autoridade aeronáutica com pelo menos 15 (quinze) dias de antecedência, utilizando o modelo constante no anexo A do apêndice 3.

3. A informação de realização de curso AVSEC deve:

- a) Identificar a entidade que realiza o curso;
- b) Informar que curso pretende ministrar;
- c) Indicar a data e o local onde pretende ministrar o curso.

4. A informação de realização de cursos AVSEC deve ser acompanhada dos documentos constantes dos anexos B, C, D, E, F e G do apêndice 3.

5. A sala de aula deve possuir dimensões adequadas de modo a disponibilizar no mínimo um metro quadrado por formando, não podendo no entanto o número de formandos exceder o limite de 25 (vinte e cinco) por turma.

6. Para além da sala de aula deve haver casas de banho diferenciadas para cada sexo e mantidas em bom estado de conservação e de higiene.

7. A sala deve ser mantida em condições adequadas de temperatura, iluminação e ventilação, ficar localizada de modo a não sofrer interferências que possam perturbar a instrução, conter um quadro de escrever e possuir tomadas que possibilitem o uso de diferentes recursos audiovisuais na mesma sala.

8. As entidades que ministram formação AVSEC devem dispor de instalações, equipamentos e meios auxiliares de instrução necessárias ao cumprimento integral dos objectivos dos cursos a serem ministrados.

9. Qualquer entidade que providencie formação de segurança deve desenvolver os respectivos cursos de formação, de acordo com os objectivos, meios e métodos estabelecidos no presente programa.

10. Qualquer alteração da data da realização do curso, da carga horária, do local, da duração do curso, e dos meios auxiliares de instrução ou instrutor, deve ser informada previamente à AAC.

11. Qualquer alteração ao conteúdo programático das formações constantes do programa de formação aprovado, carece de prévia autorização da AAC.

12. As entidades referidas no número 1 do ponto 6.1 são autorizadas a ministrar cursos AVSEC, na modalidade presencial.

13. Podem também ministrar cursos à distância ou semi-presenciais, desde que disponham das condições técnicas e logísticas necessárias e que estejam devidamente autorizadas pela AAC para o efeito.

14. As entidades interessadas em ministrar cursos AVSEC à distância devem ao solicitar a autorização para o efeito junto da AAC, disponibilizar todo o processo de planeamento, os procedimentos para a sua implementação, definindo os objectivos do curso bem como as estratégias pedagógica e tecnológica a serem adoptadas.

15. A entidade que ministra cursos AVSEC deve emitir um certificado de conclusão do curso para cada formando que concluir os cursos com aproveitamento.

16. O certificado deve conter, pelo menos, as seguintes informações conforme o anexo K do apêndice 3:

- a) O nome da organização e o número do certificado de conclusão;
- b) Nome do formando aprovado e o número de seu documento de identidade;
- c) O nome do curso e as datas de início e término da instrução;
- d) A duração do curso e a carga horária dos módulos;
- e) Assinaturas do responsável da instituição e do instrutor; e
- f) Referência ao documento que aprova o curso.

6.2. Registos de formação

1. Todas as pessoas que receberam formação AVSEC, incluindo sensibilização sobre a segurança, devem ter o programa e os resultados de treino e o certificado de conclusão da formação devidamente documentados nos seus ficheiros pessoais.

2. Os registos de formação, incluindo o OJT, devem estar no local de trabalho do trabalhador.

3. Os registos de formação devem estar disponíveis à autoridade aeronáutica aquando das acções de controlo de qualidade.

4. As entidades autorizadas a ministrar formação AVSEC devem manter os respectivos registos, contendo no mínimo:

- a) Identificação da entidade empregadora;
- b) Identificação do formando;
- c) Designação da função;
- d) Data de ingresso no emprego;
- e) Designação da formação;
- f) Nome do instrutor;

- g) Data dos cursos;
- h) Assinatura do instrutor;
- i) Resultados da avaliação final dos formandos;
- j) Ficha de inscrição constante do anexo H do apêndice 3;
- k) Questionário de opinião dos módulos ministrados constante do anexo I do apêndice 3;
- l) Avaliação final do curso constante do anexo J do apêndice 3;
- m) Certificados obtidos.

CAPÍTULO VII

Orientações didácticas

1. O conteúdo programático é o conjunto de conhecimentos, habilidades, hábitos, modos de actuação, organizados pedagógica e didacticamente, tendo em vista a assimilação e aplicação prática pelos formandos.

2. Englobam portanto, princípios, conceitos, factos, ideias, processos, regras, habilidades cognitivas, modos de actividades, método de compreensão e aplicação, hábitos de estudo, de trabalho e de convivência social, valores, convicções e atitudes.

3. Os planos curriculares apresentados no presente programa, representam os mínimos em termos de conteúdos programáticos e de carga horária exigidos para os cursos.

4. As técnicas de instrução e os recursos auxiliares de instrução devem ser usados para motivar os formandos no processo de aprendizagem.

5. São exemplos de técnicas de instrução:

- a) Exposição oral;
- b) Debate;
- c) Estudo de casos;
- d) Trabalho em grupo; e
- e) Demonstração.

6. A exposição oral pode ser utilizada em todas as sessões teóricas.

7. O instrutor deve procurar despertar ao máximo a atenção e o interesse dos formandos ao proporcionar-lhes oportunidades de exercitar a reflexão e análise crítica.

8. O debate é importante para o desenvolvimento da capacidade crítica do formando e pode ser promovido no final da apresentação de cada disciplina.

9. O estudo de casos pelos formandos, pode ser feito através de relatos orais ou escritos, seja através de filmes, ou até de simulações improvisadas pelos próprios formandos.

10. Pode ainda ser real ou fictício, devendo este último ser o mais realístico possível.

11. O trabalho de grupo é vantajoso para qualquer assunto em relação ao qual seja importante o levantamento de questões.

12. Deve basear-se sobre estudos de textos pertinentes ao tema exposto ou a partir de análise de situações reais observadas ou da análise de casos apresentados à classe para estudos.

13. Os trabalhos de grupos devem compreender as seguintes etapas:

- a) Análise discussão e elaboração de conclusões referentes ao assunto em apreço por parte dos grupos;
- b) Apresentação de conclusões à classe;
- c) Apreciação e comentários do instrutor.

14. A demonstração contribui para ilustrar factos e procedimentos e complementa a exposição oral, conferindo-lhe maior riqueza.

15. Para que a demonstração atinja o seu objectivo, a mesma deve ser:

- a) Planeada de modo a que todos os formandos tenham igualdade de oportunidade na observação;

b) Realizada após a exposição teórica e antes da sua execução por parte dos formandos;

c) Efectuada com o acompanhamento de um instrutor ou monitor;

d) Precedida de uma reunião cujo objectivo é fazer a análise, discussão dos aspectos observados durante a demonstração e síntese.

16. A par das técnicas de instrução, o uso adequado de auxiliares de instrução aumenta o interesse, a motivação e a participação dos formandos, facilitando assim a assimilação dos conteúdos programáticos.

17. A entidade autorizada a ministrar curso AVSEC deve facultar aos formandos no início da formação, material de apoio designadamente manuais referentes aos temas a serem abordados.

18. Além dos manuais, as entidades autorizadas a ministrar cursos AVSEC podem utilizar os seguintes recursos, desde que pertinentes ao tema a ser tratado:

- a) Diapositivos;
- b) Filmes;
- c) Quadros sinópticos, organogramas, fluxogramas; e
- d) Exemplares de publicações pertinentes.

19. As entidades autorizadas a ministrar cursos AVSEC devem no final do mesmo, avaliar o rendimento do formando, através da aplicação de exame escrito e ou prático, devendo os registos serem mantidos para efeitos de inspecção da autoridade aeronáutica.

20. A atribuição da nota do exame deve ser feita em termos de percentagem e deve basear-se apenas no número de respostas correctas.

21. A nota mínima para se qualificar com sucesso nos diferentes cursos AVSEC previstos no presente PNFTCSAC é de 70%, à excepção das formações de instrutores AVSEC e inspetores nacionais, em que a nota mínima é de 80%.

22. Os exames escritos elaborados pelas entidades autorizadas a ministrar cursos AVSEC devem sê-lo com base nos seguintes critérios:

- a) As questões devem ter níveis variáveis de dificuldades, sendo fáceis, médias e difíceis;
- b) Ter bom aspecto visual e ser de fácil leitura, com disposição conveniente dos itens e enunciados precisos e objectivos;
- c) O tempo destinado à realização da prova deve ser definido em função do número de perguntas e do grau de dificuldade das mesmas.

23. Para avaliar o formando relativamente às instruções práticas, o instrutor deve observar a qualidade do seu desempenho no que diz respeito ao manuseio correcto de equipamentos, aplicação de normas e regulamentos, domínio do vocabulário técnico, organização e rapidez na execução de tarefas.

24. A avaliação efectuada pelos instrutores consta de observações realizadas durante o processo ensino-aprendizagem.

25. As observações devem abranger todos os aspectos do desenvolvimento da instrução tanto teórica como prática, designadamente:

- a) A coordenação;
- b) A organização;
- c) O desenvolvimento das disciplinas;
- d) O alcance dos objectivos;
- e) A avaliação do desempenho dos formandos;
- f) As instalações e emprego de recursos auxiliares de instrução; e
- g) As técnicas de instrução.

26. Tais observações devem ser transcritas em um relatório e juntamente com a avaliação efectuada pelos formandos, contribuir para a melhoria da organização dos cursos e do processo ensino-aprendizagem, mantendo os pontos positivos e criar soluções para os negativos.

27. Os formandos devem imediatamente após o término de cada disciplina, e do curso, avaliar os mesmos utilizando para o efeito, os formulários constantes dos anexos I e J ao apêndice 3 do presente programa.

28. Quando houver visitas técnicas programadas pelas entidades autorizadas a ministrar curso AVSEC em complemento à instrução, os instrutores e os formandos devem incluir as actividades entretanto desenvolvidas, na avaliação do curso.

29. Essa avaliação tem como objectivo, colher a opinião dos formandos sobre o cumprimento do conteúdo programático, dos objectivos do curso, recursos auxiliares utilizados, o material de apoio distribuído, os instrumentos de avaliação adoptados, as instalações, e a organização, possibilitando a apresentação de comentários e sugestões.

CAPÍTULO VIII

Orientações para a implementação do OJT

8.1. Generalidades

1. OJT é uma acção de formação e treino realizada no local de trabalho, por um instrutor designado e autorizado para o efeito.

2. Este tipo de treino permite adquirir experiência no ambiente de trabalho no qual o formando opera.

3. O conteúdo programático e o treino exigido ao pessoal de segurança devem estar em sintonia com as tarefas a serem executadas no dia-a-dia.

4. Por sua vez os PEN devem descrever os materiais, procedimentos, documentos de apoio e outros requisitos considerados necessários e que são utilizados para a execução de cada tarefa.

8.2. Responsabilidades

8.2.1. Responsável pela formação e treino

1. Compete à entidade designada no seio da empresa como sendo responsável pela formação e treino do pessoal de segurança, assegurar:

- a) A implementação eficiente e eficaz do programa de OJT no seio do pessoal de segurança do operador;
- b) Que o OJT seja realizado por um instrutor devidamente qualificado e autorizado para o efeito;
- c) Recursos financeiros, materiais e humanos para implementação do programa de OJT;
- d) O apoio no seio da comunidade AVSEC quando não houver recursos humanos a nível local para a realização do OJT;
- e) Que os formandos iniciem o OJT imediatamente após o término da formação;
- f) Que no final de cada período de OJT, seja avaliado conjuntamente com o instrutor de OJT as possíveis deficiências encontradas e introduzir as correspondentes acções correctivas;
- g) A mediação de possíveis conflitos entre o instrutor de OJT e os formandos;
- h) A avaliação dos níveis de desempenho do instrutor de OJT baseando na:
 - (i) Opinião dos formandos;
 - (ii) Habilidade do instrutor implementar o plano de treino.

8.2.2. Instrutor de OJT

Compete ao instrutor assegurar:

1. Que o OJT esteja em conformidade com os requisitos estabelecidos neste programa.
2. A manutenção e actualização dos registos de OJT.
3. Os apoios pedagógicos que se revelarem necessários aos formandos.
4. A realização do OJT conforme o plano estabelecido e aprovado inicialmente.
5. A avaliação dos níveis de conhecimento e das habilidades do formando relativa a cada tarefa.
6. A informação ao responsável pela formação e treino, relativamente ao progresso dos formandos.

8.2.3. Formando

Compete ao formando assegurar:

1. Que sejam cumpridos os objectivos do OJT inicialmente definidos.
2. A participação na avaliação de modo a que seja possível colher sugestões para a melhoria dos programas.
3. A participação activamente no seu próprio processo de treino.

8.3. Implementação do sistema de OJT

8.3.1. Generalidades

1. A gestão da implementação dum sistema de OJT compreende 3 (três) fases distintas:

- a) Planeamento;
- b) Execução; e
- c) Avaliação.

2. Apesar das 3 (três) fases referidas no ponto anterior serem distintas e de incorporarem acções diferentes, elas são sempre contínuas e cíclicas.

3. O programa de OJT deve ser revisto e emendado constantemente de modo a responder as necessidades de segurança.

8.3.2. Fase I – Planeamento

1. O primeiro passo para a implementação da fase de planeamento consiste em estabelecer as infra-estruturas locais para a realização do OJT.

2. Inclui a determinação dos recursos necessários, a determinação das tarefas a serem executadas e a selecção do instrutor de OJT.

3. A escolha do instrutor de OJT deve recair sobre alguém que possua:

- a) Formação pedagógica de formadores ou curso de instrutores;
- b) Qualificação e experiência na especialidade ou no tipo de tarefa a ser ensinada;
- c) Demonstrar as habilidades necessárias ao estabelecimento dum ambiente favorável a aprendizagem;
- d) Habilidade em demonstrar a execução de tarefas de forma clara e seguindo um encadeamento lógico;
- e) Habilidade em comunicar informações técnicas, conceitos e procedimentos, de forma clara precisa e concisa.

4. O responsável pelo OJT deve desenvolver um plano individual para cada formando.

5. A elaboração do plano deve incluir as seguintes etapas:

- a) Revisão do processo de OJT;
- b) Levantamento e descrição de tarefas sobre a qual incide o OJT;
- c) Avaliar a experiência prévia dos formandos;
- d) Disponibilizar os recursos necessários à realização do OJT;
- e) Preparar os formulários de registos.

8.3.3. Fase II – Execução

A fase de execução compreende 5 (cinco) etapas.

8.3.3.1. 1ª Etapa - Definição do calendário/horário do OJT

1. A preocupação fundamental na definição do calendário é a atribuição de tempo suficiente para a realização do OJT.

2. O instrutor deve elaborar o calendário de OJT com base nas necessidades individuais dos formandos.

8.3.3.2. 2ª Etapa - Preparação para ministrar o OJT

1. A preparação por parte do instrutor é importante na medida em que só assim consegue assegurar que todos os aspectos relevantes são ministrados aos formandos de forma lógica e encadeada.

2. Na preparação, o instrutor deve analisar cada uma das tarefas a serem executadas pelos formandos bem como o correspondente material técnico.

8.3.3.3. 3ª Etapa - Ministrado o OJT

O OJT deve ser ministrado em 3 (três) níveis.

8.3.3.3.1. Nível I de OJT

1. O nível I de OJT consiste no estudo ou na revisão da regulamentação, manuais e formulários necessários à realização de cada tarefa.

2. No final do nível I de OJT os formandos devem atingir os seguintes objectivos, que consistem em estarem aptos a:

- a) Identificar os materiais apropriados à realização de cada tarefa;
- b) Conhecer a terminologia e as definições e os principais conceitos associados à cada tarefa;
- c) Explicar como cada tarefa deve ser iniciada;
- d) Descrever como cada tarefa deve ser concluída e documentada quando for o caso.

3. Após a realização da revisão a que se refere o número 1, o instrutor deve realizar uma sessão para:

- a) Discussão e troca de ideias;
- b) Esclarecimento de eventuais dúvidas;
- c) Colocar questões;
- d) Validar o cumprimento do Nível I de OJT.

4. A validação do nível I deve ser efectuada conforme o formulário constante do anexo L ao apêndice 3.

8.3.3.3.2. Nível II do OJT

1. O nível II do OJT baseia-se na demonstração por parte do instrutor enquanto o formando limita-se a assistir.

2. No final do nível II do OJT os formandos devem atingir os seguintes objectivos que consistem em estarem aptos a descrever:

- a) Os passos necessários para a execução de cada tarefa;
- b) A forma de utilizar o material e o equipamento para execução de cada tarefa;
- c) As coordenações a serem efectuadas com outras entidades para o cumprimento das tarefas.

3. Antes de iniciar o nível II do OJT, o instrutor deve rever:

- a) O material e equipamento necessário para a execução da tarefa;
- b) Os objectivos a serem atingidos, conforme referido no número 2 anterior;
- c) Os assuntos referidos no nível I do OJT.

4. Durante a execução do nível II do OJT que consiste na demonstração, o instrutor deve:

- a) Assegurar que o ambiente é propício à condução da sessão de treino;
- b) Colocar questões antes do início da tarefa;
- c) Explicar o que está a fazer a medida que vai executando a tarefa;
- d) Perguntar ao formando qual o passo seguinte enquanto executa uma tarefa;
- e) Colocar questões sobre a forma como cada passo é executado;
- f) Validar o cumprimento do Nível II de OJT.

5. A validação do nível II deve ser efectuada conforme o formulário constante do anexo M ao apêndice 3.

8.3.3.3.3. Nível III do OJT

1. O nível III do OJT consiste na realização de cada tarefa por parte do formando, de forma independente, enquanto o instrutor limita-se a observar e avaliar.

2. O formando pode necessitar de realizar a mesma tarefa várias vezes de modo a ganhar proficiência necessária a concluí-la com sucesso.

3. Após cada tentativa o instrutor deve dar ao formando o feedback do seu desempenho e introduzir as correcções que se impõem.

4. No final do nível III do OJT os formandos devem atingir os seguintes objectivos que consistem em estarem aptos a:

- a) Demonstrar conhecimentos teóricos suficientes para a correcta execução da tarefa;
- b) Identificar todos os passos necessários para a correcta execução das tarefas;
- c) Completar as tarefas seguindo a ordem correcta;
- d) Realizar cada tarefa em tempo útil sem ajuda do instrutor;
- e) Avaliar correctamente o resultado esperado para cada tarefa.

5. Antes de iniciar o nível III do OJT, o instrutor deve rever:

- a) Os assuntos referidos no nível II do OJT;
- b) Os objectivos a serem atingidos, conforme referido no número anterior;
- c) Os materiais disponibilizados aos formandos para a realização de cada tarefa; e
- d) Realçar aos formandos quais os resultados esperados no final de cada tarefa que consiste na execução da mesma correctamente sem auxílio do instrutor.

6. Durante esta fase o instrutor deve ter em conta os seguintes aspectos:

- a) Utilizar os manuais de procedimentos para verificar a sequência das acções enquanto as mesmas são executadas pelos formandos;
- b) Prestar auxílio apenas se a tarefa exigir a intervenção de uma segunda pessoa;
- c) Assinalar as incorrecções ou as omissões para serem discutidas posteriormente;
- d) Suspender imediatamente a sessão caso uma determinada acção ponha em risco a segurança dos formandos;
- e) Do mesmo modo suspender a sessão caso for realizada uma acção que seja contrária à legislação;
- f) Validar o cumprimento do Nível III de OJT.

7. A validação do nível III deve ser efectuada conforme o formulário constante do anexo N ao apêndice 3.

8. No final de todo o processo de OJT, o instrutor deve preencher para cada formando, um dos modelos de avaliação final de OJT constante nos anexos O, P e Q ao apêndice 3 conforme aplicável.

8.3.3.4. 4ª Etapa - Actualização dos registos

1. As entidades que providenciarem OJT devem manter sempre os registos dos mesmos para efeitos de inspecção da AAC.

2. Os registos devem ser mantidos fisicamente ou então em suporte informático nos locais de trabalhos, devendo incluir:

- a) A tarefa alvo de treino;
- b) O nível de treino de OJT efectuado;
- c) A data em que o treino foi realizado;
- d) Confirmação da conclusão do treino com sucesso.

8.3.3.5. 5ª Etapa - Avaliação

Deve ser realizada uma pequena avaliação da performance do formando, logo após o término de cada sessão de treino;

8.3.4. Fase III – Avaliação do OJT

1. Sem prejuízo do referido na etapa 5 (cinco) da execução do OJT, no final do período do mesmo deve ser realizada uma avaliação aprofundada de modo a aferir a eficácia do processo, detectar eventuais falhas e introduzir as acções correctivas que se mostrarem necessárias.

2. Devem participar neste processo de avaliação, o responsável pela formação e treino da empresa, o instrutor e os formandos.

3. Esta fase é um processo contínuo de avaliação, comunicação de não conformidades e de introdução de melhorias.

CAPÍTULO IX

Controlo de qualidade e avaliação do sistema de formação**9.1. Controlo de qualidade**

1. As acções de controlo de qualidade são realizadas por representantes da AAC devidamente qualificados e autorizados para o efeito, através de visitas técnicas, reuniões ou outros meios, devendo o representante da entidade autorizada a ministrar cursos, facilitar o acesso às instalações, equipamentos e documentação pertinentes relativos aos cursos ministrados.

2. As acções de controlo de qualidade são divididas em dois tipos:

- a) As iniciais, realizadas aquando da autorização para realização de cursos AVSEC, zelando pelo cumprimento do disposto no presente programa;
- b) As de rotina, sempre que a AAC achar necessária, podendo envolver acompanhamento de alguma sessão ou o curso integralmente.

3. Todas as diferentes categorias de pessoal que implementam medidas de segurança previstas no PNSAC, devem ser alvos de um exame inicial e periódico, de modo a medir a proficiência e assegurar que os níveis de desempenho exigidos no dia-a-dia são efectivamente cumpridos.

4. A AAC deve no âmbito das suas acções de controlo de qualidade assegurar o cumprimento do disposto no número anterior.

5. Sem prejuízo das medidas que podem vir a ser adoptadas no âmbito da legislação referente às contra-ordenações aeronáuticas, a entidade autorizada a ministrar curso AVSEC pode ver suspensa a respectiva autorização sempre que ocorrer alguma das seguintes situações:

- a) Não cumprimento dos conteúdos programáticos contidos no presente programa;
- b) Comprovação da ineficiência da instrução ministrada no curso ou de outras irregularidades que prejudiquem a formação;
- c) Utilização de instrutores não certificados pela AAC;
- d) Desenvolvimento do curso em local e data não autorizado pela AAC.

