



BOLETIM OFICIAL

SUMÁRIO

ASSEMBLEIA NACIONAL:

Despacho Substituição nº 82/VII/2009:

Substituindo o Deputado Ernesto Ramos Guilherme Rocha por Paulo da Cruz Guilherme.

CONSELHO DE MINISTROS:

Decreto-Lei nº 14/2009:

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

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA:

Cópia de Exposição e Acórdão nº 15/2008:

Proferidos nos Autos de Recurso do Contencioso Administrativo nº 39/2008, em que é recorrente CIDADE COMUNICAÇÕES, SA e recorrido o Ministro-Adjunto do Primeiro-Ministro da Juventude e Desportos.

Cópia de Acórdão nº 01/2009:

Proferidos nos Autos de Fiscalização Sucessiva Abstracta da Constitucionalidade e da Legalidade, em que é Recorrente o Sr. Procurador-Geral da República e Requerida a Assembleia Nacional.

ASSEMBLEIA NACIONAL

Gabinete do Presidente

Despacho Substituição nº 82/VII/2009

Ao abrigo do disposto na alínea *b*) do artigo 24º do Regimento da Assembleia Nacional, conjugado com o disposto nos artigos 4º, 5º e nº 2 do artigo 6º do Estatuto dos Deputados, defiro, a requerimento do Grupo Parlamentar do PAICV, o pedido de substituição temporária de mandato do Deputado Ernesto Ramos Guilherme Rocha, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral do Porto Novo, pelo candidato não eleito da mesma lista, Senhor Paulo da Cruz Guilherme.

Publique-se.

Assembleia Nacional, aos 16 de Abril de 2009. – O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*.

—o—

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei nº 14/2009

de 25 de Maio

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) do Estado de Cabo Verde, actualmente em vigor, foi aprovado pelo Decreto-Lei nº 56/2004, de 27 de Dezembro, tendo sido elaborado, para responder às necessidades de proteger a aviação civil de actos de interferência ilícita.

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

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

Por outro lado, com a criação do Departamento de Segurança da Aviação Civil no seio da Agência de Aviação Civil (AAC), várias Directivas de Segurança (DS) foram aprovadas pelo Conselho de Administração da AAC, todas elas procurando fazer com que Cabo Verde cumpra as normas e, na medida do possível, as recomendações

da Emenda 11 do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, tornando o actual PNSAC quase obsoleto, por desconforme com a regulamentação internacional, deixando de servir os fins para que fora elaborado.

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

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

Assim,

Ao abrigo do disposto no nº 1 do artigo 131º, do Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto e,

No uso da faculdade conferida pela alínea *a*) do nº 2 do artigo 203º da Constituição da República, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

Aprovação

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

Artigo 2º

Revogação

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

Artigo 3º

Entrada em Vigor

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

Visto e Aprovado em Conselho de Ministros

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

Promulgado em 14 de Maio de 2009

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 18 de Maio de 2009

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

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

CAPITULO I

Aspectos Gerais do Programa

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

1.1.1. Política de Segurança

1. Constitui objectivo primordial do Estado de Cabo Verde, em matéria de salvaguarda e protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, garantir o melhor nível possível de segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea;

2. Para o alcance de tal objectivo, o Estado de Cabo Verde, através da Agencia de Aviação Civil, enquanto autoridade nacional em matéria de segurança da aviação civil, no exercício das suas competências e no cumprimento das orientações gerais emanadas deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), cumprirá e fará cumprir as normas e as praticas recomendadas do Anexo 17, e adoptará regulamentos e directivas de segurança, instituindo princípios, praticas, procedimentos, especificações técnicas, critérios e materiais de orientação, de cumprimento obrigatório em todos os aeródromos do país, que visem garantir a segurança, a eficácia e a regularidade do sector e a segurança dos operadores nacionais e estrangeiros que prestam serviço em Cabo Verde e a partir de Cabo Verde, bem como no seu espaço aéreo e nos aeródromos civis nacionais;

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

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

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

6. O Governo exigirá por isso, de todas instituições públicas, forças e serviços de segurança nacionais, com responsabilidades atribuídas neste PNSAC, um concurso efectivo, e sem reservas, no cumprimento das medidas

preventivas e reactivas aqui previstas, contribuindo cada um na exacta medida das suas responsabilidades, para a materialização da política do Governo, claramente definida no presente diploma.

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

1.2.1. Objectivo do Programa

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

1.2.2. Âmbito de Aplicação

1. As medidas de segurança estabelecidas neste programa são aplicáveis aos vôos internacionais, e na medida do possível, aos vôos domésticos, na base da avaliação do risco feita pela autoridade de segurança da aviação civil;

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

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

1.2.3. Classificação

O PNSAC é um documento não classificado.

1.2.4. Distribuição

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

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

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

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

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

1.2.5. Adequação e Actualização do Programa

1. O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil deve ser objecto de contínua actualização e adequação do seu conteúdo para atender aos níveis de ameaça contra os objectivos da aviação civil existentes em cada momento, tanto no território e espaço aéreo sob soberania nacional, como no mundo. Igualmente, o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil ajustará o seu conteúdo às melhores práticas e procedimentos destinados a prevenir riscos e detectar ameaças contra a aviação civil;

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

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

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

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

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

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

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

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

SECÇÃO 1.3. Conceito de Segurança

A salvaguarda e protecção das pessoas e bens de actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, obrigam a definir um adequado sistema de segurança

que articule meios humanos, técnicos e electrónicos, bem como a estabelecer normas e procedimentos que permitam dissuadir, detectar, atrasar, responder e neutralizar aqueles actos.

1.3.1. Dissuasão

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

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

1.3.2. Detecção

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

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

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

1.3.3. Atraso

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

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

1.3.4. Resposta

1. A resposta primária a um acto de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil requer disponibili-

dade e intervenção imediatas do pessoal de segurança no local da ocorrência, dentro do espaço de tempo concedido pelos sistemas de detecção e de atraso colocados no terreno, por forma a conter ou anular por completo a acção ilegal;

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

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

1.3.5. Neutralização

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

SECÇÃO 1.4. Segurança e Facilitação

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

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

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

4. São elementos dessa estratégia:

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

SECÇÃO 1.5. Definições e Abreviaturas

1.5.1. Definições

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

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

1. Captura ilícita duma aeronave em voo;
2. Captura ilícita duma aeronave em terra;
3. Tomada de reféns a bordo duma aeronave ou num aeródromo;
4. Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior duma instalação aeronáutica;
5. Introdução a bordo duma aeronave ou num aeródromo, duma arma, dum engenho perigoso ou duma matéria perigosa, com fins criminoso;
6. Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança duma aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público, num aeródromo ou dentro duma instalação da aviação civil.