6. A avaliação dos cursos é efectuada pela AAC com base nos seguintes critérios:

- a) Avaliação da conformidade do conteúdo programático com os requisitos contidos nos Apêndices 1 e 2;
- b) Adequação dos recursos humanos e materiais disponíveis à realização dos cursos; e
- c) Adequação das instalações, mobiliário e equipamentos destinados a todas as actividades curriculares.

9.2. Avaliação do sistema de formação

1. A avaliação da formação e treino é um processo através do qual um programa de treino é apreciado na sua globalidade, de modo a determinar se os objectivos inicialmente traçados são efectivamente cumpridos.

2. A avaliação é efectuada tendo como objectivo a introdução de melhorias no processo de formação e treino e inclui avaliação dos conteúdos programáticos, o espaço físico onde a mesma é ministrada bem como os métodos utilizados.

3. A avaliação deve ser utilizada como um meio para aferir se o programa de formação e treino está realmente a produzir os efeitos desejados em conformidade com os investimentos efectuados e se os métodos de treino são constantemente monitorizados e actualizados de modo a assegurar um elevado nível de desempenho do pessoal de segurança.

4. Todas as entidades que ministram formação e treino AVSEC e que são responsáveis pela capacitação do pessoal de segurança devem avaliar as acções de formação e treino ministradas.

5. A formação não deve ser considerada como uma actividade isolada mas sim, como parte dum processo integral e que necessita de melhorias contínuas.

6. O processo de formação e treino e a sua avaliação para a introdução de melhorias na análise das necessidades de treino e na concepção e implementação da formação constam do quadro em anexo R ao apêndice 3.

7. Os responsáveis pelo desenvolvimento do programa de formação e treino, devem utilizar uma abordagem interactiva e que permite a introdução de melhorias na qualidade da formação.

8. Sugere-se a seguinte abordagem constituída por 4 (quatro) etapas:

- a) Análise das necessidades de treino do pessoal de segurança;
- b) Concepção e desenvolvimento dos conteúdos programáticos;
- c) Ministrar os conteúdos programáticos, incluindo sessões práticas e avaliação de aprendizagem;
- d) Avaliação de treino.

9. A avaliação deve produzir dados relativamente à concepção da formação, às sessões de formação, e ainda ao processo de identificação das necessidades de formação do pessoal.

10. Recomenda-se que a avaliação da formação, seja efectuada em 4 (quatro) fases:

- a) Apreciação da reacção dos formandos relativamente aos conteúdos programáticos e à forma como os mesmos são ministrados;
- b) Confirmação da aquisição dos conhecimentos, habilidades e comportamentos definidos nos objectivos de aprendizagem por parte dos formandos;
- c) Avaliação da aplicação prática dos ensinamentos adquiridos na formação, no ambiente de trabalho;
- d) Avaliação do impacto da formação nos níveis de desempenho da organização como um todo.

11. Todas as fases da avaliação são igualmente importantes, estão interligados de forma probabilística e devem ser aplicadas periodicamente como forma de colher dados sobre os benefícios da formação.

12. Na avaliação da formação e treino devem ser considerados os factores institucionais que possam afectar os resultados tais como a alteração do salário ou do número de horas de trabalho.

13. Durante a avaliação da formação todas as 4 (quatro) fases devem ser consideradas, conforme o quadro constante no anexo S ao apêndice 3.

14. Caso por um motivo ou outro uma entidade não seja capaz de realizar avaliação da formação aplicando todas as 4 (quatro) fases recomendadas no número 10, pelo menos as mais simples devem ser aplicadas.

15. A fase mais avançada do processo de avaliação permite traçar um quadro mais abrangente relativamente aos níveis de desempenho.

16. A avaliação da formação deve ser feita periodicamente de modo a colher dados que permitem a introdução de melhorias no programa de formação.

APÊNDICE 1

MODELO DE UM PROGRAMA DE TREINO PARA O PESSOAL DE SEGURANÇA

1. O pessoal de segurança deve receber formação e treino especializado em matéria de segurança da aviação civil, em conformidade com a natureza e especificidade das suas tarefas e atribuições, de forma a garantir-se que os procedimentos previstos no PNSAC e nos programas de segurança (PS) específicos de cada entidade sejam implementados por pessoal devidamente treinado.

2. Os anexos ao apêndice 1 contêm modelos de treino especializados para o pessoal de segurança responsável por:

- a) Controlo de acesso e patrulha;
- b) Rastreamento de passageiros, bagagens de cabine e de porão;
- c) Segurança da bagagem de porão;
- d) Verificação e controlo de segurança de aeronave;
- e) Implementação e supervisão da implementação das medidas de segurança;
- f) Gestão de segurança;
- g) Realização de acções de controlo de qualidade;
- h) Realização de treino AVSEC;
- i) Planeamento de contingências e gestão de crises.

ANEXO A AO APENDICE 1

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS SCREENERS – AGENTES DE SEGURANÇA DOS OPERADORES AÉREOS E AEROPORTUÁRIOS

DESCRIÇÃO DO CURSO PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA AGENTES DE SEGURANÇA
DURAÇÃO: 56 (cinquenta e seis) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito do treino especializado para agentes de segurança dos operadores aéreos e aeroportuários é assegurar que as medidas e os procedimentos previstos no PNSAC e nos respectivos PS, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado, treinado e certificado para o efeito.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal contratado pelos operadores aéreos e aeroportuários para implementar e supervisionar a execução das medidas básicas de segurança previstas nos correspondentes PS.
REQUISITOS DE ENTRADA: 1. Nacionalidade cabo-verdiana. 2. 12º ano de escolaridade. 3. Atestado médico comprovando a robustez física. 4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil; 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana; 4. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS; 5. Comunicar e cooperar com as entidades aeroportuárias, aéreas e com as forças de segurança no aeroporto; 6. Controlar o movimento de pessoas e veículos; 7. Escoltar pessoas no interior de ARS; 8. Escoltar o movimento de bagagens e de carga aérea em ARS; 9. Patrulhar ARS e outras áreas sensíveis do aeroporto; 10. Reconhecer artigos proibidos; 11. Responder a situações de emergências;
TREINO RECORRENTE: O treino de refrescamento deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de pelo menos 40 (quarenta) horas de OJT, devidamente orientado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02

2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção ■ Tecnologias de prevenção 	02	--	02
3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Comunicação via rádio com o staff de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	05	--	05
4. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança. 	01	02	03
5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso 	01	--	01

<p>6. Controlo de acesso de pessoas</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever a ameaça causada pelo acesso não autorizado ■ Verificar o estado de operacionalidade dos postos de controlo de acesso ■ Registos de ocorrências no posto de controlo de acesso ■ Aplicação dos procedimentos de exploração normalizada referentes ao controlo de acesso de pessoas ■ Reconhecer comportamentos suspeitos no posto de controlo de acesso 	02	03	05	<p>9. Protecção de Aeronaves</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Responsabilidades do pessoal de segurança dos operadores na protecção de aeronaves estacionadas ■ Aplicação das normas de protecção de aeronaves estacionadas, em conformidade com os procedimentos do aeroporto e do operador aéreo ■ Notificação do pessoal de segurança dum operador aéreo cuja aeronave não esteja devidamente protegida ■ Descrever a importância da verificação e do controlo de segurança de aeronave ■ Realização de verificação e controlo de segurança de aeronave 	01	03	04
<p>7. Controlo de acesso de veículos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Testar a operacionalidade dos equipamentos de segurança existentes no posto de controlo de acesso de veículos ■ Verificação do dístico de viatura no posto de controlo de acesso ■ Rastreio de veículos ■ Especificar procedimentos para o rastreio dos ocupantes da viatura ■ Procedimento para fazer a fazer face situações de contingências 	01	02	04	<p>10. Rastreio e revista manual a passageiros</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrição das diferentes funções dos elementos duma equipa de rastreio ■ Colocação de bagagens de cabine no tapete do equipamento de rastreio ■ Controlo do fluxo de passageiro que passam pelo WTMD ■ Rastreio de passageiros através do WTMD e do HHMD ■ Revista manual a passageiro ■ Reagir ao alarme dos detectores de metais, em conformidade com os procedimentos de exploração normalizada 	01	03	04
<p>8. Patrulhamento e vigilância</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Princípios relativos a protecção de aeroporto ■ Elementos e características de barreiras de segurança ■ Protecção da barreira de segurança ■ Identificar no mapa aeroportuário dos pontos vulneráveis ■ Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações aeroportuárias e do operador aéreo ■ Coordenação e execução de rondas e patrulhas ao perímetro e às instalações aeroportuárias ■ Revista e vigilância das instalações ■ Descrever e responder a situações de intrusão ■ Normas de segurança para a condução de veículos no lado ar 	02		02	<p>11. Revista manual a bagagens</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Abrir e inspeccionar manualmente diferentes tipos de bagagens na presença do passageiro ■ Reconhecer artigos proibidos escondidos no interior de bagagens ■ Acções a serem adoptadas em caso de detecção de artigos proibidos na bagagem 	01	04	05
				<p>12. Protecção da bagagem de porão</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Protecção da bagagem de porão na: <ul style="list-style-type: none"> - Área de triagem de bagagem - Rampa - Trajectória para a aeronave 	01	-	01

<p>13. Reconciliação de passageiros e bagagens</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens ■ Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave: <ul style="list-style-type: none"> - Manuseamento da bagagem de porão - Bingo card - Contagem e controlo da bagagem ■ Funções e responsabilidades do agente de check-in e do bagageiro 	01	--	01
<p>14. Revista e segurança de salas de embarque</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Identificação das diferentes configurações de salas de embarque ■ Realizar revista (esterilização) numa sala de embarque ■ Acções caso for detectado um artigo proibido durante a revista ■ Manter a integridade de segurança de uma área esterilizada 	01	02	03
<p>15. Segurança e protecção de catering</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever a necessidade de segurança de catering ■ Métodos de protecção de instalações, equipamentos e provisões de catering ■ Sistema de selagem de catering 	01	01	02
<p>16. Segurança e protecção de carga aérea e do correio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Responsabilidades dos operadores em relação a aceitação de carga aérea ■ Medidas de protecção de carga aérea após a sua aceitação ■ Medidas de protecção de instalações de carga aérea 	01	02	03
<p>17. Escolta de pessoas, bagagens e de carga aérea</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Identificar as responsabilidades dos operadores em relação a escolta de pessoas bagagens e carga aérea ■ Escolta de pessoas em ARS ■ Escolta ao longo dum determinado itinerário ■ Estabelecer comunicação via rádio com o staff de segurança ■ Medidas de contingências para situações escolta de pessoas e expedições 	01	01	02

<p>18. Ameaça de bomba</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Meios de recebimento de ameaças de bomba ■ Formulário de recebimento de ameaças de bomba ■ Exercício de recebimento de ameaça de bomba 	01	01	02
<p>19. Acções de contingência</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Medidas adicionais de segurança ■ Conceito de crise ■ Centro de operações de emergência (COE) ■ Planos de Contingências AVSEC ■ Relato de incidentes 	01	01	02
SUBTOTAL	27	25	52
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
SUBTOTAL		04	
TOTAL		56	

ANEXO B AO APENDICE 1

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS SCREENERS - ASSISTENTES DE PORTOS E AEROPORTOS (APA) QUE EFECTUAM O CONTROLO DE ACESSO A ARS DO AERÓDROMO

<p>DESCRIÇÃO DO CURSO</p> <p>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</p>
<p>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</p> <p>CURSO AVSEC PARA PESSOAL SCREENER – CONTROLO DE ACESSO (EMPRESAS DE SEGURANÇA)</p>
<p>DURAÇÃO: 28 (vinte e oito) HORAS</p>
<p>PROPÓSITO DO CURSO:</p> <p>O propósito do treino especializado para os <i>screeners</i> que efectuem o controlo de acesso a ARS, é de assegurar que todos os procedimentos de segurança e de controlo de acesso, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado, treinado e certificado para o efeito.</p>
<p>PÚBLICO - ALVO:</p> <p>O público-alvo é o pessoal contratado pelo operador aeroportuário ou pelas empresas de segurança privada, para prestar o serviço de controlo de acesso às ARS dum aeródromo.</p>
<p>REQUISITOS DE ENTRADA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nacionalidade cabo-verdiana. 2. 12º ano de escolaridade. 3. Atestado médico. 4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).
<p>OBJECTIVOS DO CURSO:</p> <p>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil. 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil. 3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana. 4. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS.

<p>5. Comunicar e cooperar com as entidades aeroportuárias, aéreas e com as forças de segurança no aeroporto.</p> <p>6. Controlar o movimento de pessoas e veículos.</p> <p>7. Escoltar pessoas no interior de ARS.</p> <p>8. Patrulhar ARS e áreas sensíveis do aeródromo.</p> <p>9. Reconhecer artigos proibidos.</p> <p>10. Inspeccionar <i>staff</i> aeroportuário e seus pertences.</p> <p>11. Responder a situações de emergências.</p>
<p>TREINO RECORRENTE:</p> <p>O treino recorrente deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</p>
<p>OJT:</p> <p>Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.</p>

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<p>1. Legislação AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	01	--	01
<p>2. Ameaças contra aviação civil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01
<p>3. Organização da segurança no aeroporto</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Comunicação via rádio com o staff de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	04	--	04

<p>4. Artigos proibidos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03
<p>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso 	01	--	01
<p>6. Controlo de acesso de pessoas</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever a ameaça causada pelo acesso não autorizado ■ Verificar o estado de operacionalidade dos postos de controlo de acesso ■ Registos de ocorrências no posto de controlo de acesso ■ Aplicação dos procedimentos de exploração normalizada referentes ao controlo de acesso de pessoas ■ Reconhecer comportamentos suspeitos no posto de controlo de acesso 	01	03	04
<p>7. Controlo de acesso de veículos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Testar a operacionalidade dos equipamentos de segurança existentes no posto de controlo de acesso de veículos ■ Verificação do dístico de viatura no posto de controlo de acesso ■ Rastreamento de veículos ■ Especificar procedimentos para o rastreamento dos ocupantes da viatura ■ Procedimento para fazer face a situações de contingências 	01	02	04
<p>8. Patrulhamento e vigilância</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Princípios relativos a protecção de aeroporto ■ Elementos e características de barreiras de segurança ■ Protecção da barreira de segurança ■ Identificar no mapa aeroportuário dos pontos vulneráveis ■ Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações aeroportuárias e do operador aéreo ■ Coordenação e execução de rondas e patrulhas ao perímetro e às instalações aeroportuárias ■ Revista e Vigilância das instalações ■ Descrever e responder a situações de intrusão ■ Normas de segurança para a condução de veículos no lado ar 	02		02

9. Ameaça de bomba ■ Meios de recebimento de ameaças de bomba ■ Formulário de recebimento de ameaças de bomba ■ Exercício de recebimento de ameaça de bomba	01	01	02
10. Acções de contingência ■ Medidas adicionais de segurança ■ Conceito de crise ■ Centro de operações de emergência (COE) ■ Planos de contingências AVSEC ■ Relato de incidentes	01	01	02
SUBTOTAL	14	9	24
OUTRAS ACTIVIDADES	CARGA HORÁRIA		
Abertura do curso	01		
Avaliação do desempenho do formando	01		
Avaliação do Curso	01		
Encerramento	01		
SUBTOTAL	04		
TOTAL	28		

ANEXO C AO APENDICE 1

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS SCREENERS - ASSISTENTES DE PORTOS E AEROPORTOS (APA) QUE EFECTUAM O RASTREIO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS DE CABINE/PORÃO, CATERING E CARGA AÉREA

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA PESSOAL SCREENER – RASTREIO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS DE CABINE/PORÃO, CARGA AÉREA E CATERING
DURAÇÃO: 44 (quarenta e quatro) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação é assegurar que todos os <i>screeners</i> envolvidos no rastreio dos passageiros, bagagens de cabine e de porão (inicial e em trânsito), carga aérea e <i>catering</i> , estejam devidamente capacitados e certificados para o exercício das suas funções.
PÚBLICO - ALVO: O curso destina-se a formar os <i>screeners</i> encarregados do rastreio de passageiros, bagagens de cabine, bagagens de porão, carga e correios, nos aeródromos.
REQUISITOS DE ENTRADA: 1. Nacionalidade cabo-verdiana. 2. 12º ano de escolaridade. 3. Atestado médico. 4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil; 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 3. Identificar o conceito de terrorismo; 4. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana; 5. Reconhecer os artigos proibidos de serem introduzidos em ARS e a bordo de aeronaves;

6. Testar (e manter registos) os equipamentos de segurança disponíveis no aeroporto;
7. Rastrear os passageiros (incluindo passageiros especiais) através do WTMD/HHMD;
8. Revistar manualmente os passageiros;
9. Efectuar o rastreio de bagagens de cabine e de porão e de carga aérea através do equipamento raio-X;
10. Revistar manualmente as bagagens de cabine e de porão e de carga aérea;
11. Revistar e “esterilizar” uma ARS;
12. Responder a situações de emergências;
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção	01	--	01
3. Organização da segurança no aeroporto ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária; ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto	01	--	01
4. Armas de fogo, engenhos explosivos, incendiários e mercadorias perigosas: ■ Tipos de artigos proibidos (mercadorias perigosas, artigos proibidos) ■ Tipos de armas de fogo e seus componentes ■ Tipos de munições ■ Características dos materiais explosivos e incendiários ■ Características de um IED e de um IID ■ Acções a serem tomadas caso for encontrado um artigo proibido ou quando haja suspeição em como um passageiro esteja na posse duma arma de fogo	02	--	02

<p>5. Posto de rastreio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Procedimentos nos postos de rastreio ■ Constituição de equipas dos postos de rastreio ■ Papel do supervisor ■ Tarefas dos membros da equipa postos de rastreio ■ Inspeção de áreas esterilizadas ■ Protecção de passageiros e bagagens de cabine rastreados contra interferência não autorizada (incluindo passageiros e bagagens em trânsito). ■ Segurança e protecção de áreas de trânsito 	01		01	<p>10. Interpretação de imagem radioscópica (CBT – quando disponível)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Adquirir proficiência na interpretação de imagens radioscópicas ■ Procedimentos a serem adoptados em circunstâncias especiais 	01	10	11
<p>6. Revista manual:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo da revista manual ■ Vantagens da revista manual ■ Métodos de camuflagem ■ Procedimentos a serem adoptados se uma pessoa recusar a ser revistado ■ Procedimento caso for encontrado um artigo proibido 	01	--	01	<p>11. Equipamentos EDS ou EDDS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do rastreio e a organização de um posto de rastreio ■ Funcionamento de EDS ou EDDS ■ Interpretação de imagens de EDS ou EDDS ■ Porquê um artigo é considerado suspeito ■ Medidas a serem adoptadas caso for detectada uma ameaça ■ Procedimentos a serem adoptadas caso for identificado um artigo proibido for identificado ■ Procedimento para relatar 	01	02	03
<p>7. Papel do rastreio no âmbito das medidas de segurança (enquadramento)</p>	01	--	01	<p>12. Equipamentos WTMD e HHDM:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Características gerais ■ Princípio de funcionamento ■ O objectivo da utilização do WTMD ■ O modelo de WTMD actualmente em uso e como utiliza-lo ■ Testar o WTMD antes da sua utilização, utilizando a peça de teste e o reconhecimento de falhas técnicas ■ Acções a serem tomadas em caso de anomalias no funcionamento do WTMD ■ Manutenção do WTMD ■ Rastreio através do WTMD ■ Características gerais ■ Princípio de funcionamento ■ Objectivo do HHDM ■ Preparação e teste do HHDM antes da sua utilização ■ Manutenção do HHDM ■ Acções a serem tomadas em caso de anomalias no funcionamento do HHDM ■ Rastreio através do HHDM 	01	02	03
<p>8. Revista a bagagem de cabine e de porão:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo da revista à bagagem de porão, cabine e pertences pessoais ■ Critério para aceitar ou não um artigo ■ Procedimentos a serem adoptados caso o passageiro negar autorização para revistar a sua bagagem ■ Circunstâncias a partir das quais a bagagem deve ser revistada manualmente, a necessidade da revista aleatória e da isenção da revista ■ Realizar um determinado número de revista a um certo tipo de bagagem de forma sistemática ■ Métodos de camuflagem ■ Noção em como um item pode ser modificado para permitir esconder um artigo proibido ■ Procedimentos a serem adoptados quando for encontrado um artigo proibido 	02	04	06	<p>13. Categorias especiais de passageiros:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Categoria especial de passageiros (VIP, deportados, inadmissíveis, passageiros indisciplinados) ■ Isenção de rastreio ■ Medidas de segurança adicionais e especiais 	01	01	02
<p>9. Equipamento de raio-X convencional:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ História do raio-X ■ Natureza do raio-X ■ Tubo de raio-X ■ Penetração e absorção ■ Máquina de raio-X ■ Características do equipamento raio-X ■ Limitações dos raio-X ■ Procedimentos operacionais ■ Procedimentos de testes ■ Saúde e segurança 	01	02	03				

14. Passageiros com mobilidade reduzida: <ul style="list-style-type: none"> ■ Comunicação com passageiros desabilitados ou com mobilidade reduzida ■ Técnica de revista manual a pessoas com mobilidade reduzida e a sua bagagem de cabine e seus pertences ■ Revista privada ■ Cadeira de rodas ou bengalas 	01	02	03
SUBTOTAL	16	23	40
OUTRAS ACTIVIDADES	CARGA HORÁRIA		
Abertura do curso	01		
Avaliação do desempenho do formando	01		
Avaliação do Curso	01		
Encerramento	01		
SUBTOTAL	04		
TOTAL	44		

ANEXO D AO APENDICE 1

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AO PESSOAL RESPONSÁVEL PELA MANUSEIO E SEGURANÇA DA BAGAGEM DE PORÃO – BAGAGEIROS

DESCRIÇÃO DO CURSO PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA PESSOAL RESPONSÁVEL PELA MANUSEIO E SEGURANÇA DA BAGAGEM DE PORÃO - BAGAGEIROS
DURAÇÃO: 23 (vinte e três) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito do treino especializado para pessoal responsável pela manuseio e segurança da bagagem de porão - bagageiros, é de assegurar que todos os procedimentos de segurança, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado e treinado para o efeito.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal contratado pelo operador aéreo (bagageiro), para o manuseio e manutenção da segurança da bagagem de porão despachada e destinada a ser embarcada em aeronave.
REQUISITOS DE ENTRADA: 1. Atestado médico. 2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/ PJ e criminal).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil; 2. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana; 3. Aplicar os procedimentos de segurança prescritos no programa de segurança do operador aéreo; 4. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 5. Reconhecer artigos proibidos; 6. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS; 7. Manter a segurança das bagagens de porão e da área de triagem de bagagens; 8. Efectuar a reconciliação entre passageiros e bagagens de porão; 9. Implementar medidas de protecção da aeronave; 10. Efectuar a verificação e o controlo de segurança da aeronave; 11. Responder a situações de emergências.

TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado de 3 (três) em 3 (três) anos. No entanto, acções de sensibilização devem ser realizadas anualmente, de modo a manter o pessoal responsável pela segurança da bagagem de porão devidamente actualizado em relação às ameaças contra a segurança da aviação civil. O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	01	--	01
2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01
3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Comunicação via rádio com o staff de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	04	--	04

4. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartões de acesso e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso 	01	01	02
5. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos; ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança. 	01	02	03
6. Reconciliação de passageiros e bagagens <ul style="list-style-type: none"> ■ Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens ■ Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave: <ul style="list-style-type: none"> - Manuseamento da bagagem de porão - Bingo card - Contagem e controlo da bagagem ■ Funções e responsabilidades do agente de check-in e do bagageiro 	01	--	01
7. Protecção de aeronave <ul style="list-style-type: none"> ■ Controlo de acesso a aeronave ■ Abordar pessoas que se aproximam da aeronave 	01	01	01
8. Verificação e controlo de segurança <ul style="list-style-type: none"> ■ Reconhecimento de artigos proibidos ■ Procedimentos a serem adoptados quando for detectado um artigo proibido, no momento de carregamento/descarregamento da aeronave 	01	01	02
9. Protecção da bagagem de porão <ul style="list-style-type: none"> ■ Protecção da bagagem de porão na: <ul style="list-style-type: none"> - Área de triagem de bagagem - Rampa - Trajectória para a aeronave 	01	--	01
10. Transporte de co-mail e co-mat	01	--	01
11. Transporte de arma	01	--	01
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
SUBTOTAL		04	
TOTAL		23	

ANEXO E AO APENDICE 1

**PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM
SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS
COORDENADORES DE SEGURANÇA**

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA COORDENADORES DE SEGURANÇA
DURAÇÃO: 46 (quarenta e seis) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito do treino especializado para Coordenadores de Segurança, é de assegurar que os mesmos conheçam os princípios de segurança da aviação civil, tenham conhecimentos sobre a legislação AVSEC internacional e nacional e que estejam familiarizados com os aspectos de gestão da segurança da aviação civil.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal dos operadores aéreos e aeroportuários com funções de supervisão ou de gestão, cujas principais atribuições sejam a implementação de medidas preventivas de segurança para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.
REQUISITOS DE ENTRADA: <ol style="list-style-type: none"> 1. 12º ano de escolaridade. 2. Atestado médico. 3. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Explicar a origem e os propósitos da OACI e dos seus instrumentos legais nomeadamente o Anexo 17 e o Manual de Segurança (OACI Doc. 8973); 2. Aplicar os conceitos de gestão à segurança da aviação civil; 3. Identificar as principais atribuições do coordenador de segurança; 4. Planear, desenvolver e organizar os recursos humanos e materiais necessários para o efectivo cumprimento das atribuições do <i>staff</i> de segurança; 5. Planear e administrar o orçamento do <i>staff</i> de segurança; 6. Assessorar as entidades responsáveis pela elaboração de PS, procedimentos de exploração normalizada (PEN) e planos de contingências AVSEC; 7. Monitorizar, implementar e fazer cumprir as normas de segurança previstas no PS; 8. Assegurar-se que o pessoal de segurança está apto a implementar as medidas preventivas de segurança; 9. Participar na equipa de gestão de crises; 10. Desenvolver e implementar programas de treino AVSEC para o pessoal de segurança e para outro pessoal; 11. Actuar como elemento de ligação com outros aeroportos e agências.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial e mesmo deve ser realizado de 2 (dois) em 2 (dois) anos.
OJT: Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Introdução ao curso <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os objectivos, estrutura e a metodologia do curso ■ Especificar a natureza da ameaça contra a aviação civil ■ Explicar as contra medidas legislativas, técnicas e físicas para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita 	04	--	04
2. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os princípios e a filosofia da segurança da aviação civil ■ Explicar os propósitos das Convenções AVSEC ■ Descrever as SARP'S do Anexo 17 à Convenção de Chicago e o Manual de Segurança (OACI Doc. 8973) ■ Identificar os princípios da elaboração da legislação AVSEC nacional ■ Descrever os propósitos e as considerações gerais aquando da elaboração do PNSAC 	04	--	04
3. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção ■ Tecnologias de prevenção 	02	--	02
4. Gestão de segurança do aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Explicar o propósito e elencar os pontos que constituem um PSA ■ Identificar as principais responsabilidades e atribuições do Coordenador de Segurança 	04	--	04
5. Gestão de recursos financeiros <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os propósitos da orçamentação e do planeamento financeiro ■ Descrever o processo de planeamento financeiro ■ Descrever o processo de orçamentação ■ Preparar um orçamento (estimado) ■ Submeter um pedido financeiro 	01	--	01
6. Gestão de recursos humanos <ul style="list-style-type: none"> ■ Definir planeamento dos recursos humanos ■ Elencar as tarefas principais no planeamento de recursos humanos ■ Identificar os requisitos actuais e futuros em termos de gestão de recursos humanos ■ Definir o conceito de desenvolvimento de recursos humanos ■ Explicar os objectivos do desenvolvimento da carreira ■ Explicar os propósitos de avaliação de pessoal ■ Identificar os princípios básicos das relações em ambiente de trabalho ■ Explicar a necessidade da definição de um código de conduta 	05	--	05
7. Recrutamento selecção e treino <ul style="list-style-type: none"> ■ Identificar as funções de segurança a serem executadas no aeroporto ■ Descrever o processo para a formulação de "Job Description" para o pessoal de segurança no aeroporto ■ Identificar as necessidades de treino em matéria de segurança e os tipos de treino disponíveis ■ Descrever os principais conteúdos dum programa de formação e treino em segurança da aviação civil 	02	--	02
8. Gestão de recursos materiais <ul style="list-style-type: none"> ■ Definir recursos materiais ■ Identificar a necessidade da utilização de equipamentos ■ Avaliar critérios para selecção de equipamentos ■ Descrever o processo de avaliação de equipamentos ■ Descrever o processo de procurement ■ Descrever o sistema para monitorizar a instalação e a utilização do equipamento 	02	--	02
9. Procedimentos operacionais <ul style="list-style-type: none"> ■ Visita ao aeroporto local – familiarização ■ Definir e indicar o objectivo dos procedimentos de exploração normalizada (PEN) ■ Formular PEN para uma específica tarefa AVSEC ■ Desenvolver um sistema de reporte de incidentes AVSEC 	03	02	05

10. Inspeção, inquéritos e testes de segurança <ul style="list-style-type: none"> ■ Definir inspeção e inquérito aeroportuário ■ Compreender o motivo da realização de inquéritos e inspeções ■ Descrever a metodologia utilizada na realização de inquéritos e inspeções ■ Definir e indicar o objectivo da realização de teste de segurança ■ Descrever a necessidade de se estabelecer um plano de testes de segurança ■ Descrever os métodos de realização de testes de segurança 	03	--	03
11. Planos de contingência <ul style="list-style-type: none"> ■ Explicar o objectivo e o conteúdo dum plano de contingência ■ Descrever o processo de elaboração dum plano de contingência ■ Descrever o método para a coordenação e avaliação de planos de contingências 	02	--	02
12. Gestão de resposta a actos de interferência ilícita <ul style="list-style-type: none"> ■ Definir os diferentes tipos de emergências aeroportuárias, incluindo as AVSEC ■ Descrever os princípios da gestão de crises ■ Descrever os propósitos de um centro de operações de emergência (COE) ■ Indicar a necessidade de uma equipa de gestão de crises ■ Descrever as responsabilidades AVSEC durante um incidente de segurança ■ Explicar a necessidade de preparação dum relatório preliminar e final para a OACI relatando a ocorrência dum acto de interferência ilícita. 	06	--	06
OUTRAS ACTIVIDADES	CARGA HORÁRIA		
Abertura do curso	01		
Participar como membro da comissão FALSEC, na elaboração dum PS	01		
Participar na discussão e avaliação de um exercício AVSEC	01		
Avaliação do desempenho do formando	01		
Avaliação do Curso	01		
Encerramento	01		
SUBTOTAL	06		
TOTAL	46		

ANEXO F AO APENDICE 1

**PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO
EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO
A INSPECTORES DE SEGURANÇA**

DESCRIÇÃO DO CURSO PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO DE INSPECTORES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL
DURAÇÃO: 64 (sessenta e quatro) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito do treino especializado para inspectores AVSEC é de assegurar que todas as partes envolvidas na implementação das medidas previstas no PNCQSAC entendam os princípios de controlo de qualidade e que conheçam os procedimentos de segurança a serem implementados de acordo com o previsto no PNSAC.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal envolvido na avaliação da implementação das medidas de segurança.
REQUISITOS DE ENTRADA: <ol style="list-style-type: none"> 1. 12º ano de escolaridade. 2. Atestado médico. 3. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar as responsabilidades e a autoridade inerentes à função de inspector de segurança; 2. Indicar os aspectos do código de conduta do inspector de segurança; 3. Demonstrar compreensão das medidas e procedimentos previstos no PNSAC e no PNCQSAC; 4. Aplicar a metodologia apropriada para a realização de auditoria e inspeções de segurança; 5. Demonstrar compreensão da necessidade dum abordagem padronizada das técnicas e procedimentos de controlo de qualidade; 6. Compreender a diferença entre a auditoria e inspeção de segurança.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial e mesmo deve ser realizado de 2 (dois) em 2 (dois) anos.
OJT: Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. A autoridade e atribuições do inspector de segurança	01	--	01
2. Actividades de controlo de qualidade	01	--	01
3. Técnicas de inspeção (incluindo perguntas e entrevistas)	02	--	02
4. Equipamentos de segurança	01	--	01
5. Avaliação da conformidade	02	--	02

6. Inspeção da bagagem de porão <ul style="list-style-type: none"> ■ Preparação para a inspeção ■ Realização da inspeção ■ Debriefing ■ Preparação para apresentação oral ■ Apresentação 	02	06	08
7. Inspeção das medidas de segurança e protecção de aeronave <ul style="list-style-type: none"> ■ Preparação para a inspeção ■ Realização da inspeção ■ Debriefing ■ Preparação para apresentação oral ■ Apresentação 	02	06	08
8. Elaboração de relatório	01	--	01
9. Elaboração de recomendações	01	--	01
10. Inspeção do processo de reconciliação entre passageiros e bagagens <ul style="list-style-type: none"> ■ Preparação para a inspeção ■ Realização da inspeção ■ Debriefing ■ Preparação para apresentação oral ■ Apresentação 	02	06	08
11. Inspeção dos equipamentos de segurança <ul style="list-style-type: none"> ■ Preparação para a inspeção ■ Realização da inspeção ■ Dibriefing ■ Preparação para apresentação oral ■ Apresentação 	02	06	08
12. Inspeção de catering e provisões de bordo <ul style="list-style-type: none"> ■ Preparação para a inspeção ■ Realização da inspeção ■ Dibriefing ■ Preparação para apresentação oral ■ Apresentação 	02	06	08
13. Inspeção de segurança de carga aérea <ul style="list-style-type: none"> ■ Preparação para a inspeção ■ Realização da inspeção ■ Debriefing ■ Preparação para apresentação oral ■ Apresentação 	02	06	08
14. Testes de Segurança <ul style="list-style-type: none"> ■ Conceito de teste ■ Planear o teste de segurança ■ Execução do teste de segurança ■ Interpretar e reportar os resultados ■ Actividade prática 	01	01	02

15. Conclusão – Sessão de perguntas e respostas	01	--	01
OUTRAS ACTIVIDADES	CARGA HORÁRIA		
Abertura do curso	01		
Avaliação do desempenho do formando	01		
Avaliação do Curso	01		
Encerramento	01		
SUBTOTAL	04		
TOTAL	64		

ANEXO G AO APENDICE 1

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO A INSTRUTORES DE SEGURANÇA

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO DE INSTRUTOR DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL
DURAÇÃO: 44 (quarenta e quatro) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito do treino especializado para instrutor AVSEC é de assegurar que todas as pessoas que ministrem treinos de segurança da aviação no âmbito do PNFTCSAC, tenham as necessárias aptidões pedagógicas e conhecimentos adequados sobre a segurança da aviação.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal envolvido na concepção, desenvolvimento, gestão e na realização de acções de formação em segurança da aviação civil, nos moldes previstos no presente PNFTCSAC.
REQUISITOS DE ENTRADA: <ol style="list-style-type: none"> 1. 12º Ano de escolaridade. 2. Boa capacidade de expressão oral e escrita. 3. Atestado médico. 4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal). 5. Curso básico em segurança da aviação civil.
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar formação aplicando os princípios e as técnicas de aprendizagem e de ensino (instrução); 2. Apresentar correctamente os conteúdos programáticos aprovados; 3. Identificar, seleccionar e preparar adequadamente os meios auxiliares de instrução; 4. Desenvolver e ou modificar objectivos de formação bem como os testes que se revelarem necessários, de modo a cumprir os requisitos nacionais em termos de segurança da aviação civil; 5. Identificar e utilizar os vários métodos de instrução.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial e mesmo deve ser realizado de 2 (dois) em 2 (dois) anos.
OJT: Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um instrutor experiente.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Introdução ao curso <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os objectivos do curso, estrutura e metodologia ■ Descrever o processo de desenvolvimento do ASTP da OACI ■ Indicar a aplicabilidade global do programa de treino da OACI 	01	--	01
2. Funções do instrutor AVSEC e introdução ao ASTP 123/básico <ul style="list-style-type: none"> ■ Enumerar as tarefas do instrutor AVSEC ■ Descrever as diferenças entre os ASTP da OACI e os conteúdos dos cursos convencionais ■ Identificar a documentação utilizada nos ASTP 123/básico ■ Descrever as características da formação individualizada e em colectivo ■ Descrever o conceito de orientação e de aconselhamento do formando ■ Identificar os processos e as técnicas de comunicação ■ Especificar os mecanismos de controlo da classe e como lidar com formandos problemáticos 	05	--	05
3. Princípios de aprendizagem e de ensino (instrução) <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os princípios de aprendizagem ■ Descrever os princípios de ensino (instrução) 	03	--	03
4. Organização dum curso <ul style="list-style-type: none"> ■ Identificar os principais objectivos da utilização dos auxiliares de instrução ■ Descrever o processo de preparação dum sessão de formação e a utilização da lista de verificação do instrutor 	03	--	03
5. Preparação das instalações e dos equipamentos <ul style="list-style-type: none"> ■ Organizar o layout dum sala de formação típica ■ Identificar instalações e equipamentos adequados à instrução ■ Praticar a utilização dos meios audiovisuais 	02	--	02
6. Desenvolvimento de um curso <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever a abordagem a ser utilizada no desenvolvimento de um curso ■ Identificar as características de um objectivo 	02	--	02
7. Exames <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever o processo de harmonização entre as questões do exame e os objectivos inicialmente definidos ■ Descrever as regras do exame ■ Identificar os tipos de exames 	01	--	01

8. Apresentação dos conteúdos programáticos <ul style="list-style-type: none"> ■ Examinar os princípios da apresentação da informação ■ Demonstrar conhecimentos e habilidades exigidos para uma boa apresentação 	04	--	04
9. Avaliação do desempenho <ul style="list-style-type: none"> ■ Definir avaliação do formando ■ Descrever as fases da avaliação ■ Enumerar as acções para remediar um desempenho deficiente 	02	--	02
10. Familiarização com o ASTP 123/Básico <ul style="list-style-type: none"> ■ Rever e utilizar o ASTP ■ Examinar os componentes dum plano de lição do ASTP ■ Identificar os auxiliares de instrução do ASTP ■ Praticar a apresentação do conteúdo do ASTP 	01	04	05
11. Apresentações <ul style="list-style-type: none"> ■ Demonstrar habilidade para apresentar os módulos do ASTP 	--	12	12
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
SUBTOTAL		04	
TOTAL		44	

ANEXO H AO APENDICE 1

**PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO
DE GESTÃO DE SITUAÇÕES DE CRISES DE SEGURANÇA
DA AVIAÇÃO CIVIL**

DESCRIÇÃO DO CURSO PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: GESTÃO DE SITUAÇÕES DE CRISES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL
DURAÇÃO: 31 (trinta e uma) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito do treino especializado em gestão de situações de crises em segurança da aviação civil é de fornecer ao público-alvo desta formação, os conhecimentos e as habilidades necessários para o desenvolvimento e implementação de procedimentos eficazes de gestão de situações de crises.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal intermédio e dirigente das instituições do Estado com responsabilidades na gestão de situações de crise conforme previsto no PNSAC.
REQUISITOS DE ENTRADA: <ol style="list-style-type: none"> 1. 12º ano de escolaridade. 2. Boa capacidade de expressão oral e escrita. 3. Ter (Preferencialmente) pelo menos 3 (três) anos de experiência em cargo de supervisão ou de gestão. 4. Curso básico em segurança da aviação civil.

<p>OBJECTIVOS DO CURSO:</p> <p>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Explicar a necessidade da existência dum plano de gestão de situações de crises; 2. Descrever os principais componentes dum plano de gestão de situações de crises; 3. Identificar a composição e as funções duma equipa de gestão de situações de crises; 4. Descrever as principais instalações de apoio em situações de crises; 5. Enumerar os recursos necessários para testar a eficácia dos planos de gestão de situações de crises.
<p>TREINO RECORRENTE:</p> <p>_____</p>
<p>OJT:</p> <p>_____</p>

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<p>1. Introdução ao curso</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os objectivos, estrutura e metodologia do curso ■ Anunciar as ameaças actuais contra a segurança da aviação civil ■ Conhecer as características dos indivíduos que possam efectuar ataques contra a segurança da aviação civil <p>§ Avaliar os efeitos de um acto de interferência ilícita contra a aviação civil através de um estudo de caso</p>	03	—	03
<p>2. O conceito de gestão de crises</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Explicar as características comuns a todas as situações de crise ■ Descrever os princípios básicos de situações crises de crises ■ Explicar as diferentes fases duma situação de crise e as estratégias para lidar com cada uma delas ■ Explicar os princípios inerentes ao exercício do comando e controlo em situações de crise 	04	--	04
<p>3. O plano de gestão de crises</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os principais elementos dum plano de gestão de crise ■ Explicar as fases de elaboração de um plano de gestão de crises 	05	--	05
<p>4. Equipa de gestão de situação de crise</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Examinar a composição e as funções das equipas de gestão de crises a nível nacional e aeroportuário ■ Demonstrar como ocorre conflitos entre grupos de indivíduos com os mesmos objectivos, em situações de crises 	05	--	05

<p>5. Instalações de apoio a uma situação de crise</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever a diferença entre tipos e localização dos centros de comando e controlo ■ Especificar as considerações a ter em conta aquando do desenvolvimento e estabelecimento dum posto de comando e controlo ■ Listar os equipamentos essenciais para operar um posto de comando e controlo ■ Demonstrar como pode ocorrer conflito entre grupos de indivíduos com os mesmos objectivos, em situações de crises 	05	--	05
<p>6. Testes e exercícios</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Avaliar a necessidade de exercícios de emergência ■ Descrever o processo de planeamento de exercícios de emergência ■ Participar numa simulação de exercício de gestão de crise 	01	04	05
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
SUBTOTAL		04	
TOTAL		31	

ANEXO I AO APENDICE 1

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA SENSIBILIZAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
<p>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</p> <p>SENSIBILIZAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL</p>
<p>DURAÇÃO: 05 (cinco) HORAS</p>
<p>PROPÓSITO DO CURSO:</p> <p>O propósito das acções de sensibilização para questões de segurança, é de promover a tomada de consciência dos riscos à segurança, no seio de todo o pessoal que trabalha no aeródromo.</p> <p>Os formandos devem ser testados relativamente à compreensão da matéria ministrada e os respectivos registos devem ser conservados.</p> <p>Podem ser ministradas formações com base nas tecnologias de informação, como por exemplo CBT. No entanto, deve haver um instrutor ou supervisor disponível para responder as questões.</p>
<p>PÚBLICO - ALVO:</p> <p>O público-alvo é o pessoal de segurança, outro pessoal e todos quantos forem titular de um cartão de acesso aeroportuário.</p>
<p>REQUISITOS DE ENTRADA:</p> <p>Trabalhar directa ou indirectamente ligado à aviação civil.</p>

OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a:
<ol style="list-style-type: none"> 1. Conhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 2. Reconhecer a organização de segurança no aeroporto; 3. Identificar o sistema de funcionamento do controlo de acesso; 4. Saber reagir perante uma situação de ameaça de bomba.
Refrescamento: O treino de refrescamento deve ser realizado anualmente.
OJT: O treino de refrescamento deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial e mesmo deve ser realizado de 2 (dois) em 2 (dois) anos.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Aviação civil e actos de interferência ilícita <ul style="list-style-type: none"> ■ Ataques contra a aviação civil ■ Histórico de actos de interferência ilícita ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais e nacionais de prevenção 	01	--	01
2. Organização de segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição e exemplos do lado ar e lado terra ■ Definições e exemplos de pontos sensíveis e vulneráveis ■ Objectivos do programa de segurança aeroportuária 	01	--	01
3. Controlo de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição e exemplo de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartões de acesso de pessoas e de veículos – tipos e validades ■ Controlo de acesso de veículos e de pessoas ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ■ Equipamentos de auxílio à inspecção 	01	--	01
4. Ameaça de bomba <ul style="list-style-type: none"> ■ Meios de recebimento de ameaça de bomba ■ Formulário de recebimento de ameaça de bomba ■ Avaliação do risco ■ Exercício de recebimento de ameaça de bomba 	01	01	02
OUTRAS ACTIVIDADES	CARGA HORÁRIA		
Abertura do curso			
Avaliação do desempenho do formando			
SUBTOTAL			
TOTAL	05		

APÊNDICE 2

MODELO DE UM PROGRAMA DE TREINO INICIAL PARA OUTRO PESSOAL

1. Para além da sensibilização inicial e recorrente em segurança da aviação civil, o outro pessoal deve receber formação focada na promoção e tomada de consciência para questões de segurança e na forma de lidar com ameaça de bomba pelo telefone.

2. A sensibilização em segurança da aviação civil pode ser ministrado em separado ou então como parte integrante de um curso especializado em matéria de segurança.

3. Os módulos relevantes para o treino inicial para outro pessoal em segurança da aviação são apresentados em anexo a este apêndice.