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

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

Aeronave em Voo – Situação duma aeronave a partir do momento em que, terminado o embarque, tenham sido fechadas todas as portas exteriores, até o momento em que uma dessas portas seja aberta para desembarque ou, em caso de aterragem forçada, até que a autoridade competente se responsabilize pela aeronave, bem como pelas pessoas e bens a bordo.

Aeronave fora de Serviço – Aeronave que se encontra estacionada por um período superior a 12 horas ou que não se encontra sob vigilância suficiente para detectar acessos não autorizados.

Aeródromo – Qualquer área delimitada de terra ou de água, incluindo as suas edificações e instalações e os seus equipamentos, destinada, total ou parcialmente, à chegada, ao movimento e à partida de aeronaves e como tal habilitada pela autoridade aeronáutica.

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

Aeroporto (Aeródromo Público Internacional) – Todo o aeródromo que o Estado contratante designar, no seu território, como aeródromo de entrada e de saída, destinado ao tráfego internacional e onde se efectuam

as formalidades de controlo aduaneiro, de controlo de pessoas, de saúde pública, de controlo veterinário e fitossanitário e outras formalidades análogas.

Aerossóis – Recipientes não recarregáveis feitos de metal, de vidro ou de plástico, contendo no seu interior um gás comprimido, liquefeito ou dissolvido sob pressão, com ou sem líquido, uma pasta ou um pó, e munido dum dispositivo que permite expulsar o conteúdo em partículas sólidas ou líquidas em suspensão num gás, ou sob a forma de espuma, de pasta ou de pó, ou ainda no estado líquido ou gasoso.

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

Agente Reconhecido – Agente, transitário ou outra entidade que tem relações comerciais com um operador aéreo e que executa controlos de segurança aceites ou exigidos pela autoridade aeronáutica, à carga, ao correio, às encomendas expresso e ao correio postal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arma de Fogo – Artefacto utilizado para a propulsão de projecteis sólidos por meio dum rápida expansão de gases obtidos geralmente pela queima controlada da pólvora.

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

Artigo Proibido – Um objecto susceptível de servir para praticar actos de interferência ilícita e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor.

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

Autoridade Aeronáutica – A Autoridade que o Estado de Cabo Verde dentro da sua administração designa como competente no âmbito de segurança da aviação civil, e que é responsável pela elaboração, actualização, implementação e controlo da aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

Autoridade Competente – O mesmo que Autoridade Aeronáutica.

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

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

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

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

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

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

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

Bagagem em Transferência – Bagagem que num aeródromo resulta do transbordo directo entre dois vôos diferentes, seja do mesmo operador aéreo, seja de operadores aéreos diferentes.

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

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

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

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

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

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

Carga – Artigos transportados a bordo duma aeronave e que não estão abrangidos pela definição de provisões de bordo, peças sobressalentes, correio e bagagem acompanhada e extraviada.

Carga Conhecida

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

2. Carga desconhecida que em seguida foi submetida a controlos de segurança apropriados.

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

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

Cartão de Embarque – Documento emitido pelo operador aéreo, contendo o número do vôo e o nome do passageiro, com a finalidade de permitir o embarque na aeronave.

Catering – fornecimentos de restauração.

Certificação – Avaliação e confirmação formal por parte da autoridade competente em como uma pessoa possui as competências necessárias para o desempenho das suas funções ao nível definido pela autoridade competente.

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

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

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

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

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

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

Contentor de Bagagem – Recipiente no qual se colocam as bagagens encaminhamento e seu transporte numa aeronave.

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

Controlo de Acesso – Procedimento de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objectos autorizados, podem ter acesso ao perímetro, área ou zona restrita de segurança.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Despacho de Passageiro – Ver *Check in*.

Documento de Identidade – Ver “Autorização”.

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

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

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

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

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

Estado da Matrícula – Estado onde a aeronave está matriculada.

Expedidor Conhecido:

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

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

Facilitação – Conjunto de medidas destinadas a agilizar o processamento e libertação de pessoas e bens, a fim de evitar demoras operacionais desnecessárias, sem comprometer a segurança da aviação civil.

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

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

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

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

Frete – Ver definição de carga.

Grupagem de Carga Integrada – Várias encomendas pertencentes a mais de uma pessoa que, para a expedição das mesmas por via aérea, estabeleceu singularmente um contrato com uma outra pessoa, que não é transportador aéreo regular.

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

Inquérito de Segurança – Avaliação das actividades dum aeródromo ou dum operador aéreo de modo a estabelecer as necessidades em matéria de segurança. Consiste em verificar se existem pontos vulneráveis que possam vir a ser explorados na execução dum acto de interferência ilícita, mau grado a implementação de medidas e procedimentos de segurança prescritos pelo PNSAC e de recomendar, em função da ameaça, as medidas para fazer face aos riscos identificados.

Inspeção de Segurança – Exame da implementação de um ou de vários aspectos dos procedimentos e medidas existentes num aeródromo, operador aéreo ou outra entidade que deva aplicar regras de segurança, visando avaliar se estão conformes com o PNSAC, determinar o grau de eficácia na execução dos mesmos, detectar e corrigir as eventuais não conformidades.

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

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

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

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

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

Líquidos – Entende-se por líquidos:

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

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

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

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

Mercadorias – Ver carga

Mercadoria Perigosa – Todo o artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, possa constituir um risco importante a saúde das pessoas ou para a segurança da aeronave.

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

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

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

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

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

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

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

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

Passageiros em Transferência – Ver Passageiros com correspondência.

Passageiro em Trânsito – Passageiro que parte de um aeródromo no mesmo voo em que chegou. Aplica-se também nas situações em que o operador muda de aeronave, mas mantém o mesmo número de voo.

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

Performances Humanas – capacidades e limites do ser humano que têm influência na segurança e na eficácia faz operações aeronáuticas.

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

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

Plano de Contingência – Plano desenvolvido a nível nacional, local e sectorial, abrangendo hipóteses de diversos actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos, visando garantir a continuidade das actividades e dos serviços, bem como responder a situações de emergência através da gestão de crises.

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

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

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

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

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

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

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

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

Rastreio – Execução dos meios técnicos ou outros com vista a detecção de armas, explosivos ou qualquer outro engenho, artigo ou substância perigosa que possam ser utilizados para a prática de um acto de interferências ilícitas.