ANEXO A AO APÊNDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS OPERADORES AÉREOS E AEROPORTUÁRIOS – GESTORES

DESCRIÇÃO DO CURSO PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA O PESSOAL GESTOR DO OPERADOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO
DURAÇÃO: 20 (vinte) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para os gestores dos operadores aéreos e aeroportuários, é de sensibiliza-los para a necessidade da efectiva implementação dos respectivos PS.
PÚBLICO - ALVO: Pessoal gestor dos operadores aéreos e aeroportuários.
REQUISITOS DE ENTRADA: Ter função/cargo de gestão no seio do operador aéreo.
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Descrever as medidas e os procedimentos para o controlo do movimento de pessoas, bagagens, cargo, catering, veículos e equipamentos em ambiente aeronáutico; 2. Reconhecer a importância e a necessidade de acções de sensibilização de segurança; 3. Identificar actividades e comportamentos suspeitos e que podem constituir ameaça contra a segurança da aviação civil; 4. Adoptar e promover a tomada de atitudes responsáveis de modo a proteger a segurança da aviação civil; 5. Participar na resolução de situações de emergência.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT:

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02

<p>2. Ameaças contra aviação civil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01
<p>3. Organização da segurança no aeroporto</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	05	--	05
<p>4. Artigos proibidos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03
<p>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartão de acessos e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso 	01	--	01
<p>6. Sensibilização de segurança para colaboradores</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Explicar a importância da contribuição de cada colaborador para a segurança da aviação civil ■ Descrever a necessidade da vigilância e da aceitação das medidas de segurança por parte dos colaboradores ■ Descrever comportamentos suspeitos e respectivas respostas ■ Reconhecer a necessidade da sensibilização de segurança para os passageiros, utentes do aeroporto e dos mídias 	02	--	02

<p>7. Acções de contingência</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Medidas adicionais de segurança ■ Conceito de crise ■ Centro de operações de emergência (COE) ■ Planos de contingências AVSEC ■ Responsabilidades do gestor na resolução de situações de emergência ■ Relato de incidentes 	04	--	04
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
SUBTOTAL		02	
TOTAL		20	

ANEXO B AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS OPERADORES AÉREOS – SUPERVISORES E CHEFES DE ESCALA

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO:
FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA SUPERVISORES E CHEFES DE ESCALA
DURAÇÃO: 27 (vinte e sete) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO:
O propósito da formação em segurança da aviação civil para os supervisores e chefes de escala do operador aéreo, é de capacitá-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.
PÚBLICO - ALVO:
A formação tem como público-alvo os Supervisores e Chefes de Escalas e demais colaboradores cuja responsabilidade primária seja a implementação das medidas de segurança de modo a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.
REQUISITOS DE ENTRADA:
<ol style="list-style-type: none"> 1. 12º ano de escolaridade. 2. Boa capacidade de expressão oral e escrita. 3. Ter (preferencialmente) experiência de trabalho em ambiente aeronáutico, nomeadamente a nível da gestão operacional no operador aéreo ou aeroportuário.
OBJECTIVOS DO CURSO:
No final do curso os formandos devem estar aptos a:
<ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar partes relevantes do programa de segurança; 2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS; 3. Descrever os procedimentos para lidar com artigos proibidos; 4. Responder a situações de incidentes de segurança envolvendo aeronaves no solo ou em voo; 5. Assegurar a utilização correcta dos equipamentos de segurança conforme prescrito no respectivo PEN.
TREINO RECORRENTE:
O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01
3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	05	--	05
4. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03
5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartão de acessos e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso 	01	--	01
6. Gestão dos recursos de segurança <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de gestão de recursos de segurança ■ Descrever o objectivo e o processo de planeamento financeiro ■ Avaliar o objectivo e o processo de planeamento de recursos humanos ■ Descrever os critérios para a deslocação dos recursos humanos ■ Identificar as necessidades, utilização e deslocação de recursos materiais 	05	--	05
7. Treino em segurança da aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Identificar as necessidades de treino AVSEC ■ Descrever os tipos de treino AVSEC disponíveis ■ Reconhecer a necessidade de formação e treino para o staff 	01	--	01
8. Procedimentos de exploração normalizada (PEN) e sistemas de testes <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever o objectivo dos PEN para o operador aéreo ■ Descrever o processo para a elaboração de PEN ■ Elaborar um PEN para uma tarefa específica de segurança ■ Descrever métodos e processos de testes ■ Explicar a necessidade da existência dum sistema de reporte de incidentes de segurança 	02	01	03
9. Planeamento de contingência <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de gestão de recursos de segurança 			
10. Acções de contingência <ul style="list-style-type: none"> ■ Medidas adicionais de segurança; ■ Conceito de crise; ■ Centro de Operações de Emergência (COE); ■ Planos de Contingências AVSEC; ■ Responsabilidades do gestor na resolução de situações de emergência ■ Relato de incidentes. 	04	--	04
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
SUBTOTAL		02	
TOTAL		27	

ANEXO C AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS OPERADORES AÉREOS E DE PRESTADOR DE SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA – COORDENADORES DE RAMPA

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA COORDENADORES DE RAMPA
DURAÇÃO: 20 (vinte horas) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de rampa, é de capacitá-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.
PÚBLICO - ALVO: A formação tem como público-alvo o pessoal de rampa pertencente ao operador aéreo e ou prestador de serviço de assistência em escala cuja responsabilidade seja a implementação das medidas e dos procedimentos de segurança da aviação civil previstos nos PNSAC e nos respectivos PS, nomeadamente a reconciliação e autorização para carregar bagagens de porão a bordo de aeronaves de modo a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.
REQUISITOS DE ENTRADA: <ul style="list-style-type: none"> ■ Boa capacidade de expressão oral e escrita ■ Ter (preferencialmente) experiência de trabalho em ambiente aeronáutico, nomeadamente a nível de actividades de supervisão no operador aéreo ou aeroportuário.
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar partes relevantes do programa de segurança; 2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA; 3. Implementar as medidas de segurança prescritas pelo operador aéreo relativamente ao embarque de passageiros e à introdução de itens a bordo da aeronave; 4. Coordenar o processo de controlo de segurança de aeronave antes da sua descolagem e ainda a resposta a situações de ameaças de bomba; 5. Assegurar a implementação das medidas de segurança relativas ao rastreio e à reconciliação entre passageiros e as respectivas bagagens; 6. Prestar apoio aquando da resposta a incidentes e ou acidentes envolvendo aeronaves no solo ou em voo.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02

2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil 	01	--	01
3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Responsabilidades do coordenador de rampa ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	05	--	05
4. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03
5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso 	01	--	01
6. Protecção de aeronave estacionada <ul style="list-style-type: none"> ■ Definir as responsabilidades e os procedimentos de segurança relativamente a protecção de aeronaves ■ Identificar procedimentos a serem adoptados em relação a aeronave abandonada ou que não esteja sob medidas de segurança ■ Descrever os motivos e os procedimentos para a realização do controlo e verificação de segurança ■ Identificar procedimentos para lidar com objectos não identificados ou suspeitos 	02	--	02

7. Reconciliação de passageiros e bagagens <ul style="list-style-type: none"> ■ Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens ■ Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave: <ul style="list-style-type: none"> - Manuseamento da bagagem de porão - Bingo card - Contagem e controlo da bagagem - Funções e responsabilidades do agente de check-in e do bagageiro 	01	--	01
8. Procedimentos de segurança em terra <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os procedimentos de segurança a serem adoptados antes da decolagem da aeronave ■ Procedimento para responder a uma situação de ameaça de bomba ■ Descrever os procedimentos para o retorno duma aeronave ao serviço 	02	--	02
OUTRAS ACTIVIDADES	CARGA HORÁRIA		
Abertura do curso	01		
Avaliação do desempenho do formando	01		
SUBTOTAL	02		
TOTAL	20		

ANEXO D AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS OPERADORES AÉREOS E DE PRESTADOR DE SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA – PESSOAL DE TERRA

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA PESSOAL DE TERRA - PRESTADOR DE SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA/ OPERADORES AÉREOS
DURAÇÃO: 16 (dezassexis) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de terra, é de capacita-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA e no PS do prestador de serviço de assistência em escala.
PÚBLICO - ALVO: A formação tem como público-alvo o pessoal de terra pertencente ao operador aéreo e do prestador de serviço de assistência em escala cuja responsabilidade primária seja a implementação das medidas de segurança de modo a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.
REQUISITOS DE ENTRADA: <ol style="list-style-type: none"> 1. Boa capacidade de expressão oral e escrita. 2. Ter (preferencialmente) experiência de trabalho em ambiente aeronáutico, nomeadamente a nível do operador aéreo ou aeroportuário.

OBJECTIVOS DO CURSO:

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Implementar partes relevantes do programa de segurança;
2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA;
3. Reconhecer artigos proibidos;
4. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;
5. Prestar assistência durante a realização da verificação e ou controlo de segurança, bem como na protecção de aeronave;
6. Apoiar o chefe de escala e demais responsáveis na resolução de situações de emergência.

TREINO RECORRENTE:

O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.

OJT: -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01
3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	05	--	05

4. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03
5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01
6. Procedimentos de segurança em terra <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os procedimentos para controlo e verificação de segurança da aeronave ■ Descrever os procedimentos de revista a uma aeronave sujeita a ameaça de bomba ■ Explicar os motivos e os procedimentos para a identificação de bagagens dos passageiros ■ Explicar a necessidade do controlo de acesso a aeronave 	02	--	02
OUTRAS ACTIVIDADES	CARGA HORÁRIA		
Abertura do curso	01		
Avaliação do desempenho do formando	01		
SUBTOTAL	02		
TOTAL	16		

ANEXO E AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS OPERADORES AÉREOS – PESSOAL DE MANUTENÇÃO E DE ENGENHARIA

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA PESSOAL DE MANUTENÇÃO E DE ENGENHARIA
DURAÇÃO: 20 (vinte) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de manutenção e de engenharia, é de capacita-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.
PÚBLICO - ALVO: A formação tem como público-alvo o pessoal de manutenção e de engenharia pertencente ao operador aéreo e cuja responsabilidade primária seja a implementação das medidas de segurança de modo a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.

REQUISITOS DE ENTRADA: Pertencer ao órgão de manutenção ou engenharia dum operador aéreo.
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar partes relevantes do programa de segurança; 2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA; 3. Reconhecer artigos proibidos; 4. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos; 5. Prestar assistência durante a realização da verificação e ou controlo de segurança, bem como na protecção de aeronave; 6. Participar na resolução de situações de emergência.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	02	--	02
3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Identificar as responsabilidades do pessoal de manutenção e de engenharia relativamente a segurança ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	05	--	05

4. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03
5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas; ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos; ■ Códigos de acesso; ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01
6. Protecção de aeronave estacionada <ul style="list-style-type: none"> ■ Definir as responsabilidades na protecção de aeronaves ■ Descrever o processo para assegurar que uma aeronave fora de serviço se encontra segura ■ Explicar o processo de notificação da violação de segurança ■ Conhecer as respostas para situações de acesso não autorizado a uma aeronave 	02	--	02
7. Procedimentos de segurança em terra <ul style="list-style-type: none"> ■ Descrever os procedimentos para controlo e verificação de segurança da aeronave ■ Descrever o processo de revista a uma aeronave sujeita a ameaça de bomba ■ Identificar as responsabilidades do órgão responsável pela engenharia na resolução duma situação de emergência 	03	--	03
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
SUBTOTAL		02	
TOTAL		20	

ANEXO F AO APENDICE 2

**PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL
PERTENCENTE AOS OPERADORES AÉREOS – PESSOAL
TRIPULANTE – PNT E PNC**

DESCRIÇÃO DO CURSO PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA PESSOAL TRIPULANTE – PNT e PNC
DURAÇÃO: 19 (dezanove) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal tripulante (PNT e PNC), é de capacitá-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.

PÚBLICO - ALVO: A formação tem como público-alvo o pessoal tripulante (PNT e PNC), cuja responsabilidade é a implementação de medidas de segurança de modo a prevenir e se necessário reagir perante situações de actos de interferência ilícita.
REQUISITOS DE ENTRADA: Ser pertencente a um operador aéreo e actuar como tripulante.
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar partes relevantes do programa de segurança; 2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA; 3. Reconhecer artigos proibidos; 4. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos; 5. Prestar assistência durante a realização da verificação e ou controlo de segurança, bem como na protecção de aeronave; 6. Participar na resolução de situações de emergência.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01
3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Identificar as responsabilidades do PNT e PNC relativamente a segurança ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	05	--	05

4. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03
5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01
6. Segurança do cockpit <ul style="list-style-type: none"> ■ Conceito ■ Comunicação entre os membros da tripulação. ■ Acesso ao cockpit 	01	--	01
7. Verificação e controlo de segurança da aeronave <ul style="list-style-type: none"> ■ Checklist para a verificação/controlo de segurança ■ Verificação de segurança em terra ■ Verificação de segurança em voo ■ Acções de respostas 	01	--	01
8. Passageiros indisciplinados em voo <ul style="list-style-type: none"> ■ Conceito ■ Identificação e classificação de passageiros indisciplinados ■ Medidas de resposta a distúrbios em voo 	01	--	01
9. Ameaça de bomba, armas químicas e biológicas <ul style="list-style-type: none"> ■ Conceito ■ Ameaça de bomba em solo ■ Ameaça de bomba em voo ■ Explosivos versus armas químicas e biológicas ■ Medidas de segurança para armas químicas e biológicas em voo 	01	--	01
10. Comunicação, coordenação e resposta a actos de interferência ilícita <ul style="list-style-type: none"> ■ Procedimentos de comunicação e coordenação ■ Responsabilidades da tripulação de cabine ■ Briefing antes do pré-voo ■ Comunicação durante um acto de interferência ilícita 	01	--	01
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
SUBTOTAL		02	
TOTAL		19	

ANEXO G AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS OPERADORES AÉREOS / PRESTADOR DE SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA – PESSOAL DE ATENDIMENTO AOS PASSAGEIROS E AO PÚBLICO

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA PESSOAL DE ATENDIMENTO AOS PASSAGEIROS E AO PÚBLICO
DURAÇÃO: 20 (vinte) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de atendimento aos passageiros e ao público em geral, é de capacitá-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.
PÚBLICO - ALVO: A formação tem como público-alvo o pessoal de atendimento aos passageiros e ao público, cuja responsabilidade é a implementação de medidas de segurança de modo a prevenir contra de actos de interferência ilícita.
REQUISITOS DE ENTRADA: <ol style="list-style-type: none"> 1. Boa capacidade de expressão oral e escrita. 2. Atestado médico comprovando a robustez física. 3. Verificação de Antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> 1. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança; 2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA; 3. Reconhecer artigos proibidos; 4. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos; 5. Participar na resolução de situações de emergência.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01

3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	05	--	05
4. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos; ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança. 	01	02	03
5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas; ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos; ■ Códigos de acesso; ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01
6. Identificação/aceitação de passageiros <ul style="list-style-type: none"> ■ Processo de identificação de passageiro no check-in ■ Documentos de viagem válidos para o embarque doméstico/internacional ■ Procedimento para criança e adolescente ■ Documentação fraudulenta ■ Questões de segurança ao passageiro (passenger profile) ■ Protecção de etiquetas, documentos de viagem e de equipamentos 	01	--	01
7. Procedimento para o embarque de passageiro armado <ul style="list-style-type: none"> ■ Relação de passageiros com direito de uso e porte de arma de fogo (por prerrogativa do cargo). ■ Procedimento para embarque de passageiros armados ■ Procedimento para passageiros sob custódia ■ Polícias de bordo 	01	--	01

8. Noções de segurança de carga, aeronaves no solo, catering e operações no solo <ul style="list-style-type: none"> ■ Medidas de segurança para aeronaves em serviço e fora de serviço ■ Voos sob elevado nível de ameaça ■ Recebimento de serviços e provisões de bordo ■ Despacho AVSEC do voo ■ Inspeção e protecção da carga 	01	--	01
9. Noções de segurança de passageiros e de bagagens despachadas <ul style="list-style-type: none"> ■ Procedimentos de inspeção de passageiros ■ Passageiros com necessidades especiais ■ Procedimentos de segurança à porta de embarque ■ Conceito de reconciliação entre passageiros e bagagens ■ Procedimento para bagagens desacompanhada e para tripulantes 	01	--	01
10. Ameaça de bomba <ul style="list-style-type: none"> ■ Meios de recebimento de ameaça de bomba ■ Formulário de recebimento de ameaça de bomba ■ Assistência aquando da avaliação de risco ■ Exercício de recebimento de ameaça de bomba 	01	01	02
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
SUBTOTAL		02	
TOTAL		20	

ANEXO H AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AO PESSOAL DE CATERING (DOS OPERADORES AÉREOS E DE EMPRESAS DE CATERING)

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA PESSOAL DE CATERING
DURAÇÃO: 20 (vinte) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de catering, é de capacita-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovados.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal contratado pelos operadores aéreos e de catering, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, o catering e as provisões de bordo destinados a serem embarcados em aeronaves de transporte de passageiros.
REQUISITOS DE ENTRADA: 1. Atestado médico comprovando a robustez física. 2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).

<p>OBJECTIVOS DO CURSO:</p> <p>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil; 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana 4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança; 5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS; 6. Reconhecer artigos proibidos; 7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos; 8. Participar na resolução de situações de emergência.
<p>TREINO RECORRENTE:</p> <p>O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</p>
<p>OJT:---</p>

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<p>1. Legislação AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Programa de segurança do operador de catering ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
<p>2. Ameaças contra aviação civil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01
<p>3. Organização da segurança no aeroporto</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Entender porque catering é um ponto vulnerável ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	02	--	02

<p>4. Artigos proibidos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03
<p>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos ■ Códigos de acesso ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01
<p>6. Controlo de acesso às instalações de catering</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do controlo de acesso e da protecção de catering ■ Métodos de controlo de acesso e da protecção de catering utilizados pelo operador de catering ■ Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso ■ Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário ■ Procedimento para verificar o cartão de acesso ■ Acções a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido ■ Autoridade relevante para a prevenção e controlo de acesso ■ Entidades a serem contactadas em caso de anomalia ■ Princípios relativos a protecção de instalações de catering ■ Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações ■ Descrever e responder a situações de intrusão 	01	--	01
<p>7. Controlo de segurança</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Revista a contentores e trolleys ■ Selagem ■ Registos e documentação relativos a expedição de catering 	01	01	02
<p>8. Transporte de catering</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Requisitos de segurança relativamente ao fecho e a selagem da viatura ■ Acções a serem tomadas caso a viatura for abandonada 	01	01	02
<p>9. Ameaça de bomba</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Meios de recebimento de ameaças de bomba; ■ Formulário de recebimento de ameaças de bomba ■ Exercício de recebimento de ameaça de bomba. 	01	01	02

10. Actividades de administração e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão)			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Responsabilidades do responsável de segurança de catering ■ Exigências nacionais e internacionais relativamente a segurança de catering ■ Controlo de qualidade interna 	02	--	02
SUBTOTAL			18
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
SUBTOTAL		02	
TOTAL		20	

ANEXO I AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AO PESSOAL DAS EMPRESAS DE LIMPEZA

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA PESSOAL DAS EMPRESAS DE LIMPEZA (PESSOAL DE LIMPEZA)
DURAÇÃO: 20 (vinte) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de limpeza, é de capacita-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovado.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal contratado pelas empresas de limpeza, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, o material de limpeza destinado a ser introduzido em ARS ou a bordo de aeronaves de transporte de passageiros.
REQUISITOS DE ENTRADA: 1. Atestado médico comprovando a robustez física. 2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil; 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana; 4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança; 5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS; 6. Reconhecer artigos proibidos; 7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos; 8. Participar na resolução de situações de emergência.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: ---

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC			
<ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Programa de segurança do operador de catering ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01
3. Organização da segurança no aeroporto			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Entender porque catering é um ponto vulnerável ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adotar medidas correctivas 	02	--	02
4. Artigos proibidos			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos; ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança. 	01	02	03

<p>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas; ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos; ■ Códigos de acesso; ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01
<p>6. Controlo de acesso às instalações de material de limpeza</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do controlo de acesso às instalações de material de limpeza ■ Métodos de controlo de acesso e da protecção das instalações de material de limpeza ■ Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso ■ Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário ■ Procedimento para verificar o cartão de acesso ■ Acções a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido ■ Autoridade relevante para a prevenção e controlo de acesso ■ Entidades a serem contactadas em caso de anomalia ■ Princípios relativos a protecção de instalações de material de limpeza ■ Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações ■ Descrever e responder a situações de intrusão 	01	--	01
<p>7. Transporte de material de limpeza</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Requisitos de segurança relativamente ao fecho e a selagem da viatura ■ Acções a serem tomadas caso a viatura for abandonada 	01	01	04
<p>8. Ameaça de bomba</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Meios de recebimento de ameaças de bomba ■ Formulário de recebimento de ameaças de bomba ■ Exercício de recebimento de ameaça de bomba 	01	01	02
<p>9. Actividades de administração e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Responsabilidades do supervisor de segurança da empresa de limpeza ■ Controlo de qualidade interna 	02	--	02
SUBTOTAL			18
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
SUBTOTAL		02	
TOTAL		20	

ANEXO J AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS AGENTES DE CARGA AÉREA E AGENTES RECONHECIDOS

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA AGENTES DE CARGA AÉREA E AGENTES RECONHECIDOS
DURAÇÃO: 22 (vinte e duas) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para os agentes de carga aérea e agentes reconhecidos é de capacita-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovados.
PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal contratado pelas empresas de carga aérea e agentes reconhecidos, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, a carga aérea destinada a ser introduzida em ARS ou a bordo de aeronaves de transporte de passageiros.
REQUISITOS DE ENTRADA: 1. Atestado médico comprovando a robustez física. 2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil; 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana; 4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança; 5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS; 6. Reconhecer artigos proibidos; 7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos; 8. Participar na resolução de situações de emergência.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT: ---

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<p>1. Legislação AVSEC</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Programa de segurança do operador de catering ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02

<p>2. Ameaças contra aviação civil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01	<p>6. Controlo de segurança de carga</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos do controlo de segurança ■ Diferentes métodos de controlo de segurança a serem aplicados ■ As vantagens e as desvantagens das medidas de controlo de segurança utilizadas pelos operadores de carga em relação à carga recebida dum expedidor desconhecido ou de um agente não regulado ■ Métodos de camuflagem utilizados no passado ■ Protecção de carga aérea rastreada contra interferência não autorizada ■ Reconhecer sinais de interferência ou de violações 	01	--	01
<p>3. Organização da segurança no aeroporto</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Entender porque a carga aérea é vulnerável a ataques terroristas ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	02	--	02	<p>7. Controlo de acesso a aeronaves e protecção de carga aérea</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do controlo de acesso e da protecção da carga aérea ■ Métodos de controlo de acesso e da protecção da carga utilizados pelo operador de carga ■ Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso às instalações de carga aérea ■ Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário ■ Procedimento para verificar o cartão de acesso ■ Acções a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido ■ Poder legal relevante para a prevenção e controlo de acesso ■ Entidades a serem contactadas em caso de anomalia ■ Objectivo do patrulhamento ■ Requisitos essenciais para a realização de uma patrulha ■ Objectivo do controlo de acesso a aeronaves ■ Controlo de acesso a aeronaves 	01	--	01
<p>4. Artigos proibidos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança 	01	02	03	<p>8. Controlo de segurança de aeronave</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo da realização do controlo de segurança ■ Áreas duma aeronave a serem revistadas 	01	02	03
<p>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas; ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos; ■ Códigos de acesso; ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01	<p>9. Revista manual</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos de revistar a carga manualmente ■ Vantagens e desvantagens em revistar a carga manualmente ■ As bases para aceitação ou rejeição dum artigo ■ Exemplo prático duma revista manual a um exemplar de carga normalmente efectuado por um agente 	01	03	04

10. Actividades de administração e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão) <ul style="list-style-type: none"> ■ Elementos relevantes da segurança de: ■ Transbordo de carga ■ Carga proveniente de agentes reconhecidos ■ Carga conhecida ou desconhecida ■ Aspectos de segurança no manuseamento da carga ■ Segurança física de aspectos relevantes do programa de segurança do operador de carga ■ Requisitos de segurança em relação a aeronaves de carga ■ Objectivo da utilização do certificado de segurança de expedição, quando utilizado e como o preencher ■ Função das autoridades alfandegárias e policiais e como contactá-las ■ Responsabilidades do coordenador e do supervisor de segurança ■ Circunstância em que se deve procurar aconselhamento do supervisor ■ Aplicabilidade dos requisitos de segurança de carga ■ Procedimentos em relação a clientes ■ Expedições isentas de controlo de segurança ■ Funções dos inspectores da autoridade aeronáutica no âmbito das acções de controlo de qualidade. 	02	--	02
OUTRAS ACTIVIDADES		CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
SUBTOTAL			02
TOTAL			22

ANEXO K AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO ÀS COMPANHIAS DE CORREIO

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA COMPANHIAS DE CORREIO
DURAÇÃO: 18 (dezoito) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de expedição das companhias de correio, é de capacitá-los para a efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovados.

PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal contratado pelas empresas de correio, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, toda o correio a ser expedido por via aérea.
REQUISITOS DE ENTRADA: 1. Atestado médico comprovando a robustez física. 2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil; 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana; 4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança; 5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS; 6. Reconhecer artigos proibidos; 7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos; 8. Participar na resolução de situações de emergência.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT:--

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Programa de segurança do operador de catering ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01

<p>3. Organização da segurança no aeroporto</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Entender porque a carga aérea é vulnerável a ataques terroristas ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	02	--	02	<p>7. Controlo de segurança</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos do controlo de segurança ■ Diferentes métodos de controlo de segurança a serem aplicados ■ As vantagens e as desvantagens das medidas de controlo de segurança utilizadas pela companhia de correios em relação ao correio recebido dum expedidor desconhecido ■ Avaliação do nível de segurança a ser aplicado a um artigo em específico (exemplo correio sensível ao tempo) ■ As bases para aceitação ou rejeição dum determinado artigo ■ Métodos de camuflagem utilizados no passado ■ Reconhecer sinais de interferência ou de violações 	01	--	01
<p>4. Artigos proibidos</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos; ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança. 	01	02	03	<p>8. Controlo de acesso e protecção do correio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo da protecção do correio ■ Métodos de controlo de acesso e da protecção do correio utilizados pela companhia de correio ■ Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso ■ Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário ■ Procedimento para verificar o cartão de acesso ■ Acções a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido ■ Entidades a serem contactadas em caso de anomalia; 	01	--	01
<p>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas; ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos; ■ Códigos de acesso; ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01	<p>9. Revista manual</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos da revista manual, verificação física ou outro meio (procedimentos, técnicas e sensores) ■ Vantagens e desvantagens de cada método ■ As bases para aceitação ou rejeição dum artigo ■ Exemplo prático duma revista manual, verificação física, câmara de simulação ou outro meio (procedimentos, técnicas e sensores), a um exemplar de correio normalmente efectuado por um agente 	01	01	02
<p>6. Princípios gerais relacionados com o correio:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos gerais das medidas de segurança relacionadas com o correio ■ Critério para ser considerado expedidor conhecido e a diferença entre expedidor conhecido e desconhecido ■ Medidas internas para o manuseamento do correio proveniente de expedidores conhecidos e desconhecidos. 	01	--	01				

<p>10. Actividades de gestão e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Elementos relevantes da segurança de: <ul style="list-style-type: none"> - Correio conhecido e desconhecido; - Transbordo de correio; - Correio proveniente de expedidores conhecidos e desconhecidos; ■ Aspectos de segurança no manuseamento do correio ■ Segurança física de aspectos relevantes do programa de segurança da companhia de correios ■ Requisitos de segurança em relação a aeronaves exclusivas ao transporte de correio ■ Objectivo da utilização do certificado de segurança de consignação, quando utilizado, e como o preencher ■ Função das autoridades alfandegárias e policiais e como contactá-las ■ Responsabilidades do coordenador e do supervisor de segurança ■ Circunstância em que se deve procurar aconselhamento do supervisor ■ Aplicabilidade dos requisitos de segurança de correio ■ Procedimentos em relação a clientes ■ Expedições isentas de controlo de segurança ■ Funções dos inspectores da autoridade aeronáutica no âmbito das acções de controlo de qualidade. 	02	--	02
SUBTOTAL			16
OUTRAS ACTIVIDADES	CARGA HORÁRIA		
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
SUBTOTAL			02
TOTAL			18

ANEXO L AO APENDICE 2

PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO A CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

DESCRIÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
DESIGNAÇÃO DO CURSO: CURSO AVSEC PARA CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO
DURAÇÃO: 14 (catorze) HORAS
PROPÓSITO DO CURSO: O propósito da formação em segurança da aviação civil para controladores de tráfego aéreo, é de capacitá-los para a uma efectiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovados.

PÚBLICO - ALVO: O público-alvo é o pessoal controlador de tráfego aéreo contratado pelas empresas de navegação aérea, cuja responsabilidade seja prestar o auxílio necessário às aeronaves envolvidos em situações de emergências, ou em outras situações de emergências que possam ocorrer em terra.
REQUISITOS DE ENTRADA: 1. Atestado médico comprovando a robustez física. 2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).
OBJECTIVOS DO CURSO: No final do curso os formandos devem estar aptos a: 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil; 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil; 3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana; 4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança; 5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS; 6. Reconhecer artigos proibidos; 7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos; 8. Participar na resolução de situações de emergência.
TREINO RECORRENTE: O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
OJT:--

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
1. Legislação AVSEC <ul style="list-style-type: none"> ■ A OACI ■ Sistema da aviação civil cabo-verdiana ■ Principais regulamentos AVSEC em vigor ■ Programa de segurança aeroportuário ■ Programa de segurança do operador aéreo ■ Programa de segurança do operador de catering ■ Organização da comissão FALSEC aeroportuária 	02	--	02
2. Ameaças contra aviação civil <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivos dos grupos terroristas ■ Critério de selecção de alvos terroristas ■ Riscos à segurança da aviação civil ■ Medidas internacionais de prevenção 	01	--	01

3. Organização da segurança no aeroporto <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectivo do programa de segurança aeroportuária ■ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto ■ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto ■ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes ■ Definição do lado ar e lado terra ■ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis ■ Entender porque a carga aérea é vulnerável a ataques terroristas ■ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto ■ Reconhecer a necessidade de observar e relatar actividades suspeitas e de adoptar medidas correctivas 	02	--	02	5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário <ul style="list-style-type: none"> ■ Definição de áreas públicas e áreas controladas; ■ Cartão de acesso e dísticos para veículos; ■ Códigos de acesso; ■ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso. 	01	--	01
4. Artigos proibidos <ul style="list-style-type: none"> ■ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves ■ Locais de ocultação de artigos proibidos; ■ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança. 	01	02	03	6. Sequestro de aeronaves: <ul style="list-style-type: none"> ■ Comunicação com a aeronave ■ Tipos de informações a serem obtidas da aeronave ■ Notificação das autoridades ■ Notificação aos Estados ■ Uso da mensagem AFTN ou outros meios ■ PEI 	01	--	01
7. Ameaça de bomba <ul style="list-style-type: none"> ■ Comunicação com a aeronave ■ Informações a serem obtidas da aeronave ■ Notificação das autoridades 	01	--	01	8. Procedimentos de alerta e contingência <ul style="list-style-type: none"> ■ Procedimentos de notificação ■ Notificação das autoridades ■ Tipos de informações a serem transmitidas a autoridade aeronáutica 	01	--	01
SUBTOTAL						12	
OUTRAS ACTIVIDADES						CARGA HORÁRIA	
Abertura do curso						01	
Avaliação do desempenho do formando						01	
SUBTOTAL						02	
TOTAL						14	

APÊNDICE 3

MODELOS DIVERSOS

ANEXO A AO APÊNDICE 3 – INFORMAÇÃO DE REALIZAÇÃO DE CURSO (S)

**Exmo. Senhor Director
de Segurança e Facilitação
da AAC**

_____, neste acto representado (a)

(Designação da instituição)

Pelo seu _____,

(Director/Presidente) (nome completo)

_____, _____ natural de _____,

(estado civil) (nacionalidade)

identidade nº _____, Emitido pelo _____,

em ____ / ____ / ____, residente em _____

Vem informar a V. Exa. Que realizará no _____ o(s) curso(s) de _____ no dia _____, no (local) _____.

_____, _____ de _____ de _____.

Assinatura do Director/Presidente da Organização

ANEXO B ao APÊNDICE 3 – DECLARAÇÃO

(Logótipo da instituição)

DECLARAÇÃO

Declaro, para os devidos efeitos, que o (s) curso (s) de

, será desenvolvido de acordo com o disposto no actual Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança de Aviação Civil (PNFTCSAC).

_____, _____, de _____ de _____

(Assinatura do Director/Presidente)

ANEXO C ao APÊNDICE 3 – FICHA DO INSTRUTOR

Logótipo da instituição	FICHA DO INSTRUTOR
-------------------------	---------------------------

1	IDENTIFICAÇÃO		
NOME		SEXO M ____ F ____	
ESTADO CIVIL		DATA DE NASCIMENTO	
BI nº		DATA DE EMISSÃO	
ORGÃO EXPEDIDOR			
NACIONALIDADE			
CARGO		FUNÇÃO	
EMPRESA			
ENDEREÇO DA INSTITUIÇÃO			CP
CIDADE		TELEFONE	

2	NÍVEL DE INSTRUÇÃO		
12º ANO ____		ENSINO SUPERIOR COMPLETO ____	
FREQUENCIA DO ENSINO SUPERIOR ____			

3	FORMAÇÃO PROFISSIONAL		
CURSO		DATA DE CONCLUSÃO	
ENTIDADE			

4	APERFEIÇOAMENTO PROFISSIONAL		
CURSO			
ENTIDADE		PERÍODO ____/____/____ A ____/____/____	
CURSO			
ENTIDADE		PERÍODO ____/____/____ A ____/____/____	
CURSO			
ENTIDADE		PERÍODO ____/____/____ A ____/____/____	
CURSO			
ENTIDADE		PERÍODO ____/____/____ A ____/____/____	

5	EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL (NÃO DOCENTE)		
NO SISTEMA DA AVIAÇÃO CIVIL			
CARGO		FUNÇÃO	
INSTITUIÇÃO/EMPRESA		PERÍODO ____/____/____ A ____/____/____	

CARGO	FUNÇÃO		
INSTITUIÇÃO/EMPRESA		PERÍODO __/__/__ A __/__/__	
CARGO	FUNÇÃO		
INSTITUIÇÃO/EMPRESA		PERÍODO __/__/__ A __/__/__	

CASO QUEIRA COMPLEMENTAR ALGUMA INFORMAÇÃO, UTILIZAR O ESPAÇO RESERVADO A INFORMAÇÕES ADICIONAIS

6	FORA DO SISTEMA DA AVIAÇÃO CIVIL		
CARGO	FUNÇÃO		
INSTITUIÇÃO/EMPRESA		PERÍODO __/__/__ A __/__/__	
CARGO	FUNÇÃO		
INSTITUIÇÃO/EMPRESA		PERÍODO __/__/__ A __/__/__	
CARGO	FUNÇÃO		
INSTITUIÇÃO/EMPRESA		PERÍODO __/__/__ A __/__/__	

7	EXPERIÊNCIA DOCENTE		
NO SISTEMA DA AVIAÇÃO CIVIL			
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA	
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO __/__/__ A __/__/__	
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA	
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO __/__/__ A __/__/__	
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA	
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO __/__/__ A __/__/__	

8	EXPERIÊNCIA DOCENTE		
FORA DO SISTEMA DA AVIAÇÃO CIVIL			
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA	
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO __/__/__ A __/__/__	
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA	
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO __/__/__ A __/__/__	
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA	
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO __/__/__ A __/__/__	

9	IDIOMAS ESTRANGEIROS			
IDIOMA (S)	LÊ	ESCREVE	FALA	ENTENDE

10	INFORMAÇÕES ADICIONAIS

MÓDULO (S) QUE IRÁ LECIONAR

	PREENCHIDO POR	
	NOME POR EXTENSO	RÚBRICA

ANEXO D ao APÊNDICE 3 – QUADRO DOS RECURSOS AUXILIARES DE INSTRUÇÃO

INSTITUIÇÃO: _____

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE

(Assinatura do responsável da organização)

OBS: Indicar recursos como: projector, televisão, aparelho de vídeo ou similar, slides, filmes, máquina fotocopadora, terminal de computador, quadro de avisos, etc, além dos específicos do (s) curso (s) a ser (em) autorizados.

ANEXO E ao APÊNDICE 3 – QUADRO DE MATERIAL DE INSTRUÇÃO

INSTITUIÇÃO: _____

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE

(Assinatura do responsável da organização)

OBS: Indicar os títulos do material impresso, de acordo com o tipo: livros, manuais, fichas, revistas especializadas etc.

ANEXO F ao APÊNDICE 3 – QUADRO DE INSTALAÇÕES

INSTITUIÇÃO: _____

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE	ÁREA (m2)	CAPACIDADE (Nº DE FORMANDOS)

(Assinatura do responsável da organização)

OBS: Indicar todas as instalações utilizadas para a realização do (s) curso (s) a ser (em) autorizado (s).

ANEXO G ao APÊNDICE 3 – MODELO DE PROGRAMA SEMANAL

MODELO DE PROGRAMAÇÃO SEMANAL

CURSO:		PROGRAMAÇÃO SEMANAL	PERÍODO:	LOCAL:	FOLHA:	
DIA	TEMPO	ASSUNTO	MÉTODO	INSTRUTOR	ENTIDADE	OBSERVAÇÕES
2ª Feira	1º					
	2º					
	3º					
	4º					
	5º					
	6º					
3ª Feira	1º					AE – Aula Expositiva C – Cerimónia P – Palestra T – Teste TG – Trabalho de Grupo VE – Visita de Estudo
	2º					
	3º					
	4º					
	5º					
	6º					
4ª Feira	1º					Coordenador
	2º					
	3º					
	4º					
	5º					
	6º					
5ª Feira	1º					APROVO
	2º					
	3º					
	4º					
	5º					
	6º					
6ª Feira	1º					Director
	2º					
	3º					
	4º					
	5º					
	6º					

ANEXO H ao APÊNDICE 3 - FICHA DE INSCRIÇÃO DO FORMANDO

FICHA DE INSCRIÇÃO				
INSTITUIÇÃO			INSCRIÇÃO Nº	FOTO
CURSO DE				
NOME			SEXO M ___ F ___	
1	DADOS PESSOAIS			
ENDEREÇO				CP
CIDADE			TELEFONE	
DATA DE NASCIMENTO		ESTADO CIVIL	NATURALIDADE	NACIONALIDADE
FILIAÇÃO	PAI			
	MÃE			
INSTITUIÇÃO ONDE TRABALHA			CARGO	
ENDEREÇO				CP
CIDADE			TELEFONE	
2	DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO			
DOC. DE IDENTIDADE Nº		ENTIDADE EXPEDIDORA	DATA DE EMISSÃO	
3	NÍVEL DE INSTRUÇÃO			
4	CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO			
CURSO DE				
ENTIDADE			PERÍODO	A
CURSO DE				
ENTIDADE			PERÍODO	A
CURSO DE				
ENTIDADE			PERÍODO	A
CASO QUEIRA COMPLETAR ALGUMA INFORMAÇÃO, UTILIZAR O ESPAÇO RESERVADO A INFORMAÇÕES ADICIONAIS				
5	IDIOMAS ESTRANGEIROS			
IDIOMA (S)		LÊ	ESCREVE	FALA
6	EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL			
7	DOMICÍLIO NO EXTERIOR			
PAÍS:			PERÍODO	
PAÍS:			PERÍODO	
8	INFORMAÇÕES ADICIONAIS			
GRUPO DE SANGUE: _____				
EM CASO DE ACIDENTE, CONTACTAR:				
NOME: _____				
GRAU DE PARENTESCO: _____				
ENDEREÇO: _____				
TELEFONE: _____				
9	OUTRAS INFORMAÇÕES			
DATA	PREENCHIDO POR			
	NOME POR EXTENSO			RÚBRICA

ANEXO I ao APÊNDICE 3 – QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO SOBRE O MÓDULO

QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO SOBRE O MÓDULO

NOME: _____ **DATA:** _____

MÓDULO Nº: _____

TÍTULO DO MÓDULO: _____

Indique numa escala de 1 a 5, a sua opinião relativamente a cada uma das seguintes questões que se seguem.

- As instruções dadas para o estudo deste módulo foram entendidas :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente
- Os objectivos do módulo foram atingidos :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente
- Os conteúdos deste módulo foram compreendidos :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente
- O material visual (slides) foi
Confuso 1 2 3 4 5 Claro
- Os testes realizados reflectem as matérias ministradas durante o módulo :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente
- O estudo deste módulo permitiu-lhe aumentar os seus conhecimentos :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente
- O que mais gostou neste módulo ?

-
-
-

- O que menos gostou neste módulo ?

-
-
-

- Deixe a sua sugestão para melhoria deste módulo.

-
-
-

ANEXO J ao APÊNDICE 3 – FICHA DE AVALIAÇÃO FINAL DO CURSO

AVALIAÇÃO FINAL DO CURSO

INSTITUIÇÃO: _____

CURSO: _____

PERÍODO: DE ___ / ___ /2010 A ___ / ___ /2010

I. Responda ao questionário:

1. Nome completo

2. Instituição

3. Função e tempo na função

4. Principais actividades desenvolvidas

II. Por favor, avalie o curso nos seguintes factores (marque a sua resposta):**1. Duração do curso**

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

2. Profundidade do curso

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

3. Precisão dos objectivos

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

4. Relevância para seu trabalho

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

5. Sequência do conteúdo

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

6. Aplicação prática

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

7. Adequabilidade do material do curso

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

8. Eficiência dos instrutores

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

9. Meios visuais

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

10. Instalações

Muito satisfatório Satisfatório Pouco satisfatório Insatisfatório

11. Caso exista alguma área que necessite de melhoria, especifique as mudanças que você sugeria.

12. O que mais o interessou no curso?

13. Por favor, ponha um círculo na resposta que melhor descreva como o curso atendeu às suas necessidades.

Excelente Bom Regular Fraco Nulo

14. Caso tenha seleccionado **fraco** ou **nulo**, por favor explique.

ANEXO K ao APÊNDICE 3 - CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Logótipo
da
Instituição

Reg. Nº _____

(nome da instituição autorizada)

Autorizado a funcionar pelo (a) _____

(documento de autorização)

CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Certifico que _____

(nome do formando)

portador do documento de identificação nº _____, concluiu com aproveitamento o curso de _____

no período de ___/___/___ a ___/___/___, com a duração de ___ horas de instrução teórica e prática, conforme o quadro no verso.

(local e data da emissão do certificado)

Aprovado pela AAC conforme o despacho/ofício/ nº _____ de

(assinatura do responsável)

(cargo)

(assinatura do instrutor)

ANEXO L APENDICE 3 – VALIDAÇÃO DO NÍVEL I DO OJT

	n/a	Inaceitável		Aceitável	
		Não consegue identificar os materiais	Identifica alguns dos materiais	Identifica a maior parte dos materiais	Identifica todos os materiais
O formando consegue identificar os materiais associados ao cumprimento da tarefa (manuais de procedimentos, PEN, regras, formulários, equipamentos etc)		Não consegue definir os termos	Define apenas alguns dos termos	Define a maior parte dos termos	Define todos os termos
O formando consegue definir os conceitos mais importantes ligados as tarefas a serem executadas		Não consegue explicar os procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica apenas alguns dos procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica a maior parte dos procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica todos os procedimentos/meios para iniciar a tarefa
O formando consegue identificar o resultado pretendido com a execução de cada tarefa		Não consegue descrever como documentar uma determinada tarefa.	Explica apenas alguns dos procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica a maior parte dos procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica todos os procedimentos/meios para iniciar a tarefa
O formando consegue descrever como documentar uma determinada tarefa.		Não consegue descrever como documentar uma tarefa	Explica apenas alguns dos procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica a maior parte dos procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica todos os procedimentos/meios para iniciar a tarefa

OBS: PARA VALIDAR O NÍVEL I DE O-J-T O FORMANDO DEVE RESPONDER DE FORMA ACEITÁVEL A CADA UMA DAS QUESTÕES LISTADAS NA PRIMEIRA COLUNA

ANEXO M APENDICE 3 – VALIDAÇÃO DO NÍVEL II DO O-J-T

	n/a	Inaceitável		Aceitável	
		Não consegue identificar a sequência dos passos	Consegue identificar apenas alguns dos passos	Identifica a maior parte dos passos	Identifica todos os passos
O formando consegue identificar a sequência dos passos necessários para executar uma tarefa		Não consegue descrever a forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever apenas parte da forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever a maior parte da forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever correctamente a forma de utilizar todos os materiais e equipamentos para a execução das tarefas
O formando consegue descrever como os materiais e equipamentos são utilizados para a execução das tarefas		Não consegue descrever a forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever apenas parte da forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever a maior parte da forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever correctamente a forma de utilizar todos os materiais e equipamentos para a execução das tarefas
O formando consegue descrever a forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança		O formando não consegue descrever a forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança	O formando consegue descrever apenas parte da forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança	O formando consegue descrever a maior parte da forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança	O formando consegue descrever correctamente a forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança
O formando consegue descrever a forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto		O formando não consegue descrever a forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto	O formando consegue descrever apenas parte da forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto de segurança	O formando consegue descrever a maior parte da forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto	O formando consegue descrever correctamente a forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto

OBS: PARA VALIDAR O NÍVEL II DE O-J-T O FORMANDO DEVE RESPONDER DE FORMA ACEITÁVEL A CADA UMA DAS QUESTÕES LISTADAS NA PRIMEIRA COLUNA

ANEXO N APENDICE 3 - VALIDAÇÃO DO NÍVEL III DO O-J-T

	SIM	NÃO
O formando demonstrou possuir os conhecimentos necessários para executar correctamente a tarefa?		
O formando identificou todos os passos necessários para a execução correta da tarefa?		
Os passos foram executados seguindo a ordem correta?		
O formando executou a tarefa de forma correta, dentro do tempo limite estabelecido e sem assistência do instrutor?		
O formando avaliou e concluiu correctamente o resultado da tarefa executada?		