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

Registo – O mesmo que *check in*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sistema de Detecção de Explosivos Primários (SDPE) – Sistema ou combinação de diferentes tecno-

logias capazes de detectar, e de o indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente do material de que seja feito.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5.2. Abreviaturas

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

- AAC – Agência de Aviação Civil
- ANSAC – Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil
- ARS – Área Restrita de Segurança
- ASA – Aeroportos e Segurança Aérea
- ATC – Controlo do Tráfego Aéreo
- AVSEC – Segurança da Aviação Civil
- COE – Centro de Operações de Emergência
- CV CAR – Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
- DS – Directiva de Segurança
- FAL/SEC – Facilitação e Segurança
- OACI – Organização da Aviação Civil Internacional
- PEI – Posto de Estacionamento Isolado
- PIA – Projecção de Imagens de Ameaça
- PN – Polícia Nacional
- PJ – Polícia Judiciária
- PNCQSAC – Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil
- PNFSAC – Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil
- PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
- PSA – Programa de Segurança Aeroportuário
- PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo

SECÇÃO 1.6. Fontes de Regulamentação

1.6.1. Organização da Aviação Civil Internacional

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

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

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

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

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

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

- a) Regras do Ar – Anexo 2;
- b) Operações de Aeronaves – Anexo 6;
- c) Facilitação – Anexo 9;
- d) Telecomunicações – Anexo 10;
- e) Serviços de Tráfego Aéreo – Anexo 11;
- f) Investigação de Acidentes de Aviação – Anexo 13;
- g) Aeródromos – Anexo 14;
- h) Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea – Anexo 18;
- i) Manual de Segurança para a Protecção da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita – Documento 8973;
- j) Regras do Ar e Serviço de Tráfego Aéreo – Documento 4444;
- k) Operações de Aeronaves – Documento 8168;
- l) Os Factores Humanos nas Operações de Segurança da Aviação Civil – Documento 9808;
- m) Manual de Supervisão – Documento 9734;
- n) Manual de Referência para as Auditorias de Segurança – Documento 9807.

1.6.2. Convenções e Protocolos Internacionais

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

1. **Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago)** – Resolução nº 18/2003, da Assembleia Nacional, publicada no *Boletim Oficial* nº 26, I Série em 18/08/2003;
2. **Convenção Referente às Infracções e a Certos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves (Convenção de Tóquio)** – Lei nº 54/III/89, publicada no Suplemento ao *Boletim Oficial* nº 27, em 13/07/1987;
3. **Convenção Para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves (Convenção de Haia)** – Lei nº 55/III/89, publicada no Suplemento ao *Boletim Oficial* nº 27, em 13/07/1987;
4. **Convenção Para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil (Convenção de Montreal)** – Lei nº 56/III/89, publicada no Suplemento ao *Boletim Oficial* nº 27, em 13/07/1987;

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

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

1.6.3. Acordos Aéreos

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

1.6.4. Legislação Nacional

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

1. **Lei nº 16/VII/2007, de 10 de Setembro** – Lei de Segurança Interna e Prevenção da Criminalidade;
2. **Lei nº 100/V/99, de 19 de Abril** – Estabelece as Bases Gerais da Protecção Civil;
3. **Decreto-Legislativo nº 1/2008, de 18 de Agosto** – Aprova a Lei Orgânica da Polícia Judiciária;
4. **Decreto-Legislativo nº 2/2008, de 18 de Agosto** – Aprova O Estatuto do Pessoal da Polícia Judiciária;
5. **Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto** – Aprova o Código Aeronáutico de Cabo Verde – Suplemento ao BO nº 26;
6. **Decreto-Legislativo nº 5/1993, de 12 de Maio** – Aprova o Estatuto do pessoal da Polícia Judiciária;
7. **Decreto-Lei nº. 39/2007, de 12 de Novembro** – Aprova a orgânica da Polícia Nacional;
8. **Decreto-Lei nº. 52/2006, de 20 de Novembro** – Previne e reprime certas situações contidas a bordo de aeronave civil, em vôo comercial, por passageiros desordeiros – *Boletim Oficial* nº 33;
9. **Decreto-Lei nº. 57/2005, de 29 de Agosto** – Estabelece o regime às contra-ordenações aeronáuticas civis – *Boletim Oficial* nº 35;
10. **Decreto-Lei nº. 56/2004, de 27 de Dezembro** – Aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, – *Boletim Oficial* nº 38;
11. **Decreto-Lei nº. 28/2004, de 12 de Julho** – Cria a Agência de Aviação Civil, (AAC) e aprova os respectivos Estatutos – *Boletim Oficial* nº 20;
12. **Decreto-Lei nº. 46/2003, de 10 de Novembro** – Cria, a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil – designada por Comissão Nacional FAL/SEC – *Boletim Oficial* nº 38;

13. **Decreto-Lei nº. 30/2003, de 01 de Setembro** – Aprova a Lei Orgânica das Alfandegas;
14. **Decreto-Lei nº 74/94, de 27 de Dezembro** – Define e regula as condições do exercício da actividade de segurança privada;
15. **Decreto Regulamentar nº 52/2007, de 5 de Fevereiro** – Define a quantidade de bebidas alcoólicas que integram o serviço de restauração a bordo de aeronaves civis em voo comercial – *Boletim Oficial* nº 6;
16. **Decreto-Regulamentar nº 18/99, de 20 de Dezembro** – Estabelece a organização do Serviço Nacional de Protecção Civil;
17. **Decreto Regulamentar nº 06/97, de 10 de Março** – Estabelece as normas para a organização e funcionamento do terminal de carga e correio do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral pela ASA – *Boletim Oficial* nº 9;
18. **Portaria nº. 34/2005, de 6 de Junho** – Aprova o modelo de cartão de identificação do pessoal e mandatários da Agência de Aviação Civil – *Boletim Oficial* nº 23;

1.6.5. Regulamentos Aeronáuticos

1. A Agência de Aviação Civil elaborou e aprovou as Partes 12 e 18 dos Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde (CV CAR 12 e 18);

2. A Parte 12 dos Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde (CV CAR 12) refere-se à Segurança Aeroportuária e a Parte 18 (CV CAR 18) trata da Segurança do Operador Aéreo;

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

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

1.6.6. Directivas de Segurança

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

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

1.7.1. Autoridade Competente

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

1. Desenvolver, implementar e manter o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil de Cabo Verde;

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

1.7.2. Poderes de Autoridade

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

- a) Aceder e inspeccionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, equipamentos e serviços das entidades sujeitas a inspecção e controlo da AAC;
- b) Requisitar documentos para análise, bem como equipamentos e materiais;
- c) Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades e encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
- d) Interditar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, uma aeronave de realizar voo, sempre que o incumprimento de normas represente claramente um risco para a segurança do mesmo, até que deixe de se verificar a situação que motivou a interdição;
- e) Identificar as pessoas que se encontrarem em violação flagrante das normas cuja observância lhes compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil;
- f) Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devem ter execução imediata no âmbito de actos de gestão pública.