OBS: PARA VALIDAR O NÍVEL III, O INSTRUTOR DEVE RESPONDER AFIRMATIVAMENTE A TODAS AS QUESTÕES LISTADAS NA PRIMEIRA COLUNA.

ANEXO O AO APENDICE 3 - FICHA DE HISTÓRICO E AVALIAÇÃO DE OJT DE SCREENERS

(APLICÁVEL AOS *SCREENERS* QUE EFECTUAM O CONTROLO DE ACESSO E AOS ENVOLVIDOS NA VERIFICAÇÃO E CONTROLO DE SEGURANÇA DA AERONAVE, NO RASTREIO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS DE CABINE E DE PORÃO)

		FORMULÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO E REGISTO DE OJT	
Secção 1			
Nome:		ID Nº:	
Data do Fim do Curso de Formação Inicial:		Data de Abertura:	
Secção:	Supervisor:	Supervisor do OJT:	
Secção 2 - Registos/Histórico de OJT			
SATISFATÓRIO			
Teste ao HHMD	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Teste ao WTMD	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Teste ao RX	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Utilização do HHMD	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Utilização do WTMD	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Revista a Passageiros	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Revista a Bagagens de Cabine	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Revista a Bagagem de Porão	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Controlo de Segurança de aeronave	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Verificação de segurança de aeronave	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Esterelização da Sala de Embarque	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Há algum aspecto que carece de treino adicional?			
Secção 3 - Mudança de Posição			
Data da Mudança:		Nova Posição:	
Tarefas suplementares identificadas e discutidas		Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>
Comentários:			
Responsável: _____		Data (D/M/A): _____	
SCREENER			
NOME:			
INSTITUIÇÃO:			
SUPERVISOR			
NOME DO SUPERVISOR:			
CARGO OU FUNÇÃO:			
AEROPORTO OU LOCAL DE OJT:			

ACTIVIDADES DESENVOLVIDAS
Mencione resumidamente as actividades desenvolvidas durante o período de 40 horas de OJT

AVALIAÇÃO				
Assinale com um X no campo que melhor corresponde ao comportamento observado no <i>screeener</i> , em cada item. Resume-se apenas e exclusivamente ao período de OJT.				
ITENS/DESCRIÇÃO	MUITO BOM	BOM	REGULAR	INSUFICIENTE
1. ADEQUAÇÃO À ÁREA Demonstra possuir os requisitos necessários a um bom profissional na área escolhida, tem consciência da escolha feita.				
2. CONHECIMENTO Demonstra conhecer métodos e técnicas e ter domínio de conhecimentos teóricos e práticos indispensáveis ao desempenho das actividades.				
3. PARTICIPAÇÃO NAS ACTIVIDADES TEÓRICAS Apresenta interesse nos estudos, pesquisas e /ou trabalhos teóricos previstos no período de OJT.				
4. DESEMPENHO Demonstra eficiência na realização dos trabalhos práticos previstos no estágio.				
5. APRENDIZAGEM DAS TAREFAS Demonstra facilidade na aprendizagem das tarefas.				
6. DESENVOLVIMENTO NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM Demonstra interesse em aumentar os conhecimentos através de leitura e consultas.				
7. TRABALHO EM EQUIPA Demonstra entrosamento com a equipa de trabalho, participando das actividades a serem desenvolvidas pelo grupo.				
8. RELACIONAMENTO Demonstra capacidade de estabelecer contactos interpessoais.				
9. RESPONSABILIDADE Compreende as suas obrigações e as cumpre em qualquer situação.				

10. INICIATIVA Demonstra iniciativa e segurança ao realizar as tarefas de estágio.				
11. ASSIDUIDADE Comparece regularmente às actividades previstas.				
12. PONTUALIDADE Respeita os horários de entrada e de saída.				
13. COMUNICAÇÃO Capacidade de expressar ideias, de forma oral e escrita, com clareza e exactidão.				

COMENTÁRIOS COMPLEMENTARES

_____, ____ De _____ de _____

Assinatura

ANEXO P AO APENDICE 3 – FICHA DE AVALIAÇÃO OJT INSTRUTORES AVSEC

INSTRUTOR EM OJT
NOME:
INSTITUIÇÃO:

INSTRUTOR AVALIADOR
NOME:
CARGO OU FUNÇÃO:
INSTITUIÇÃO:

ACTIVIDADES DESENVOLVIDAS
Mencione resumidamente as actividades desenvolvidas durante o período de X horas de OJT

AVALIAÇÃO				
Assinale com um X no campo que melhor corresponde ao comportamento observado no instrutor, em cada item. Resume-se apenas e exclusivamente ao período de OJT.				
ITENS/DESCRIÇÃO	MUITO BOM	BOM	REGULAR	INSUFICIENTE
1. MOTIVAÇÃO Desperta a atenção e o interesse da audiência para o assunto.				
2. ORIENTAÇÃO Faz um pequeno sumário dos tópicos do roteiro.				
3. DESENVOLVIMENTO Demonstra conhecimento do assunto apresentado. Desenvolve os tópicos do roteiro de forma clara e objectiva.				
4. CONCLUSÃO Faz a síntese final, sem apresentar ideia nova.				
5. COMPORTAMENTO Apresenta atitude firme, transmitindo segurança.				
6. COMUNICAÇÃO Articula as palavras de maneira clara e completa. Expressa-se sem vícios de linguagem.				
7. RECURSOS AUDIOVISUAIS Manuseia adequadamente os auxiliares de instrução.				
8. TEMPO Aborda o conteúdo no tempo previsto.				

COMENTÁRIOS

_____, ____ De _____ de _____
Assinatura

ANEXO Q AO APENDICE 3 – FICHA DE AVALIAÇÃO OJT INSPECTORES AVSEC

INSPECTOR EM OJT
NOME:
INSTITUIÇÃO:

INSPECTOR AVALIADOR
NOME:
CARGO OU FUNÇÃO:
INSTITUIÇÃO:

ACTIVIDADES DESENVOLVIDAS
Mencione resumidamente as actividades desenvolvidas durante o período de 40 horas de OJT

AVALIAÇÃO				
Assinale com um X no campo que melhor corresponde ao comportamento observado no inspector, em cada item. Resume-se apenas e exclusivamente ao período de OJT.				
ITENS/DESCRIÇÃO	MUITO BOM	BOM	REGULAR	INSUFICIENTE
1. ADEQUAÇÃO À ÁREA Demonstra possuir os requisitos necessários a um bom profissional na área escolhida, tem consciência da escolha feita.				
2. CONHECIMENTO Demonstra conhecer métodos e técnicas e ter domínio de conhecimentos teóricos e práticos indispensáveis ao desempenho das actividades.				
3. PARTICIPAÇÃO NAS ACTIVIDADES TEÓRICAS Apresenta interesse nos estudos, pesquisas e /ou trabalhos teóricos previstos no período de OJT.				
4. DESEMPENHO Demonstra eficiência na realização dos trabalhos práticos previstos no estágio.				
5. APRENDIZAGEM DAS TAREFAS Demonstra facilidade na aprendizagem das tarefas.				
6. DESENVOLVIMENTO NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM Demonstra interesse em aumentar os conhecimentos através de leitura e consultas.				
7. TRABALHO EM EQUIPA Demonstra entrosamento com a equipa de trabalho, participando das actividades a serem desenvolvidas pelo grupo.				
8. RELACIONAMENTO Demonstra capacidade de estabelecer contactos interpessoais.				
9. RESPONSABILIDADE Compreende as suas obrigações e as cumpre em qualquer situação.				
10. INICIATIVA Demonstra iniciativa e segurança ao realizar as tarefas de estágio.				
11. ASSIDUIDADE Comparece regularmente às actividades previstas.				

12. PONTUALIDADE Respeita os horários de entrada e de saída.				
13. COMUNICAÇÃO Capacidade de expressar ideias, de forma oral e escrita, com clareza e exactidão.				
14. ADEQUAÇÃO À ÁREA Demonstra possuir os requisitos necessários a um bom profissional na área escolhida, tem consciência da escolha feita.				
15. CONHECIMENTO Demonstra conhecer métodos e técnicas e ter domínio de conhecimentos teóricos e práticos indispensáveis ao desempenho das actividades.				
16. PARTICIPAÇÃO NAS ACTIVIDADES TEÓRICAS Apresenta interesse nos estudos, pesquisas e /ou trabalhos teóricos previstos no período de OJT.				
17. DESEMPENHO Demonstra eficiência na realização dos trabalhos práticos previstos no estágio.				
18. APRENDIZAGEM DAS TAREFAS Demonstra facilidade na aprendizagem das tarefas.				
19. DESENVOLVIMENTO NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM Demonstra interesse em aumentar os conhecimentos através de leitura e consultas.				
20. TRABALHO EM EQUIPA Demonstra entrosamento com a equipa de trabalho, participando das actividades a serem desenvolvidas pelo grupo.				
21. RELACIONAMENTO Demonstra capacidade de estabelecer contactos interpessoais.				
22. RESPONSABILIDADE Compreende as suas obrigações e as cumpre em qualquer situação.				
23. INICIATIVA Demonstra iniciativa e segurança ao realizar as tarefas de estágio.				
24. ASSIDUIDADE Comparece regularmente às actividades previstas.				
25. PONTUALIDADE Respeita os horários de entrada e de saída.				

COMENTÁRIOS

_____, ____ De _____ de _____

Assinatura

ANEXO R AO APÊNDICE 3 – AVALIAÇÃO DA FORMAÇÃO E TREINO



ANEXO S AO APÊNDICE 3 – NIVEIS DE AVALIAÇÃO

FASE DA AVALIAÇÃO	VALOR/IMPORTÂNCIA PARA A INSTITUIÇÃO	TIPO DE AVALIAÇÃO	FACILIDADE DE MEDIÇÃO
Reacção dos formandos em relação ao conteúdo programático e às sessões de ministradas (os formandos gostaram da formação?)	 BAIXO	Questionário, observação e entrevistas.	 ALTO
Validação dos conhecimentos adquiridos durante o período de formação (os formandos compreenderam os conteúdos ministrados?)		Exemplo: questionário pós formação e treino.	
Demonstração de comportamentos adequados no local de trabalho, após a formação (os conhecimentos adquiridos são aplicados no local de trabalho?)		Moderação de grupos de discussões, estudo de casos, listas de verificação, teste para avaliação de competência e exame final.	
Eficácia global da instituição. Por exemplo a nível do rendimento e da produtividade.		Exemplo: teste nacional para avaliação de competência, evidência quantitativa de acções práticas, ex prática através do CBT.	
		Avaliação do superior hierárquico e dos pares relativamente a globalidade dos procedimentos operacionais.	
		Exemplo: TIP, teste de segurança, observância dos PEN.	
		Principais indicadores de desempenho relativamente ao desempenho e à produtividade. Redução de incidentes e de outras ocorrências indesejadas	
		Exemplo: aumento do rendimento e a redução do absentismo	
	 ALTO		 BAIXO

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*.

Regulamento de Aviação Civil

CV CAR 18

Transporte Aéreo de Mercadorias Perigosas em Aeronaves Civis

de 6 de Julho de 2015

O transporte de mercadorias perigosas por via aérea impôs à Organização da Aviação Civil Internacional a adopção do anexo 18, como resposta à necessidade manifestada por alguns Estados Membros, que reconheceram a carência de medidas que garantam que o transporte de tais mercadorias seja efectuado com a máxima segurança.

Neste contexto, o anexo 18 propõe estabelecer um conjunto de normas e práticas recomendadas, que regem o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea. Tendo como objectivo colaborar em prol da necessária harmonia com os regulamentos que se ocupam do transporte de mercadorias perigosas por outras modalidades, as disposições do anexo 18 baseiam-se nas recomendações do Comité de Peritos das Nações Unidas em matéria de Transporte de Mercadorias Perigosas e no regulamento para o transporte seguro de materiais radioactivos do Organismo Internacional de Energia Atómica.

Assim, para garantir o cumprimento das normas e práticas recomendadas no anexo 18, a autoridade aeronáutica, enquanto entidade responsável pela supervisão da aviação civil, regulamentou de forma dispersa as disposições deste anexo nos CV-CAR 8 e 9, abrangendo apenas os operadores aéreos.

Deste modo, o ordenamento jurídico interno revelou lacunas quanto a normas que regulassem as responsabilidades de outros intervenientes no transporte de mercadorias perigosas, tais como, os expedidores e os prestadores de serviços de assistência em escala.

Neste âmbito, e devido à natureza da matéria em causa a autoridade aeronáutica propõe aprovar este CV-CAR estabelecendo um regime jurídico que regule o transporte de mercadorias perigosas em aeronaves civis abrangendo todos os intervenientes no transporte de tais mercadorias. Definiu-se assim, uma regulamentação específica que se aplica ao transporte aéreo doméstico e internacional de mercadorias perigosas em aeronaves civis registradas ou não em Cabo Verde e a qualquer pessoa que executa, que pretende executar ou que é requisitada a executar quaisquer funções ou actividades relacionadas ao transporte aéreo de mercadorias perigosas.

Este CV-CAR visa estabelecer o regime jurídico que regula o transporte de mercadorias perigosas em aeronaves civis, definindo um conjunto de normas e princípios gerais, os quais remetem para as

Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por via aérea (previstas no Documento OACI 9284-AN/905), que contêm disposições detalhadas complementando, deste modo, o quadro legal. As Instruções Técnicas aprovadas e publicadas periodicamente de acordo com o procedimento estabelecido pelo Conselho da OACI, constituem um corpo completo de regras internacionais a que devem obedecer o transporte de mercadorias perigosas por via aérea.

Atendendo aos riscos operacionais acrescidos associados às operações de transporte de mercadorias perigosas, este CV-CAR estabelece os requisitos de classificação e de embalagem, de marcação, etiquetagem e documentação, de acordo com as Instruções Técnicas, as responsabilidades dos operadores e expedidores quanto ao fiel cumprimento das normas e regras para o transporte e manuseio de mercadorias perigosas e requisitos de segurança no transporte, para evitar actos de interferência ilícita, bem como requisitos de capacitação para o pessoal envolvido no transporte de mercadorias perigosas.

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:

18. A DISPOSIÇÕES GERAIS

18.A.100 REGRAS BÁSICAS

18.A.105 Objecto

O presente CV-CAR estabelece o regime jurídico que regula o transporte de mercadorias perigosas em aeronaves civis.

18.A.110 Aplicabilidade

O presente CV-CAR aplica-se ao transporte aéreo doméstico e internacional de mercadorias perigosas em aeronaves civis registradas ou não em Cabo Verde e a qualquer pessoa que executa, que pretende executar ou que é requisitada a executar quaisquer funções ou actividades relacionadas ao transporte aéreo de mercadorias perigosas, incluindo:

- (1) O operador do transporte aéreo;
- (2) Toda pessoa responsável pela entrega ou aceitação de carga aérea;
- (3) Tripulações e empregados, inclusive pessoal contratado que recebe cargas, passageiros e bagagem ou que manuseia, carrega e descarrega carga;
- (4) O passageiro do transporte aéreo que leve quaisquer mercadorias perigosas consigo ou em bagagem de mão ou despachada; e
- (5) O fabricante e o montador de embalagens para o transporte aéreo de mercadorias perigosas.

18.A.115 Definições

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

- (1) «Acidente com mercadorias perigosas», uma ocorrência associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas, por via aérea, que resulte em lesões fatais ou graves numa pessoa ou em danos consideráveis à propriedade ou ao ambiente;
- (2) «Aeronave de carga», aeronave que não é de passageiros e que transporta mercadorias e bens tangíveis;
- (3) «Aeronave de passageiros», aeronave que transporta pessoas, que não sejam tripulantes, trabalhadores do operador no exercício das suas funções, representantes da autoridade aeronáutica ou alguém que acompanha uma determinada expedição ou carga;
- (4) «Aprovação», uma autorização prevista nas Instruções Técnicas e emitida pela autoridade aeronáutica para o transporte

de mercadorias perigosas em aeronaves de passageiros ou de carga, cujo transporte é normalmente proibido ou para outros fins, conforme especificado nas Instruções Técnicas;

Nota: Em caso de ausência de uma referência específica nas Instruções Técnicas permitindo a atribuição de uma aprovação, pode ser solicitada uma isenção.

- (5) «Autoridade aeronáutica», a Agência de Aviação Civil, entidade responsável pela supervisão da aviação civil em Cabo Verde;
- (6) «Contentor de Carga», um artigo de equipamento de transporte de materiais radioactivos, desenhado para facilitar o transporte de tais materiais, embalados ou não, por uma ou mais formas de transporte;
- (7) «Dispositivo de Carga Unitária», todo o tipo de contentor de carga, de contentor de aeronave, de palete de aeronave com rede ou de palete de aeronave com rede sobre um iglu;

Nota: Esta definição não contém o overpack.

- (8) «Documento de transporte de mercadoria perigosa», um documento especificado pelas Instruções Técnicas, a ser preenchido pela pessoa que entrega a mercadoria perigosa para transporte aéreo e conter informação acerca da mercadoria;
- (9) «Embalagem», recipientes e demais componentes ou materiais necessários para que o recipiente cumpra a função de contenção;
- (10) «Estado de destino», o Estado do território onde a expedição é finalmente descarregada da aeronave;
- (11) «Estado do operador», o Estado onde o operador tem a sua sede principal de negócio ou, na inexistência de tal lugar, a sua residência permanente;
- (12) «Estado de origem», o Estado do território onde a expedição é carregada a bordo de uma aeronave pela primeira vez;
- (13) «Excepção», uma disposição deste CV-CAR que exclui um item específico de mercadorias perigosas dos requisitos normalmente aplicáveis a esse item;
- (14) «Expedição», um ou mais volumes de mercadorias perigosas aceites por um operador de um expedidor numa dada altura e num dado endereço, recepcionadas num lote e sendo enviadas para um dado destinatário num dado endereço de destino;
- (15) «Expedidor», pode ser uma pessoa singular ou uma entidade, que aparece na carta de porte como um dos contraentes do contrato de transporte;
- (16) «Lesão grave», uma lesão que seja sofrida por uma pessoa num acidente e que:
 - (i) Necessite de hospitalização por mais de 48 (quarenta e oito) horas, com início dentro dos 7 (sete) dias a partir da data em que a lesão foi provocada;
 - (ii) Resulte numa fractura de qualquer osso, excepto fracturas simples dos dedos das mãos, dedos dos pés ou nariz;
 - (iii) Envolver lacerações que causem hemorragia grave, danos nos nervos, músculos ou tendões;
 - (iv) Cause danos a qualquer órgão interno;
 - (v) Envolver queimaduras de segundo ou terceiro grau, ou quaisquer queimaduras que afectem mais de 5% da superfície do corpo; ou
 - (vi) Envolver uma exposição confirmada a substâncias infecciosas ou radiação nociva;
- (17) «Lista de verificação para aceitação», um documento utilizado para verificação externa de volumes de mercadorias perigosas e respectiva documentação, com vista a determinar que foram cumpridos os requisitos aplicáveis;

(18) «Incidente com mercadorias perigosas», uma ocorrência associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas, por via aérea, que:

(i) Não constitua um acidente com mercadorias perigosas e que não ocorrendo necessariamente a bordo de uma aeronave, resulte em lesões numa pessoa, danos à propriedade ou ao ambiente, fogo, ruptura, derrame, fuga de fluidos ou de radiação, ou qualquer outra manifestação que ocasione vulnerabilidade à integridade da embalagem; ou

(ii) Ponha seriamente em risco a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes;

(19) «Isenção», uma autorização, que não seja uma aprovação, atribuída pela autoridade aeronáutica proporcionando a dispensa das disposições deste CV CAR;

(20) «Membro da tripulação», uma pessoa designada por um operador para prestar serviço numa aeronave durante o período de serviço de voo;

(21) «Membro da tripulação de voo», um membro da tripulação com licença encarregue de funções essenciais para a operação da aeronave na cabine de pilotagem durante um período de serviço de voo;

(22) «Mercadorias Perigosas», artigos ou substâncias que apresentem um risco para a saúde, a segurança, os bens ou o ambiente, que fazem parte da lista de mercadorias perigosas constante das Instruções Técnicas ou são classificados conforme as referidas Instruções;

(23) «Mercadoria Perigosa de Alto Risco», mercadorias que têm o potencial de causar danos de proporções catastróficas quando utilizadas em atentados terroristas;

(24) «Número UN», número composto por quatro algarismos atribuído pelo Comité de Peritos das Nações Unidas em matéria de Transporte de Mercadorias Perigosas e do Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Etiquetagem de Químicos para identificar um artigo ou uma substância ou um grupo particular de artigos ou substâncias;

(25) «Operador», pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar a operações de aeronaves;

(26) «Operador aéreo», qualquer organização que se envolve no transporte aéreo comercial doméstico ou no transporte aéreo comercial internacional, quer directamente quer indirectamente ou através de locação ou qualquer outro tipo de acordo;

(27) «Operador postal designado», qualquer entidade governamental ou não-governamental designado oficialmente por um país membro da União Postal Universal (UPU) para explorar os serviços postais e cumprir com as obrigações decorrentes dos Actos da Convenção da UPU no seu território;

(28) «Overpack», embalagem utilizada por um único expedidor que contenha um ou mais volumes e constitui uma unidade para facilitar sua manipulação e movimentação;

(29) «Volume», produto final da operação de empacotamento, que compreende a embalagem em si e seu conteúdo, preparado de forma adequada para o transporte;

(30) «Piloto Comandante», piloto designado pelo operador aéreo ou pelo proprietário no caso da aviação geral, para o comando a bordo e que é o responsável pela condução segura do voo;

(31) «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;

(32) «Transitários», pessoa ou organização que oferece serviços de transporte de mercadorias por via aérea.

18.B TRANORTE AÉREO DE MERCADORIAS PERIGOSAS

18.B.100 REGIME DE TRANORTE

18.B.105 Aprovação para o transporte de mercadorias perigosas

O transporte de mercadorias perigosas por via aérea só deve ser efectuado por operadores aprovados pela autoridade aeronáutica.

18.B.110 Mercadorias perigosas cujo transporte é permitido

O transporte de mercadorias perigosas por via aérea é permitido caso se realizar em conformidade com os requisitos deste CV-CAR e das disposições das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo os suplementos e adendas, previstas no Documento OACI 9284-AN/905.

18.B.115 Mercadorias perigosas de transporte absolutamente proibido

É proibido em quaisquer circunstâncias o transporte aéreo dos artigos e das substâncias ou de outras mercadorias declaradas perigosas, especificamente identificados por nome ou geralmente descritos nas Instruções Técnicas como proibidos para transporte.

18.B.120 Mercadorias perigosas de transporte condicionado

Está vedado ao operador o transporte dos artigos e das substâncias ou de outras mercadorias declaradas perigosas, identificados nas Instruções Técnicas como proibidos para transporte aéreo em circunstâncias normais, a menos que sejam cumpridos os seguintes requisitos dessas Instruções:

(1) A autoridade aeronáutica tenha concedido as isenções necessárias, em conformidade com os requisitos das Instruções Técnicas;

Nota: Caso Cabo Verde seja um dos Estados envolvidos no transporte de mercadorias perigosas (Estado de Origem, do Operador, de Trânsito, de Sobrevoou ou de Destino), a autoridade aeronáutica tem a faculdade de conceder isenções.

(2) As disposições das Instruções Técnicas prevejam que podem ser transportadas mediante uma aprovação concedida pela autoridade aeronáutica:

(i) As mercadorias perigosas identificadas nas Instruções Técnicas como sendo proibidas para o transporte em aeronaves em circunstâncias normais;

(ii) Os animais vivos infectados.

Nota: A aprovação referida no parágrafo (2) ocorre apenas nos casos em que Cabo Verde seja o Estado de origem.

(3) A autoridade aeronáutica tenha concedido uma aprovação, nos casos especificamente previstos nas Instruções Técnicas, desde que em tais casos, seja garantido um nível geral de segurança equivalente ao nível prescrito nas disposições de segurança nas Instruções Técnicas.

Nota: Caso Cabo Verde seja um dos Estados envolvidos no transporte de mercadorias perigosas (Estado de Origem ou do Operador), a autoridade aeronáutica tem a faculdade de conceder uma aprovação.

18.B.125 Isenções

(a) Em casos de extrema urgência ou quando outras formas de transporte forem inadequadas ou a total conformidade com os requisitos estabelecidos for contrária ao interesse público, a autoridade aeronáutica pode conceder uma isenção relativamente às disposições deste CV CAR, sempre que seja garantido um nível geral de segurança equivalente ao nível prescrito nas disposições de segurança das Instruções Técnicas.

(b) No caso de sobrevoou do território cabo-verdiano, se nenhum dos critérios para conceder uma isenção for relevante, esta pode ser concedida pela autoridade aeronáutica baseada unicamente nos critérios equivalentes de segurança para o transporte aéreo.

(c) A isenção deve obedecer as condições prescritas nas Instruções Técnicas, seguindo o procedimento descrito no CV-CAR 1.

18.B.200 EXCEPÇÕES**18.B.205 Excepções relacionadas a equipamentos de operador**

(a) As disposições deste CV-CAR não regulam o transporte de mercadorias perigosas por via aérea, que de outra forma seriam classificados como mercadorias perigosas, mas que são requeridos a bordo da aeronave em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade e operacionais ou com fins específicos previstos nas Instruções Técnicas.

(b) Os artigos e as substâncias que se destinam a efectuar substituições dos descritos no parágrafo (a) ou que foram retirados para substituição devem ser transportados conforme especificado nas Instruções Técnicas, a menos que estas permitam o contrário.

18.B.210 Excepções para passageiros e tripulantes

Exceptuam-se da aplicação deste CV-CAR as mercadorias perigosas que se encontrem na bagagem transportada por passageiros ou membros da tripulação, em conformidade com as Instruções Técnicas.

18.C PROCEDIMENTO PARA EXPEDIÇÃO**18.C.100 PRINCÍPIOS GERAIS****18.C.105 Generalidades**

Nenhuma pessoa pode fornecer qualquer volume ou *overpack* de mercadorias perigosas para transporte aéreo, a menos que tenha assegurado, tal como especificado neste CV-CAR e nas Instruções Técnicas, que as mercadorias perigosas:

- (1) Não são proibidas para transporte aéreo;
- (2) Sejam, adequadamente, classificadas, embaladas, marcadas e etiquetadas; e
- (3) Sejam acompanhadas pelo documento de transporte de mercadorias perigosas.

18.C.110 Classificação

A classificação dos artigos e das substâncias ou de outras mercadorias declaradas perigosas deve ser efectuada de acordo com o previsto nas Instruções Técnicas e por referência à lista e às classes delas constantes.

18.C.115 Embalagem

(a) As mercadorias perigosas devem ser embaladas de acordo com o previsto no presente CV-CAR e nas Instruções Técnicas.

(b) As embalagens utilizadas no transporte aéreo de mercadorias perigosas devem:

- (1) Ser projectadas, concebidas e fabricadas de forma a cumprir a sua função de retenção, de contenção, de acondicionamento e de outras funções de segurança;
- (2) Obedecer às especificações de material e de construção referidas nas Instruções Técnicas e serem submetidas aos testes e ensaios aí previstos;
- (3) Ser estanques de forma a que, em condições normais de manuseamento e de transporte, evitem perdas de conteúdo ou derrames quando submetidas a alterações de temperatura, de humidade, de pressão ou a vibração;
- (4) Ser adequadas ao conteúdo e ao fim a que se destinam e resistentes ao contacto directo com qualquer químico ou outra acção de mercadorias perigosas.

(c) Os materiais constituintes das embalagens e dos fechos não devem ser susceptíveis de ser atacados pelos conteúdos, nem formar com estes compostos perigosos.

(d) As embalagens interiores devem ser acondicionadas, fixadas ou almofadadas de modo a prevenir a sua perfuração e evitar perdas de conteúdo ou derrames.

(e) As embalagens interiores devem, igualmente, ser acondicionadas, fixadas ou almofadadas de modo a serem controlados e minimizados os movimentos no interior das embalagens exteriores durante as condições normais de manuseamento e de transporte.

(f) Os materiais absorventes e os materiais utilizados nas embalagens interiores para fins de travamento, enchimento e amortecimento não devem reagir perigosamente com os conteúdos das embalagens.

(g) As embalagens destinadas a conter matérias líquidas devem ser resistentes à pressão indicada nas Instruções Técnicas.

(h) As embalagens reutilizáveis só podem ser usadas para o mesmo fim que foram concebidas.

(i) Nenhuma embalagem deve ser reutilizada antes de ter sido inspeccionada.

(j) Só podem ser reutilizadas as embalagens que não demonstrem evidência de corrosão, perfuração, deformação, folgas ou outros danos.

(k) Sempre que uma embalagem é reutilizada, devem ser observadas todas as medidas necessárias para evitar a contaminação dos novos conteúdos a transportar.

(l) As embalagens reutilizáveis devem ser totalmente esvaziadas e não devem apresentar quaisquer vestígios, interiores ou exteriores, dos conteúdos transportados.

(m) Se, em virtude dos conteúdos anteriormente transportados, as embalagens vazias e não limpas apresentarem risco de contaminação, devem as mesmas ser hermeticamente fechadas e tratadas de acordo com o risco que representam.

(n) Não deve estar exposto no exterior dos volumes nenhuma substância perigosa em quantidades que possa causar danos.

18.C.120 Etiquetagem e Marcação

(a) Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, as embalagens destinadas ao transporte de mercadorias perigosas devem ser etiquetadas com recurso a etiquetas adequadas para o efeito, conforme especificado nas Instruções Técnicas.

(b) O expedidor deve garantir que, na etiquetagem e marcação de mercadorias perigosas para transporte aéreo, é utilizada a língua inglesa, podendo incluir uma tradução na língua portuguesa, até que se prepare e adopte uma forma de expressão mais adequada para uso universal.

(c) Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, as embalagens usadas no transporte de mercadorias perigosas devem ser marcadas com:

- (1) A identificação oficial do seu conteúdo;
- (2) O número UN, quando atribuído; e
- (3) Outras marcações referidas nas Instruções Técnicas.

(d) Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, as embalagens construídas de acordo com as especificações aí referidas devem, igualmente, ostentar as marcações referidas nas Instruções Técnicas.

(e) Nenhuma embalagem deve ser marcada com uma especificação de marcação de embalagem a menos que esteja em conformidade com as disposições das Instruções Técnicas relativas às especificações aplicáveis a um determinado tipo de embalagem.

18.D RESPONSABILIDADES**18.D.100 RESPONSABILIDADES DO EXPEDIDOR****18.D.105 Requisitos gerais**

O expedidor, antes de entregar qualquer volume ou *overpack* ao operador, deve assegurar-se de que os artigos, substâncias ou outras mercadorias declaradas perigosas:

- (1) Não se encontram identificadas por nome ou descritas nas Instruções Técnicas como proibidas para transporte aéreo em quaisquer circunstâncias;

- (2) Não se encontram identificadas nas Instruções Técnicas como proibidas para transporte aéreo em circunstâncias normais, salvo se demonstrar ter dado cumprimento ao estipulado na secção 18.B.200;
- (3) Estão classificados, embalados, etiquetados e marcados, de acordo com o previsto no presente CV-CAR e nas Instruções Técnicas;
- (4) Sejam acompanhados de dois exemplares de um documento de transporte de mercadorias perigosas devidamente preenchidos, tal como previsto no presente CV-CAR e nas Instruções Técnicas.

18.D.110 Documento de transporte de mercadorias perigosas

- (a) Salvo disposição das Instruções Técnicas em contrário, o expedidor deve preencher, assinar e entregar ao operador pelo menos dois exemplares do documento para transporte de mercadorias perigosas, o qual deve conter toda a informação exigida nas Instruções Técnicas.
- (b) O documento para transporte de mercadorias perigosas deve incluir uma declaração assinada pelo expedidor.
- (c) Na declaração referida no parágrafo anterior o expedidor deve:
 - (1) Proceder à rigorosa discriminação das mercadorias perigosas pela identificação oficial do seu conteúdo;
 - (2) Indicar que as mercadorias perigosas se encontram classificadas, embaladas, etiquetadas e marcadas e em condições adequadas para transporte por via aérea, de acordo com o previsto no presente CV-CAR e nas Instruções Técnicas.

- (d) Nos documentos de transporte de mercadorias perigosas é utilizada a língua inglesa, podendo incluir-se uma tradução na língua portuguesa, até que se prepare e adopte uma forma de expressão mais adequada para uso universal.

18.D.200 RESPONSABILIDADES DO OPERADOR

18.D.205 Aceitação de mercadorias perigosas

- (a) O operador não deve aceitar mercadorias perigosas para transporte aéreo:
 - (1) A menos que acompanhadas por dois exemplares do documento completo para transporte de mercadorias perigosas, excepto nos casos em que as Instruções Técnicas indiquem que tal documento não é requerido; e
 - (2) Até o volume, overpack ou dispositivo de carga unitária contendo as mercadorias perigosas seja inspeccionado de acordo com os procedimentos de aceitação previstos nas Instruções Técnicas.
- (b) O operador aéreo, ou o prestador de serviços de assistência em escala, deve utilizar uma lista de verificação de aceitação que:
 - (1) Permita que todos os detalhes relevantes sejam verificados; e
 - (2) Permita o registo dos resultados do controlo da aceitação através de meios manuais, mecânicos ou computadorizados.

Nota: O Transporte de mercadorias perigosas está incluído no Sistema de Gestão de Segurança Operacional (SGSO) dos operadores aéreos.

18.D.210 Inspeção quanto a danos, fuga ou contaminação

O operador aéreo deve garantir que:

- (1) Os volumes, overpacks que contenham mercadorias perigosas e contentores de carga que contenham materiais radioactivos sejam inspeccionados quanto a evidências de derrame ou danos, imediatamente antes de serem carregados numa aeronave ou num dispositivo de carga unitária, conforme especificado nas Instruções Técnicas;
- (2) Um dispositivo de carga unitária não seja carregado numa aeronave a não ser que tenha sido inspeccionado conforme

exigido pelas Instruções Técnicas e considerado livre de quaisquer evidências de derrame ou danos nas mercadorias perigosas nele contidas;

- (3) Os volumes, overpacks ou contentores de carga com derrames ou danos não sejam carregados numa aeronave;
- (4) Qualquer volume de mercadorias perigosas encontrado numa aeronave e que pareça estar danificado ou com derrame seja removido ou sejam tomadas medidas para a sua remoção por uma autoridade ou organização adequadas;
- (5) Após a remoção de quaisquer mercadorias danificadas ou com derrame, o restante da expedição seja inspeccionada para ter a certeza de que se encontra num estado adequado para o transporte e que não ocorreram danos ou contaminação da aeronave ou da sua carga;
- (6) Os volumes, *overpacks* que contenham mercadorias perigosas e contentores de carga que contenham materiais radioactivos sejam inspeccionados quanto a sinais de danos ou derrame logo após a descarga de uma aeronave ou de um dispositivo de carga unitária e, se houver evidências de danos ou derrame, a área onde estavam armazenadas as mercadorias perigosas seja inspeccionada quanto a danos ou contaminação.

18.D.215 Eliminação de contaminação

- (a) O operador aéreo deve garantir que:
 - (1) Qualquer contaminação encontrada como resultado de derrame ou danos nas mercadorias perigosas seja eliminada sem demora; e
 - (2) Uma aeronave que tenha sido contaminada com materiais radioactivos seja imediatamente retirada do serviço e não seja devolvida até que o nível de radiação em qualquer superfície acessível, e a contaminação não controlada, sejam inferiores aos valores especificados nas Instruções Técnicas.
- (b) Em caso de incumprimento de qualquer limite especificado nas Instruções Técnicas aplicável ao nível de radiação ou à contaminação, o operador deve:
 - (1) Garantir que o transportador seja informado, caso o incumprimento seja identificado durante o transporte;
 - (2) Tomar medidas imediatas para mitigar as consequências do incumprimento;
 - (3) Comunicar o incumprimento à autoridade aeronáutica e outras entidades competentes logo que possível;
 - (4) Comunicar imediatamente o incumprimento à autoridade aeronáutica, a outras entidades competentes e ao transportador caso tenha ocorrido, ou esteja a ocorrer uma situação de emergência;
 - (5) Investigar o incumprimento e as suas causas, circunstâncias e consequências;
 - (6) Tomar medidas adequadas para corrigir as causas e circunstâncias que conduziram ao incumprimento em termos de acções correctivas e preventivas.

18.D.220 Embarque e arrumação de mercadorias perigosas

- (a) O operador aéreo deve garantir que os volumes e overpacks que contenham mercadorias perigosas e os contentores de carga que contenham materiais radioactivos sejam carregados e arrumados de acordo com as Instruções Técnicas.
- (b) Nas operações de embarque das mercadorias perigosas, deve o operador tomar todas as medidas necessárias e adequadas para que as mercadorias perigosas não sejam danificadas.
- (c) O operador deve acondicionar, fixar e amarrar as embalagens e overpacks na aeronave, de modo a evitar que qualquer movimento durante o voo possa alterar a sua posição.

(d) Os contentores de carga devem ser acondicionados, fixos e amarrados na aeronave de forma a garantir a sua permanente separação, prevista no parágrafo (3) (b) da subsecção 18.D.225.

18.D.225 Separação e segregação

(a) O operador aéreo deve garantir que as mercadorias perigosas sejam carregadas, segregadas, arrumadas e seguras numa aeronave conforme especificado nas Instruções Técnicas.

(b) Os volumes contendo mercadorias perigosas devem ser separados durante a arrumação conforme especificados nas Instruções Técnicas, considerando as seguintes circunstâncias:

- (1) Os volumes que possam reagir de forma perigosa com outros volumes não devem ser arrumados próximos uns dos outros ou numa posição que possa permitir uma interacção entre os mesmos no caso de derrame;
- (2) Os volumes que contenham substâncias tóxicas e infecciosas devem ser arrumados de acordo com as Instruções Técnicas;
- (3) Os volumes que contenham materiais radioactivos devem ser arrumados de modo a ficarem separados de pessoas, animais vivos e filme por revelar, e seguros durante o voo de acordo com as Instruções Técnicas.

18.D.230 Restrições com relação à carga e arrumação de mercadorias perigosas

(a) O operador aéreo deve garantir que as mercadorias perigosas não sejam transportadas numa cabine da aeronave ocupada por passageiros ou no posto de pilotagem, a não ser que seja especificado de outra forma nas Instruções Técnicas.

(b) O operador deve proteger contra danos e manter seguras quaisquer mercadorias perigosas de modo a evitar qualquer movimento durante o voo que possa alterar a orientação dos volumes.

(c) Relativamente aos volumes contendo materiais radioactivos, a segurança deve ser adequada para garantir que os requisitos de separação previstas no parágrafo (3) (b) da subsecção 18.D.225 sejam sempre cumpridos.

18.D.235 Embarque em aeronave de carga

O operador deve garantir que os volumes de mercadorias perigosas que levem a etiqueta “Aeronave Cargueira Apenas” sejam carregados única e exclusivamente numa aeronave de carga e conforme especificado nas Instruções Técnicas.

18.E PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO

18.E.100 INFORMAÇÕES GERAIS

18.E.105 Informação ao Piloto Comandante

(a) O operador aéreo deve garantir que o piloto comandante (PIC) receba, o mais cedo possível antes da partida da aeronave, informação por escrito sobre as mercadorias perigosas a transportar na aeronave, conforme especificado nas Instruções Técnicas.

(b) Um exemplar legível, da informação escrita fornecida ao PIC, deve ser conservado em terra, em local acessível, até ao fim do voo em que se refere a informação.

18.E.110 Informação aos membros da tripulação

O operador aéreo deve garantir que seja fornecida informação no manual de operações que permita aos membros da tripulação levarem a cabo as suas responsabilidades em relação ao transporte de mercadorias perigosas, incluindo as medidas a serem tomadas em caso de emergências envolvendo mercadorias perigosas.

18.E.115 Informação aos passageiros

O operador aéreo deve garantir que a informação seja divulgada conforme exigido nas Instruções Técnicas de modo a que os passageiros sejam avisados quanto aos tipos de mercadorias que estão proibidos de transportar a bordo de uma aeronave.

18.E.120 Informação ao pessoal de terra

O operador aéreo deve garantir que:

- (1) A informação seja facilitada para permitir ao pessoal de terra desempenhar as suas funções em relação ao transporte de mercadorias perigosas, incluindo as instruções sobre as medidas a tomar no caso de incidentes e acidentes envolvendo mercadorias perigosas; e
- (2) Se aplicável, a informação referida no parágrafo (1) seja igualmente fornecida ao prestador de serviços de assistência em escala.

18.E.125 Informação aos expedidores

O operador aéreo deve garantir que a informação exigida seja divulgada de modo a que os expedidores de mercadorias perigosas possam conta das suas responsabilidades em relação ao transporte de mercadorias perigosas e as medidas a serem tomadas em caso de emergências envolvendo mercadorias perigosas, conforme requerido nas Instruções Técnicas.

18.E.130 Informação ao pessoal dos pontos de aceitação

O operador aéreo e, se aplicável o prestador de serviços de assistência em escala, deve garantir que sejam fornecidos avisos nos pontos de recepção de carga contendo informação sobre o transporte de mercadorias perigosas, incluindo as medidas a serem tomadas no caso de emergências envolvendo mercadorias perigosas.

18.E.135 Informações a outras pessoas

Os operadores aéreos, os expedidores e demais organizações envolvidas no transporte de mercadorias perigosas por via aérea devem fornecer ao seu pessoal informação adequada que lhes permita desempenhar correctamente a sua missão e disponibilizar as instruções e procedimentos a adoptar em caso de emergência.

18.E.140 Informação do Piloto Comandante às autoridades do aeródromo

Se ocorrer uma emergência durante o voo, o PIC deve, logo que a situação o permitir, informar os serviços de tráfego aéreo adequados, para que estes por sua vez informem as autoridades do aeródromo, acerca de quaisquer mercadorias perigosas a bordo da aeronave, conforme estipulado nas Instruções Técnicas.

18.E.145 Informação em caso de um incidente ou acidente na aeronave.

O operador aéreo que esteja envolvido num incidente ou acidente da aeronave deve:

- (1) Em caso de acidente ou incidente grave, em que estejam envolvidas mercadorias perigosas transportadas como carga:
 - (i) Informar, sem demora, os serviços de emergência que respondem ao acidente ou incidente sério, sobre as mercadorias perigosas a bordo, conforme conste na informação por escrito ao PIC; e
 - (ii) Logo que possível, informar às autoridades adequadas do Estado do Operador e o Estado no qual o acidente ou incidente grave tenha ocorrido;
- (2) Em caso de um incidente, informar, se requerido, sem demora os serviços de emergência que respondem ao incidente e à autoridade adequada do Estado no qual o incidente tenha ocorrido, sobre as mercadorias perigosas a bordo, conforme conste na informação por escrito ao PIC.

Nota: Os termos acidente, incidente sério e incidente estão definidos no Decreto-Lei n.º 38/2009, de 28 de Setembro.

18.F. SEGURANÇA E CAPACITAÇÃO**18.F.100 SEGURANÇA****18.F.105 Generalidades**

- (a) Todas as pessoas envolvidas no transporte de mercadorias perigosas devem considerar e estabelecer requisitos de segurança, de acordo com o nível de suas responsabilidades.
- (b) Os operadores, expedidores e outras pessoas envolvidas no transporte de mercadorias perigosas de alto risco devem adoptar, implementar e cumprir um Programa de Segurança.
- (c) Os operadores, expedidores e outros com responsabilidades em relação à segurança e protecção do transporte de mercadorias perigosas devem cooperar, entre si e com as autoridades apropriadas, para trocar informações sobre as ameaças, aplicar as medidas cabíveis de segurança e responder aos incidentes relacionados com a segurança.