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

SECÇÃO 1.8. Gestão de Matérias Classificadas

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

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

- a) Plano Nacional De Gestão de Crises;
- b) Programas de segurança de operadores aéreos e aeroportuários, programas de segurança relativos ao transporte de correio e carga, ao *catering*, bem como os comentários, instruções e orientações pertinentes sobre o assunto;
- c) Directivas de Segurança e Circulares de Informação classificadas, bem como comentários, instruções e orientações pertinentes sobre elas;
- d) Critérios de selecção usados no processo de inspecção de pessoas, bagagens ou carga;
- e) Planos de contingência, informações, comentários, instruções ou orientações pertinentes sobre o assunto;
- f) Especificações técnicas de equipamentos utilizados na detecção de armas, substâncias explosivas, incendiárias ou corrosivas;
- g) Descrição ou especificações técnicas de objectos utilizados para testar os equipamentos de rastreio e os parâmetros dos equipamentos;
- h) Salvo divulgação feita pela AAC, informação que esta considerar ser susceptível de revelar vulnerabilidades do sistema de aviação civil ou das facilidades da aviação civil, a ataques de elementos hostis, nomeadamente, detalhes de auditorias, inspecções, inquéritos, investigações, testes, infracções alegadas ou constatadas das normas em vigor e qualquer informação que possa conduzir à revelação de tais detalhes;
- i) As informações de carácter sensível, em especial as relativas a acidentes de aviação, incidentes de segurança e actos de interferência ilícita;
- j) Matérias relacionadas com avaliação da ameaça e do risco.

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

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

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

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

CAPITULO II

Divisão de Responsabilidades no Âmbito da Segurança da Aviação Civil

2.1. Autoridade Competente em Matéria de Segurança da Aviação Civil

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

1. Desenvolver, implementar e manter o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil de Cabo Verde;
2. Definir e atribuir tarefas para a implementação dos vários aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
3. Estabelecer os meios de coordenação das actividades entre as diferentes instituições nacionais, com a responsabilidade na implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
4. Disponibilizar à administração dos aeródromos, companhias aéreas que operam no território nacional e outras organizações concernentes, uma versão escrita de partes apropriadas do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
5. Rever e manter em efectividade o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, incluindo a avaliação das medidas de segurança e procedimentos no seguimento de um acto de interferência ilícita e tomar acções necessárias para relevar tanto a debilidade, como para prevenir a sua recorrência;
6. Rever e aprovar os Programas de Segurança dos operadores aéreos, dos aeródromos, dos fornecedores de serviços de *catering*, de *handling*, bem como doutras organizações, cuja actividade seja relevante para a segurança da aviação civil;
7. Assegurar que aos serviços responsáveis pela segurança dos aeródromos sejam garantidos os meios necessários, designadamente, humanos, materiais e em instalações, incluindo espaços para gabinetes, meios de comunicação, equipamentos de segurança adequados e de treino do pessoal de segurança;
8. Desenvolver e rever, segundo as necessidades, políticas nacionais relacionadas com a segurança da aviação civil;
9. Desenvolver e emitir regulamentos nacionais e directivas relativos à segurança da aviação civil;
10. Assegurar que a arquitectura das infra-estruturas aeroportuárias contenham requisitos necessários para a implementação de medidas de segurança da aviação civil de forma integrada, nos desenhos arquitectónicos de novas instalações ou alterações às existentes nos aeródromos de Cabo Verde;

11. Desenvolver e implementar o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil e coordenar o seu desenvolvimento e aprovar os Programas de Formação dos operadores;
12. Desenvolver e implementar o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil.

2.2. Administração Aeroportuária

1. A Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA) é responsável pela administração e funcionamento dos aeródromos nacionais nos termos do Decreto-Regulamentar nº 3/2001, de 4 de Junho.

2. A administração aeroportuária tem a responsabilidade do estabelecimento e da aplicação de medidas de segurança que visem prevenir actos de interferência ilícita nos aeródromos de Cabo Verde;

3. As responsabilidades de segurança da aviação específicas da ASA, compreendem, designadamente, as actividades seguintes:

- a) Estabelecer e executar programas de segurança em cada aeródromo sob a sua administração, detalhando as diversas medidas de segurança em vigor nos aeródromos e assegurando a sua conformidade com o presente Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil; Os referidos programas de segurança deverão ser submetidos à AAC para revista e aprovação;
- b) Nomear um titular responsável pela gestão da segurança em cada aeródromo o qual será encarregado da coordenação e aplicação e execução das medidas e procedimentos operacionais em conformidade com as disposições específicas do Programa de Segurança do Aeródromo;
- c) Fornecer cópias dos Programas de Segurança dos aeródromos, ou partes deles, a todos quanto tenham a necessidade de saber;
- d) Zelar para que as necessidades de segurança da aviação sejam tomadas em consideração na concepção e na construção de novas instalações bem como nas modificações a fazer nas instalações dos aeródromos.

2.3. Concessionários dos Aeródromos

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

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

2.4. Operadores de Companhias Aéreas

1. Os operadores aéreos nacionais que asseguram ligações domésticas ou internacionais deverão, antes do início das operações elaborar e submeter para a aprovação da Autoridade Aeronáutica um programa escrito de segu-

rança que satisfaça as exigências do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentos aplicáveis, a fim de proteger os passageiros, as tripulações, o pessoal em terra, a carga, o correio, as aeronaves e as instalações contra actos de interferência ilícita.

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

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

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

2.5. Polícia Nacional

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

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

- a) Prevenção e detecção dos crimes nas instalações aeronáuticas;
- b) Vigilância e patrulhas regulares de todas as zonas dos aeródromos;
- c) Vigilância dos passageiros à chegada e à partida, a fim de detectar eventuais suspeitas e ameaças para a aviação civil;
- d) Planificação das medidas de contingência em colaboração com a administração aeroportuária, a Polícia Judiciária, as Forças Armadas e outras forças ou serviços de segurança, para resposta, controle e normalização dos acontecimentos em caso de actos de desvio de aeronaves, sabotagem, ameaça de bomba ou outras ameaças, ataques no solo e desordens civis nas instalações e áreas aeroportuárias;
- e) Intervenção especializada, nos domínios de acções anti-terroristas, intervenções armadas, negociações em caso de tomada de reféns e levantamento de engenhos explosivos improvisados;
- f) Garantir uma resposta armada rápida a incidentes graves nos aeródromos de Cabo Verde;
- g) Vigiar e fiscalizar nos postos de fronteira a circulação de pessoas, incluindo a zona internacional dos aeródromos, podendo impedir a entrada

em território nacional de passageiros e tripulantes de aeronaves, indocumentados ou que não satisfaçam os requisitos legais exigíveis para o efeito;

- h) Impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de aeronaves que provenham de aeródromos de risco sob o aspecto sanitário, sem o prévio assentimento das competentes autoridades sanitárias;
- i) Efectuar escoltas de cidadãos alvos de medidas administrativas e judiciais de afastamento do território nacional, sem prejuízo da competência legalmente atribuída à Polícia judiciária;
- j) Efectuar o rastreio de passageiros e bagagens, da carga e do correio aéreo;
- k) Utilizar os equipamentos de rastreio existentes nos aeródromos;
- l) Realizar inspecções às aeronaves em situação de ameaça;
- m) Realizar formações do pessoal da PN em práticas e procedimentos de segurança da aviação que tenham ligação com estas operações.

2.6. Polícia Judiciária

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

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

- a) Sequestro, rapto ou tomada de reféns;
- b) Organizações terroristas e terrorismo;
- c) Captura ou atentado à segurança do transporte aéreo;
- d) Quaisquer outros, quando executados com bombas, granadas, matérias ou engenhos explosivos, armas de fogo e objectos armadilhados, armas nucleares, químicas e radioactivas.

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

2.7. Forças Armadas

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

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

2.8. Alfandegas

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

- 1. Visitar as aeronaves, quando o entendam conveniente, quer à chegada, quer à partida,

verificar os documentos e obter quaisquer esclarecimentos que interessem à fiscalização aduaneira;

- 2. Receber das aeronaves militares chegadas aos aeródromos às declarações e documentos relativos a carga e passageiros, quando for caso disso;
- 3. Superintender e fiscalizar dentro dos aeródromos, o movimento de carga, descarga, transbordo, circulação, trânsito e reexportação de mercadorias;
- 4. Prestar o auxílio que lhe seja pedido pelas autoridades aeronáuticas ou policiais, para cabal desempenho dos serviços a seu cargo.

2.9. Agência Nacional de Comunicações

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

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

2.10. Coordenador de Segurança Aeroportuário

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

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

2.11. Coordenador de Segurança do Operador Aéreo

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

2.12. Comandante da Aeronave

1. O comandante da aeronave é o responsável pela segurança da operação da aeronave e pela segurança das pessoas e bens a bordo.

2. O comandante da aeronave é detentor, durante o voo, dos necessários poderes de autoridade, designadamente os previstos na Convenção de Tóquio de 1963, tendo em vista assegurar a protecção da aeronave e das pessoas e bens a bordo.

3. O comandante da aeronave detém, em especial:

- a) Autoridade sobre a tripulação e passageiros a bordo, durante o voo;
- b) A responsabilidade pela disciplina e ordem durante o voo;
- c) A responsabilidade de verificar, antes do iniciar o voo, que todas as medidas e procedimentos de segurança em terra foram aplicados.

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

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

2.13. Protecção Civil

Na prevenção ou na ocorrência de acidentes ou catástrofes, o Serviço Nacional de Protecção Civil e todas as organizações que tenham responsabilidades na protecção da vida humana, na prestação de socorro, e na salvaguarda de bens, devem actuar de forma coordenada, dentro das respectivas áreas de competência, conforme

estabelecido nos PSA e nos Planos de Contingência, com o fim de preservar vidas humanas e o património publico e privado.

2.14. Empresas de Segurança Privada

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

CAPITULO III

Coordenação e Comunicações

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

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

2. A Comissão Nacional FAL/SEC compete:

- a) Aconselhar a AAC a respeito das medidas AVSEC necessárias para fazer face às ameaças dirigidas contra a aviação civil e as suas instalações e serviços;
- b) Seguir constantemente a aplicação das medidas e formular recomendações de alterações, resultante da avaliação da ameaça, da evolução da tecnologia e das técnicas AVSEC, e em função de outros factores;
- c) Assegurar a coordenação das medidas AVSEC entre as administrações, organismos e outras instituições encarregadas da execução do PNSAC, segundo a natureza e amplitude das ameaças;
- d) Assegurar que sejam tomadas em conta aspectos relativos à segurança nos projectos de concepção de novos aeródromos ou da modificação e expansão das instalações aeroportuárias existentes;
- e) Em coordenação com a AAC recomendar as alterações a introduzir na política geral da segurança da aviação no plano nacional e coordenar a sua aplicação;
- f) Avaliar as recomendações formuladas pelas comissões aeroportuárias FAL/SEC e, conforme o caso, assessorar a AAC nas decisões concernentes.

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

4. Além dos seus membros permanentes, a comissão pode convidar outras entidades ou personalidades a

participar nas suas reuniões, em função da matéria em discussão, de forma a colher subsídios técnicos de especialidade em benefício da tomada de decisão;

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

3.2. Comissão Aeroportuária FAL/SEC

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

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

3.3. Relações com a Imprensa

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

3.4. Comunicação / Cooperação com outros Estados

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

2. Para sucesso dessa cooperação inter-Estados, a AAC assegura o estabelecimento de linhas de comunicação com os responsáveis da segurança de aviação dos Estados, para troca de informações sobre as ameaças, actividades terroristas, experiências da utilização de equipamentos de segurança e práticas operacionais, nomeadamente:

a) **Programas Nacionais** - A pedido de outros Estados e segundo o regime de reciprocidade, Cabo Verde enviará a totalidade ou partes que interessem do seu Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, do seu Programa Nacional de Formação em segurança da Aviação civil e do seu Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil. Segundo as necessidades, Cabo Verde cooperará com outros Estados, a fim de adaptar o seu programa nacional, com vista a estabelecer práticas e procedimentos uniformes entre os Estados, e a reforçar, de um modo global, a segurança da aviação civil internacional;

b) **Medidas específicas de segurança** - Os pedidos de um outro Estado relativos às medidas particulares de segurança para um vôo específico

ou vôos específicos por operadores desse outro Estado serão, na medida do possível, satisfeitos. Estes pedidos serão dirigidos a AAC, que decidirá no mais curto espaço de tempo possível, comunicando a sua decisão ao Estado requerente, pela via mais rápida;

c) **Informações sobre a ameaça** - Quando, no decurso da recolha e/ou avaliação de informações sobre as ameaças dirigidas contra a aviação civil, Cabo Verde estiver na posse de informações credíveis sobre uma ameaça dirigida contra os interesses da aviação civil de um outro Estado, Cabo Verde notificará, imediatamente e pela via mais rápida possível, as autoridades competentes desse Estado. A Polícia Judiciária, em estreita cooperação com a AAC, é a entidade responsável pela troca de informações relativas a ameaças à aviação civil, com outros estados.

d) **Programa de formação em segurança da aviação** - Cabo Verde cooperará, segundo as necessidades, com outros Estados, na elaboração e implementação de programas de formação em segurança de aviação e na troca de informações respeitantes aos referidos programas;

e) **Acordos** - Nos acordos com outros Estados, em matéria da aviação civil, Cabo Verde pugnará pela inclusão de cláusulas referentes à segurança da aviação civil;

f) **Comunicação com a OACI** - Cabo Verde dará conhecimento à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) da identidade da autoridade competente em matéria de segurança da aviação, definida na secção 1.7 deste programa. Em caso de mudança dessa autoridade, a OACI será disso notificada o mais rápido possível;

g) **Notificação** - Cabo Verde notificará a OACI e todos os Estados interessados, com a brevidade possível, e através dos canais estabelecidos, qualquer acto de interferência ilícita contra a aviação civil, que ocorra no seu território, de acordo com o estabelecido no presente programa, bem como toda a diferença que haja na regulamentação nacional, em relação às normas do Anexo 17.