18.F.110 Programa de Segurança de Mercadorias Perigosas

- (a) As entidades referidas no parágrafo (b) da subsecção 18.F.105 devem submeter para análise e aprovação da autoridade aeronáutica, 02 (dois) exemplares do Programa de Segurança de Mercadorias Perigosas.
- (b) O Programa de Segurança deve conter no mínimo os elementos indicados na NI: 18.F.110.
- (c) Estando o programa em conformidade com os requisitos estabelecidos neste CV-CAR e nas Instruções Técnicas, o mesmo é aprovado, devendo a autoridade aeronáutica notificar o operador.

18.F.200 CAPACITAÇÃO**18.F.205 Princípios gerais**

- (a) Todos os operadores envolvidos no transporte de mercadorias perigosas por via aérea devem estabelecer e manter actualizado os programas de formação de base, formação contínua ou formação específica do seu pessoal, proporcional às suas responsabilidades, conforme indicado nas Instruções Técnicas.
- (b) Os programas de formação de base, de formação contínua e de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis carecem de aprovação prévia da autoridade aeronáutica.

Nota: Os programas de formação em mercadorias perigosas são requeridos a todos os operadores quer sejam, ou não, aprovados para transporte de mercadorias perigosas.

- (c) As entidades e organizações responsáveis por ministrar formação de base, formação contínua e formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis estão sujeitas a autorização prévia da autoridade aeronáutica.
- (d) Os programas de formação em mercadorias perigosas para operadores postais designados a transportar mercadorias perigosas por via aérea, devem ser aprovados pela autoridade aeronáutica em parceria com a autoridade postal.

Nota: Ver Subsecção 18.H.105 sobre mercadorias perigosas por correio.

18.F.210 Programas de Formação em Mercadorias Perigosas

- (a) As entidades e organizações abaixo indicadas devem estabelecer e manter programas de formação de base, de formação contínua e de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis de acordo com as Instruções Técnicas e esta subsecção:
- (1) Os operadores;
 - (2) Os expedidores de matérias perigosas, incluindo os empacotadores e as pessoas singulares ou colectivas que assumam o papel do expedidor;

(3) Os prestadores de serviços de assistência em escala que, em nome do operador, aceitam, manuseiam, realizam actividades de carga e descarga e de transferência ou outra qualquer forma de processamento de carga, correio ou armazenamento;

(4) Os prestadores de serviços de assistência em escala que prestam serviço em aeródromos e que, em nome do operador, prestam assistência aos passageiros;

(5) As pessoas colectivas que não prestam serviço em aeródromos e que, em nome do operador, efectuem o check in dos passageiros;

(6) Os despachantes de carga ou transitários;

(7) As pessoas colectivas envolvidas no controlo da segurança dos passageiros e da respectiva bagagem ou carga, correio e armazenamento;

(8) Operador postal designado.

(b) O pessoal envolvido no transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser formado de acordo com a sua responsabilidade e as Instruções Técnicas.

(c) As formações devem abranger:

- (1) Formação de Familiarização geral, cujo objectivo é proporcionar a familiaridade com os requisitos gerais;
- (2) Formação específica na função a ser desempenhada, cujo objectivo é proporcionar formação detalhada nos requisitos aplicáveis à função pela qual a pessoa é responsável;
- (3) Formação em segurança operacional, que deve cobrir os perigos apresentados pelas mercadorias perigosas, procedimentos de manuseio seguro e de resposta, em caso de emergência.

18.F.215 Operadores aprovados para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas

Os operadores aprovados pela autoridade aeronáutica para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis, devem assegurar que o pessoal ao seu serviço possui os conteúdos mínimos de conhecimento especificados na NI: 18.F.215.

18.F.220 Operadores sem aprovação para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas

Os operadores que não tenham averbado no certificado de operador aéreo uma aprovação para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis, devem assegurar que o pessoal ao seu serviço possui os conteúdos mínimos de conhecimento especificados na NI: 18.F.220.

18.F.225 Operadores postais designados

Os operadores postais designados devem assegurar que o pessoal ao seu serviço deve ser formado de acordo com a sua responsabilidade e deve possuir os conteúdos mínimos de conhecimento tal como especificados na NI: 18.F.225.

18.F.230 Formação contínua e formação específica

- (a) Os operadores aprovados e os operadores sem aprovação para realizar operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis devem assegurar que o pessoal ao seu serviço frequenta programas de formação contínua e de formação específica em mercadorias perigosas, em intervalos não superiores a dois anos.
- (b) As entidades e organizações indicadas nos parágrafos (2) a (8) (a) da subsecção 18.F.210 devem assegurar que o pessoal ao seu serviço frequenta programas de formação contínua e de formação específica em mercadorias perigosas, em intervalos não superiores a dois anos.

18.F.235 Registo da formação

- (a) O operador deve conservar em relação a todo o pessoal que receba formação, os seguintes elementos de informação:
- (1) Dados de identificação pessoal;

- (2) Data da conclusão do último programa de formação;
 - (3) Cópia ou descrição pormenorizada dos livros e publicações técnicas indicados ou utilizados durante o programa de formação;
 - (4) Identificação completa da organização ou entidade responsável pela formação;
 - (5) Testes de avaliação de conhecimentos que tenham lugar durante ou no final do curso, administrados pela organização ou entidade responsável pela formação;
 - (6) Resultados obtidos em todos os testes de avaliação e exames efectuados.
- (b) As entidades e organizações identificadas nos parágrafos (2) a (8) (a) da subsecção 18.F.210 devem conservar em relação ao pessoal ao seu serviço os elementos de informação referidos no parágrafo anterior.
- (c) Os registos referidos nos parágrafos anteriores devem ser conservados pelo prazo de três anos.
- (d) O operador e as entidades e organizações identificadas nos parágrafos (2) a (8) (a) da subsecção 18.F.210 devem facultar à autoridade aeronáutica os registos do pessoal, sempre que tais lhes sejam solicitados.

18.F.240 Instrutores

- (a) Os instrutores de programas de formação de base, de formação contínua e de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis devem:
- (1) Possuir formação e experiência adequadas, enquanto formador;
 - (2) Possuir formação adequada às matérias a leccionar;
 - (3) Ter concluído um curso de «Transporte Aéreo De Mercadorias Perigosas», Categoria 6 da Tabela 1-4. «*Content of training courses for operators carrying dangerous goods as cargo*», constante da última edição efectiva das Instruções Técnicas, incluindo os suplementos e adendas;
 - (4) Obter, antes da primeira designação, avaliação favorável, após terem ministrado uma palestra sobre um tópico, de uma das matérias a leccionar, perante um técnico da autoridade aeronáutica ou de um técnico de reconhecida competência, designado para o efeito pela autoridade aeronáutica;
 - (5) Ser, ou ter sido, titulares de uma qualificação de instrutor; ou
 - (6) Ser titulares de um certificado de aptidão pedagógica de formador emitido nos termos da lei.
- (b) Os instrutores devem ministrar, em cada período de 24 (vinte e quatro) meses, pelo menos um programa de formação de base, de formação contínua ou de formação específica em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis.
- (c) Caso o instrutor não ministre no prazo referido no parágrafo anterior um programa de formação, deve frequentar numa organização de formação ou numa das organizações e entidades referidas nos parágrafos (2) a (8) (a) da subsecção 18.F.210 um programa de formação contínua em operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas em aeronaves civis.

18.G NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS COM MERCADORIAS PERIGOSAS

18.G.100 GENERALIDADES

18.G.105 Princípios gerais

- (a) O operador deve notificar acidentes e incidentes com mercadorias perigosas à autoridade aeronáutica e à autoridade competente do Estado em que o acidente ou o incidente ocorreu, num prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas após a ocorrência.
- (b) O operador deve notificar à autoridade aeronáutica e à autoridade competente do Estado em que se registou a ocorrência, num prazo

máximo de 72 (setenta e duas) horas, a descoberta de mercadorias perigosas não declaradas ou incorrectamente declaradas detectadas na carga ou nas bagagens dos passageiros.

18.G.110 Incidentes e acidentes com mercadorias perigosas

(a) O operador deve:

- (1) Notificar à autoridade aeronáutica sempre que ocorra um incidente ou acidente com mercadorias perigosas, independentemente das mercadorias perigosas estarem contidas na carga, no correio, na bagagem dos passageiros ou na bagagem dos tripulantes;
- (2) Entregar o primeiro relatório num prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas após a ocorrência, excepto se circunstâncias excepcionais o impedirem, e incluir os pormenores conhecidos nessa altura;
- (3) Elaborar um outro relatório, caso necessário, e o mais rapidamente possível, com quaisquer informações adicionais que tenham sido constatadas.

(b) O primeiro e qualquer relatório subsequente deve ser o mais preciso possível e conter as informações especificadas na NI 18.G.110, e nas Instruções Técnicas.

18.G.115 Mercadorias perigosas não declaradas

(a) O operador deve:

- (1) Notificar à autoridade aeronáutica sempre que ocorra a descoberta de mercadorias perigosas não declaradas ou incorrectamente declaradas detectadas na carga, no correio ou na bagagem dos passageiros;
- (2) Entregar o primeiro relatório num prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas após a descoberta, excepto se circunstâncias excepcionais o impedirem, e incluir os pormenores conhecidos nessa altura;
- (3) Elaborar um outro relatório, caso necessário, e o mais rapidamente possível, com quaisquer informações adicionais que tenham sido constatadas.

(b) O primeiro e qualquer relatório subsequente deve ser o mais preciso possível e conter as informações especificado na NI 18.G.110, e nas Instruções Técnicas.

18.H DISPOSIÇÕES ADICIONAIS

18.H.100 DISPOSIÇÕES DIVERSAS

18.H.105 Mercadorias perigosas por correio

Os procedimentos dos operadores postais designados para controlo da introdução de mercadorias perigosas por via aérea devem ser aprovados pela autoridade aeronáutica.

Nota 1: De acordo com a Convenção da UPU, as mercadorias perigosas não são permitidas no correio, excepto nos casos previstos nas Instruções Técnicas.

Nota 2: A UPU instituiu procedimentos para regular a introdução de mercadorias perigosas no transporte aéreo através do serviço postal (ver o Regulamento sobre encomendas postais e o Regulamento sobre o envio de correspondência UPU).

Nota 3: O Suplemento das Instruções Técnicas (Parte S-1, Capítulo 3) contem orientações sobre a aprovação dos procedimentos estabelecidos pelos operadores postais designados para regular a introdução de mercadorias perigosas no transporte por via aérea.

18.H.110 Comunicação das medidas restritivas adoptadas por um operador

Caso um operador adopte medidas mais restritivas do que as referidas nas Instruções Técnicas, deve dar imediato conhecimento à autoridade aeronáutica para que sejam desencadeados os mecanismos tendentes à notificação da OACI, para efeitos de publicação nas Instruções Técnicas.

18.H.115 Cooperação entre os Estados

(a) A autoridade aeronáutica deve cooperar com autoridades aeronáuticas doutros Estados no que diz respeito a violações dos Regulamentos relativos a mercadorias perigosas com o objectivo de as eliminar.

(b) A referida cooperação deve abranger:

- (1) Acções de investigação das violações;
- (2) Troca de informações sobre o historial de cumprimento dos regulamentos por parte dos operadores aéreos;
- (3) Acções conjuntas de inspecção;
- (4) Intercâmbio de pessoal técnico;
- (5) Fornecimento de materiais destinados a formação e treino do pessoal técnico e a realização de acções de formação conjuntas;
- (6) Troca de informação e de documentação técnica destinada ao uso do pessoal técnico ou a disseminação junto dos passageiros e público em geral;
- (7) Troca de relatórios de incidentes e de acidentes, e os resultados dos processos de contra-ordenação instaurados.

NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

NI: 18.F.110 Elementos mínimos que devem constar de um programa de segurança

N/O	INFORMAÇÃO
1	Organizações Internacionais e Nacionais
1.1	Estrutura e organização da ICAO e outros
1.2	Autoridade Aeronáutica Competente
2	Regulamentos Aplicáveis
2.1	Identificação dos regulamentos aplicáveis e de outros documentos utilizados assim como a sua localização e a forma de aceder aos mesmos.

3	Registo do tipo de Mercadorias Perigosas transportadas
4	Coordenador/Responsável de Mercadorias Perigosas
4.1	Identificação completa e o contacto da pessoa responsável pela coordenação de operações envolvendo mercadorias perigosas.
4.2	Identificação e lista de contacto de outras entidades nomeadamente as envolvidas na formação, handling e transporte de mercadorias perigosas.
5	Revisão e avaliação das vulnerabilidades referentes a transferência, armazenamento temporário, manuseamento e a distribuição de mercadorias perigosas.
6	Recrutamento do pessoal
	Formação e treino
7	Medidas de Controlo de acesso
8	Equipamentos de segurança
9	Medidas e procedimentos actualizados para relatar e fazer face a situações de ameaças de segurança, quebra no sistema de segurança e incidentes de segurança.
10	Procedimentos para avaliar, testar, emendar e actualizar os procedimentos e o programa de segurança.
11	Procedimentos para garantir a segurança das informações contidas no programa de segurança.
12	Procedimentos para garantir o máximo controlo e segurança dos documentos de transporte.
13	Controlo de qualidade

NI: 18.F.215 Conteúdos das formações para operadores com aprovação para transporte de mercadorias perigosas

(a) Os conteúdos mínimos de conhecimento para operadores aprovados para realizar transporte aéreo de mercadorias perigosas encontram-se especificados na Tabela 1.

Tabela 1. Conteúdos das formações

Conteúdos mínimos de conhecimento e categorização	Expedidores e empacotadores		Transitários			Operadores e pessoal de assistência em terra						Pessoal de segurança
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Filosofia geral	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Limitações	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Requisitos gerais para expedidores	x		x			x						
Classificação	x	x	x			x						x
Lista de mercadorias perigosas	x	x	x			x				x		
Requisitos de embalagem	x	x	x			x						
Marcação e etiquetagem	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Documentação	x		x	x		x	x					
Procedimentos de aceitação						x						
Identificação de mercadorias não declaradas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Procedimentos de armazenagem e carregamento					x	x		x		x		
Fornecimento de informações ao PIC						x		x		x		
Disposições para os passageiros e tripulação	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Procedimentos de emergência	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

(b) Categorias:

- 1- Expedidores e pessoas que exercem as responsabilidades dos expedidores;
- 2- Empacotadores;
- 3- Pessoal dos transitários envolvido no processamento de mercadorias perigosas;
- 4- Pessoal dos transitários envolvido no processamento de cargas ou correio (que não mercadorias perigosas);
- 5- Pessoal dos transitários envolvido no manuseio, armazenagem e carregamento de carga ou correio;
- 6- Pessoal do operador e do prestador de serviços de assistência em terra envolvidos na aceitação de mercadorias perigosas;
- 7- Pessoal do operador e do prestador de serviços de assistência em terra envolvidos na aceitação de cargas ou correio (que não mercadorias perigosas);
- 8- Pessoal do operador e do prestador de serviços de assistência em terra envolvidos no manuseio, armazenagem e carregamento de carga ou correio;
- 9- Pessoal de assistência de passageiros;
- 10- Membros da tripulação de voo, “loadmasters e load planners” (despachantes de carga);
- 11- Membros da tripulação, que não membros da tripulação de voo;
- 12- Pessoal de segurança envolvido com a filtragem de passageiros e a sua bagagem e ainda carga ou correio.

NI: 18.F.220 Conteúdos das formações para operadores sem aprovação para transporte de mercadorias perigosas

(a) Os conteúdos mínimos de conhecimento para operadores não aprovados para realizar transporte aéreo de mercadorias perigosas encontram-se especificados na Tabela 2.

Tabela 2. Conteúdo das formações para operadores que não transportam mercadorias perigosas como carga ou correio

Conteúdos mínimos de conhecimento e categorização	Operadores e pessoal de assistência em terra				
	7	8	9	10	11
Filosofia geral	x	x	x	x	x
Limitações	x	x	x	x	x
Marcação e etiquetagem	x	x	x	x	x
Documentação	x				
Identificação de mercadorias não declaradas	x	x	x	x	x
Disposições para os passageiros e tripulação	x	x	x	x	x
Procedimentos de emergência	x	x	x	x	x

(b) Categorias:

- 7- Pessoal do operador e do prestador de serviços de assistência em terra envolvidos na aceitação de cargas ou correio (que não mercadorias perigosas);
- 8- Pessoal do operador e do prestador de serviços de assistência em terra envolvidos no manuseio, armazenagem e carregamento de carga ou correio;
- 9- Pessoal de assistência de passageiros;
- 10- Membros da tripulação de voo, “loadmasters e load planners” (despachantes de carga);
- 11- Membros da tripulação, que não membros da tripulação de voo.

NI: 18.F.225 Conteúdos das formações para o pessoal dos operadores postais designados

(a) Os conteúdos mínimos de conhecimento para o pessoal dos operadores postais designados encontram-se especificados na Tabela 3.

Tabela 3. Conteúdo das formações para o pessoal dos operadores postais designados

Conteúdos mínimos de conhecimento e categorização	Operadores postais designados		
	A	B	C
Filosofia geral	x	x	x
Limitações	x	x	x
Requisitos gerais para expedidores	x		
Classificação	x		
Lista de mercadorias perigosas	x		
Requisitos de embalagem	x		
Marcação e etiquetagem	x	x	x
Documentação	x	x	
Aceitação de mercadorias listadas em 1.;2.3.2 das Instruções Técnicas	x		
Identificação de mercadorias não declaradas	x	x	x
Procedimentos de armazenagem e carregamento			x
Disposições para os passageiros e tripulação	x	x	x
Procedimentos de emergência	x	x	x

(b) Categorias:

- A- Pessoal dos operadores postais designados envolvidos na aceitação de correio contendo mercadorias perigosas;
- B- Pessoal dos operadores postais designados envolvidos no processamento de correio (que não mercadorias perigosas);
- C- Pessoal dos operadores postais designados envolvidos no manuseio, armazenagem e carregamento de correio.

NI:18.G.110 Incidentes e acidentes com mercadorias perigosas

(a) A notificação deve ser redigida em linguagem simples, e conter todas as informações disponíveis no momento, designadamente, as seguintes:

- (1) Data e hora da ocorrência;
- (2) Local da Ocorrência;
- (3) Data do Voo e o número do Voo;
- (4) Descrição da mercadoria perigosa, número de referência de Air Waybill, número de Referência de Courier pouch, etiqueta de bagagem, bilhete de passagem do passageiro;
- (5) Nome próprio de expedição, incluindo o nome técnico, se apropriado, número UN ou número de identificação, se conhecido;
- (6) Classe ou divisão e qualquer risco subsidiário;
- (7) Tipo de embalagem, especificação da marcação da embalagem;
- (8) Quantidade ou índice de transporte, se aplicável;
- (9) Nome e endereço do expedidor, agente, passageiro, entre outros;
- (10) Qualquer outro detalhe relevante;
- (11) Causa suspeita;
- (12) Acção desencadeada;
- (13) Outras acções de notificação tomadas;
- (14) Nome, função, endereço e telefone da pessoa que fez o relatório.

(b) Cópias de quaisquer documentos relevantes assim como fotografias devem ser anexadas ao relatório.

(c) Quando uma ocorrência de mercadorias perigosas constitui igualmente um acidente ou incidente com aeronave deve ser submetido uma notificação de acordo com o CV-CAR 13 e Decreto-Lei n.º 38/2009, que estabelece os princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do Estado Cabo-verdiano, de acidentes e incidentes graves aeronáuticos.

(d) O formulário seguinte deve ser utilizado para notificar acidentes, incidentes sérios, incidentes com mercadorias perigosas:

INFORMAÇÃO DE OCORRÊNCIAS COM MERCADORIAS PERIGOSAS		Referência	
1. Operador:	2 Data da ocorrência:	3.Hora Local da Ocorrência:	
4. Data do Voo:	5. Nº do Voo:		
6. Aeroporto de Partida:	7. Aeroporto de Destino:		
8. Tipo de Aeronave:	9. Matricula da Aeronave:		
10. Local da Ocorrência:	11. Origem das Mercadorias		
12. Descrição da Ocorrência incluindo detalhes de lesões, estragos, etc (caso for necessário continuar no verso desta página)			
13.Nome próprio do expedidor (incluindo o nome técnico)		14. Nº /ONU:	
15. Classe/divisão (quando conhecido)	16. Risco Subsidiário:	17. Nº de Embalagem	18. Categoria (Apenas Classe 7)
19. Tipo de embalagem:	20. Especificação da marcação da embalagem:	21. Nº de Volumes:	22. Quantidade (ou índice de transporte se aplicável):
23. Nº de referência de Air Waybill:			
24. Nº de Referência de Courier pouch, etiqueta de bagagem, bilhete de passagem do passageiro:			
25. Nome e endereço do expedidor, agente, passageiro, etc:			
26. Outras informações relevantes (incluindo causa suspeita, qualquer acção desencadeada):			
27. Nome e função da pessoa que fez o relatório:		28. Nº de telefone:	
29. Operador:		30. Ref de quem fez relatório:	
31. Endereço:			32. Assinatura:
	33. Data:		
Descrição da Ocorrência (continuação):			

Notas:

- Qualquer tipo de ocorrência com mercadorias perigosas deve ser informada imediatamente e independentemente de a mercadoria perigosa estar contida na carga, correio ou bagagem.
- Acidente com mercadorias perigosas – Acontecimento envolvendo o transporte aéreo de mercadorias perigosas durante o qual uma pessoa morre ou fica gravemente ferida, ou causa importantes danos materiais.
- Incidente respeitante a mercadorias perigosas – Acontecimento que não seja acidente com mercadorias perigosas, relativo ao transporte aéreo de mercadorias perigosas acontecendo ou não à bordo duma aeronave que provoca lesões corporais, um incêndio, uma ruptura, um vazamento, uma fuga de fluidos, uma radiação ou outros sinais de degradação da integridade da embalagem. Qualquer outro acontecimento relativo ao transporte de mercadorias perigosas que comprometa gravemente a segurança duma aeronave ou dos seus ocupantes é igualmente considerado um incidente associado a mercadorias perigosas;
- Este formulário também deve ser utilizado para relatar situações em que for detectada mercadorias perigosas não declaradas ou mal declaradas como carga, correio, bagagem não acompanhada, ou quando a mercadoria perigosa for detectada na bagagem dos passageiros e ou tripulação.
- Um relatório inicial deve ser enviado, logo que possível, à autoridade do Estado do operador, e à autoridade do Estado onde o incidente ocorreu.
- Cópias de quaisquer documentos relevantes assim como fotografias deverão ser anexadas ao relatório.
- Desde que seja seguro, toda a mercadoria perigosa, documentação, etc, relacionada com a ocorrência deve ser retida após o envio do relatório inicial à autoridade do Estado até indicação em contrário.



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.