CAPITULO IV

Segurança dos Aerodromos

4.1. Áreas Públicas do Terminal de Passageiros

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

2. Caso os depósitos estejam localizados no interior do terminal de passageiros, os artigos somente poderão ser

aceites para armazenamento após inspeccionados manualmente, ou através de raios-X e mantendo o sector sob constante controlo e responsabilidade do concessionário;

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

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

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

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

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

4.2. Designação das zonas de acesso regulamentado

1. Cabe à Autoridade competente, em concertação com a Administração aeroportuária e a Polícia Nacional, definir as zonas vitais para as operações aeronáuticas em Cabo Verde, classificá-las como áreas de segurança restrita, após prévia avaliação do risco, e regulamentar o acesso às mesmas;

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

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

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

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

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

4.3. Protecção de zonas de acesso regulamentado

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. A finalidade da barreira de segurança é:

- a) Definir a área a ser protegida;

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

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

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

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

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

4.5. Identificação e protecção de pontos vulneráveis

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

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

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

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

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

4.6. Controlo de acesso – Condições Gerais

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

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

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

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

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

4.7. Controlo de Acesso – Pessoas

1. Os passageiros são autorizados a aceder às zonas de acesso regulamentado destinadas aos mesmos por razões de embarque, com a condição de possuírem os documentos abaixo indicados e se obrigarem a submeter às inspecções de controlo exigidos:

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

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

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

- a) Os pedidos de autorização de acesso às áreas regulamentadas dos aeródromos sejam endere-

cados por escrito pela entidade empregadora à administração aeroportuária responsável pela atribuição das autorizações de acesso;

- b) Os pedidos escritos são avaliados pela administração aeroportuária de modo a assegurar-se da legitimidade da solicitação e da necessidade da autorização;
- c) Os pedidos escritos podem ser submetidos à apreciação das autoridades policiais por forma a verificarem o passado criminal e policial do solicitante;
- d) Cada autorização conterá, no mínimo:
 - i. Uma fotografia do titular;
 - ii. Período de validade;
 - iii. As zonas de acesso regulamentado para as quais a autorização é válido;
 - iv. O nome do titular.

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

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

4.8. Controlo de acesso - veículos

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

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

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

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

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

4.9. Concepção de aeródromos

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

4.10. Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO V

Segurança das aeronaves

5.1. Controlo do acesso às aeronaves

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

2. As aeronaves em serviço devem ser permanentemente vigiadas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. Medidas preventivas antes dos vôos

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

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

- a) Uma inspecção do exterior da aeronave, com particular atenção para os compartimentos do trem de aterragem e das partes técnicas da aeronave;
- b) Uma inspecção detalhada do interior da aeronave, incluindo a cabine de passageiros, assentos, bagageiros, sanitários, compartimentos de carga e de serviço de bordo e cabine de pilotagem, entre outras;
- c) A supervisão das operações de manutenção e revisão;
- d) A prevenção de acesso não autorizado à aeronave;
- e) A inspecção de segurança da aviação civil dos passageiros e das bagagens de mão e de porão;
- f) A supervisão e protecção do carregamento da bagagem de porão, bem como a inspecção de carga, correio, suprimentos de aviação e provisões de serviço de bordo;
- g) Procedimentos de segurança para a tripulação e suas bagagens;
- h) A confirmação da presença de passageiros armados a bordo, pessoas sob custódia e seus acompanhantes e respectivos procedimentos de segurança;
- i) Um reexame das informações de segurança, com o propósito de analisar ameaças de actos ilícitos contra a aviação civil e suas implicações com o vôo;
- j) A verificação de procedimentos para a coordenação, o comando e o controle em situação de emergência.

5.3. Notificação de ameaças

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

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

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

5.4. Vôo sob elevado nível de ameaça

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

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

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

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

5. As áreas imediatamente adjacentes às pistas de aterragem e descolagem e de táxi, predefinidas para o percurso da aeronave, devem ser inspeccionadas antes do deslocamento da aeronave, de forma a garantir que esta permaneça livre de potenciais infractores;

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

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

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

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

5.5. Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO VI

Passageiros e bagagens de mão**6.1. Rastreio de passageiros**

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2. Recusa de rastreio

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

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

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

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

6.3. Artigos apreendidos

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

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

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

6.4. Separação de passageiros

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

- 1. Passageiros que não foram rastreados em conformidade com o presente PNSAC no aeródromo de partida ou no último aeródromo de embarque;
- 2. Passageiros que foram rastreados em conformidade com o presente PNSAC, mas que posteriormente se misturaram ou entraram em contacto com outros passageiros e a bagagem de cabine respectiva, não rastreados nos termos do disposto neste PNSAC;
- 3. O disposto na alínea anterior não é aplicável aos passageiros rastreados que se juntem aos membros da tripulação da aeronave a bordo da qual vão embarcar ou a outras pessoas formalmente isentas de rastreio, nos termos do presente PNSAC.

6.5. Mistura de passageiros rastreados e não rastreados

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

- a) A parte da zona estéril onde a mistura se produziu será evacuada e uma revista completa será efectuada pela PN;
- b) Os passageiros que partem bem como as suas bagagens de cabine serão submetidos a um novo rastreio antes de serem autorizados a embarcar;
- c) No caso em que se tenha conhecimento que um passageiro ou passageiros embarcados tenham tido acesso à aeronave após mistura ou contacto

acidental com pessoas/passageiros não rastreados, a referida aeronave será igualmente submetida a uma inspecção completa;

d) No caso em que, depois da partida de uma aeronave, se conclua que houve falha na execução dos procedimentos de rastreio do voo em questão, a autoridade competente do Estado de chegada será notificada da falha assim como da sua natureza.

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

6.6. Passageiros em trânsito e em transferência

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

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

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

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

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

6.8. Procedimentos especiais de rastreio

6.8.1. Passageiros com mobilidade reduzida

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

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

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

4. As respectivas bagagens de mão serão rastreadas normalmente.

6.8.2. Passageiros com reguladores cardíacos

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

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

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

6.8.3. Passageiros potencialmente conflituosos

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

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

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

3. A notificação escrita conterá os seguintes elementos:

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

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

6.9. Passageiros isentos de rastreio

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

- a) Presidente da República;
- b) Presidente da Assembleia Nacional;
- c) Primeiro-Ministro;
- d) Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
- e) Presidente do Tribunal Constitucional;
- f) Procurador-Geral da República;
- g) Provedor de Justiça.

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

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

6.10. Medidas relativas a passageiros desordeiros

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

1. Remoção de objectos potencialmente perigosos para a segurança de pessoas e bens, nomeadamente talheres, copos e garrafas de vidro, ou qualquer outro instrumento que possa servir como arma;

2. Afastamento de passageiros vulneráveis, tais como crianças, idosos e pessoas de mobilidade reduzida;
3. Controlo de todos os movimentos do passageiro desordeiro.

6.11. Rastreio da bagagem de mão

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

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

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

6.12. Malas diplomáticas

1. As malas diplomáticas (sacos consulares) com marcas exteriores visíveis de um Estado não serão rastreados ou examinados desde que estejam seladas e de que a pessoa portadora da mala diplomática apresente uma identificação e uma autorização apropriadas (passaporte diplomático ou oficial, carta de autorização) para transportar a referida mala.

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

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

6.13. Impossibilidade de utilização dos equipamentos

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

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

6.14. Transporte de líquidos na cabine

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

6.15. Transporte de armas em aeronaves

6.15.1. Na cabine

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

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

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

6.15.2. No porão

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

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

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

6.15.3. Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO VII

Bagagens de Porão

7.1. Aceitação e protecção da bagagem de porão

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

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

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

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

7.2. Reconciliação de passageiros com bagagens

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

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

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

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

5. Para que seja eficaz, o processo de verificação da concordância entre passageiros e bagagens deverá ser

específico para os passageiros iniciais, para os passageiros em transferência com o mesmo operador e para os em transferência com operadores diferentes.

7.3. Rastreio da bagagem de porão

A bagagem de porão será rastreada a 100% por um dos seguintes métodos:

1. Revista manual; ou

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

7.4. Isenção de rastreio da bagagem de porão

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

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

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

7.5. Bagagem extraviada, mal encaminhada ou não reclamada

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

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

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

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

7.6 Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO VIII

Carga, Correio e Encomendas Expresso

8.1. Controlos de segurança

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

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

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

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

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

8.2. Co-mat e Co-mail

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

8.3. Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO IX

Catering e outras Provisões de Bordo

9.1. Aplicação

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

9.2. Controlos de segurança

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

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

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

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

9.3. Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO X

Produtos e Materiais de Limpeza dos Operadores Aéreos

10.1. Aplicação

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

10.2. Controlos de segurança

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

- a) Designação dum responsável de segurança devidamente qualificado, encarregado de aplicar os controlos de segurança;
- b) No caso da companhia aérea possuir seu próprio serviço de limpeza às aeronaves, o coordenador

de segurança da companhia deve também ser responsável pela aplicação dos referidos controlos de segurança;

- c) Exigência de um elevado padrão de idoneidade na contratação do pessoal;
- d) O seu pessoal deverá ser seleccionado e treinado;
- e) Todo o pessoal que tenha acesso a zonas restritas de segurança deve ser submetido a verificação dos seus antecedentes policiais e criminais e deve cumprir as instruções de segurança da autoridade aeroportuária;
- f) Farão o controlo de acesso às suas instalações;
- g) Se tiverem instalações fora do aeródromo, todos os produtos e materiais de limpeza serão transportados em veículos fechados ou devidamente selados;
- h) O rastreio dos materiais e produtos de limpeza será realizado antes de se efectuar um “*co-mat*” dos mesmos para outros destinos;

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

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

10.3. Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO XI

Aviação Geral

11.1. Controlos de segurança

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

CAPITULO XII

Equipamentos de Segurança

12.1. Generalidades

1. O Programa de Segurança Aeroportuário deve descrever, detalhadamente, o tipo, a quantidade e a localização dos equipamentos de segurança utilizados na implementação das medidas preventivas de segurança da aviação civil;

2. As administrações aeroportuárias devem controlar os equipamentos de segurança utilizados nos respectivos aeródromos e manter actualizada a relação dos mesmos, descrevendo a sua identificação, designação, número de série, data de aquisição, local de uso, as datas e os responsáveis técnicos pelas últimas revisões de manutenção e de calibração;

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

12.2. Aquisição

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

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

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

12.3. Calibração

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

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

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

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

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

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

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

12.4. Manutenção

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

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

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

12.5. Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO XIII

Seleccção e Formação do Pessoal

13.1. Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil

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

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

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

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

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

13.2. Certificação do Pessoal de Segurança

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

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

13.3. Cadastro de pessoal AVSEC

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

CAPITULO XIV

Controlo de Qualidade

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

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

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

14.2. Objectivos do programa

O PNCQSAC terá, designadamente, os seguintes objectivos:

1. Verificar a eficácia da aplicação das medidas de segurança;

2. Fazer o acompanhamento da conformidade com as disposições do PNSAC;

3. Determinar se o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil é adequado e eficaz;

4. Zelar para que todas as pessoas com responsabilidades no domínio da segurança da aviação sejam efectivamente formadas e instruídas para a execução das suas funções;

5. Zelar para que os actos de interferência ilícita sejam investigados;

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

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

14.3. Aplicação

O PNCQSAC deverá aplicar-se:

1. Aos vôos de transporte civil internacional;

2. Aos vôos nacionais;

3. As aeronaves transportando somente carga ou correio.

14.4. Frequência

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

CAPITULO XV

Gestão de Actos de Interferência Ilícita

15.1. Generalidades

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

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

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

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

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

15.2. Definição de Responsabilidades

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

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

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

15.3. Medidas iniciais

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

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

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

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

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

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

15.4. Actos de Interferência Ilícita

15.4.1. Comissão Nacional de Gestão de Crises

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

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

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

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

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

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

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

15.4.2. Comissão Local de Gestão de Crises

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

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

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

- a) Coordenar todo o tipo de acções relativas ao incidente que devam ser levadas a cabo no local;
- b) Manter informado a Comissão Nacional de Gestão de Crises e indicar possíveis acções a tomar;
- c) Executar as instruções da Comissão Nacional de Gestão de Crises;
- d) Coordenar as equipas de trabalho que dependam de si.

15.4.3. Ameaça de Bomba

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

15.5. Comando e Controlo

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

15.6. Responsabilidade dos Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo

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

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

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

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

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

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

15.7. Negociação

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

2. Sempre que uma crise originada pela execução de um acto de interferência ilícita, exija a negociação, deve-se recorrer a especialistas nacionais, devidamente certificados pela Autoridade Nacional Competente para o efeito, ou na sua falta, a especialistas estrangeiros disponíveis.

15.8. Intervenção Armada

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

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

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

15.9. Comunicação e cooperação

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

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

15.10. Relatórios**15.10.1. Notificação aos Estados**

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

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

5. A OACI.

15.10.2. Notificação à OACI

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

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

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

15.11. Plano Nacional de Gestão de Crises

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

15.12. Exercícios de Gestão de Crises

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

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

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

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

5. O Plano Nacional de Gestão de Crises será revisto sempre que ocorrer uma crise real de modo a corrigir-se qualquer insuficiência constatada aquando dum exercício ou duma crise.

CAPITULO XVI

Ajustamento do Programa e Planos de Contingência**16.1. Ajustamento do programa**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16.3. Avaliação das informações específicas sobre a ameaça

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

16.4. Difusão da informação sobre ameaça

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

16.5. Reacções às informações sobre ameaça

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

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

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

16.6. Desenvolvimento de procedimentos

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

CAPITULO XVII

Financiamento do Programa

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

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

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

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

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Secretaria

Exposição

CÓPIA:

Da exposição e do acórdão proferidos nos Autos de Recurso do Contencioso Administrativo n.º 39/08, em que é recorrente, **CIDADE COMUNICAÇÕES, SA** e recorrido o **MINISTRO-ADJUNTO DO PRIMEIRO MINISTRO DA JUVENTUDE E DESPORTOS**.

Cidade Comunicações, SA, - Rádio Cidade FM, representada pelo seu Presidente do Conselho de Administração, inconformada com o despacho de S. Ex.^a o Ministro Adjunto do Primeiro Ministro da Juventude e Desportos que cancelou a autorização que lhe fora concedida para emissão de sinais radiofónicos nas ilhas de Santiago, São Vicente e Sal, dele interpôs recurso contencioso, pedindo a anulação do referido despacho. Posteriormente, juntou um documento do qual consta um despacho daquela entidade recorrida datado de 28.10.08, que concede à recorrente autorização para a emissão de sinais radiofónicos nas ilhas supra citadas, e pedindo que se declare extinta a instância, por inutilidade superveniente, manifestando desta forma a sua falta de interesse no prosseguimento da lide.

Ora tendo a entidade recorrida concedido de novo a licença que anteriormente revogara e que constituía o objecto do presente processo, como está documentalmente provado nos autos, o recurso perdeu a razão de ser, tornando-se por consequência inútil qualquer pronunciamiento do tribunal sobre a questão.

Termos em que ao abrigo do disposto no art. 287º al.e) do Código de Processo Civil, aplicável por força do previsto no artº 55º do D.L. 14-A/83, de 22 de Março, se propõe que se declare extinta a instância por inutilidade superveniente da lide.

À próxima conferência independentemente de vistos.

Praia, 11 de Novembro de 2008.

Rubr, *Maria de Fátima Coronel* — Juíza Conselheira — Relatora.

Acórdão n.º 15/2008

Em conformidade com a exposição que antecede, acordam os juizes do Supremo Tribunal de Justiça em declarar extinta a instância, por inutilidade superveniente da lide.

Custas pela recorrente, fixando-se a taxa de justiça em 5.000\$00 (cinco mil escudos).

Praia, 14 de Novembro de 2008.

Assinados, *Maria de Fátima Coronel* - relatora, *João da Cruz Gonçalves* e *Raul Querido Varela* - adjuntos.

Está conforme

Secretaria do Supremo Tribunal de Justiça, na Praia, aos 12 de Maio de 2009. — A Ajte de Escrivão de Direito, *Maria Filomena Sequeira Tavares*.

CÓPIA:

Do Acórdão proferidos nos Actos de Fiscalização Sucessiva Abstracta da Constitucionalidade e da Legalidade, Reg. Sob o nº 01/2009 em que é Requerente – O Sr. Procurador-Geral da República e Requerido a Assembleia Nacional.

Acórdão nº 01/2009

Acordam, em Plenário, no Supremo Tribunal de Justiça, enquanto Tribunal Constitucional:

I. S^a Exc^a o Senhor PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA (PGR) requereu ao Supremo Tribunal de Justiça (STJ), enquanto Tribunal Constitucional (TC), e ao abrigo do disposto nos arts. 275º da Constituição da República de Cabo Verde (CRCV)¹, e 11º, al. c), 51º a 62º, 69º, al. d) e 70º a 74º da Lei Nº 56/VI/2005 (LTC)², de 28.02., a FISCALIZAÇÃO SUCESSIVA ABSTRACTA DA CONSTITUCIONALIDADE E DA LEGALIDADE da Resolução nº 92/VII/2009, de 4 de Fevereiro, da Assembleia Nacional que contém a designação de dois cidadãos para, integrando o STJ, exercerem o cargo de Juiz Conselheiro do mesmo Tribunal.

Juntou fotocópia do *Boletim Oficial* I Série, nº 5, Suplemento, de 4 de Fevereiro de 2009, em que foi publicada a mencionada Resolução nº 92/VII/2009 da Assembleia Nacional, bem assim uma Certidão do Registo do Nascimento do cidadão Raul Querido Varela.

Entende o Sr. PGR que a referida Resolução nº 92/VII/2009, no que respeita à eleição do cidadão Raul Querido Varela para Juiz Conselheiro do STJ, não está conforme ao disposto nos arts. 2º, nº 1, e 3º da CRCV, e ainda que a mesma viola o requisito da idade imposto pelo artigo 31º da Lei nº 102/IV/93.

Apresentou as suas alegações, aliás mui doutas, nas quais formulou as seguintes CONCLUSÕES:

- “a) A Resolução nº 92/VII/2009, de 4 de Fevereiro, tem conteúdo individual e concreto, e está sujeito à fiscalização abstracta da constitucionalidade e da legalidade;
- b) A eleição de cidadãos para o cargo de Juiz Conselheiro do STJ está subordinada ao princípio do estado de Direito democrático, ao princípio da constitucionalidade e da legalidade do Estado, ao princípio da “legalidade democrática”, e à lei geral;
- c) O acto do Estado, emanado de qualquer dos seus órgãos, que contraria lei ordinária e esteja em desconformidade com a Constituição, designadamente com o princípio da constitucionalidade e da legalidade do Estado e com o princípio da “legalidade democrática”, insitos nos artigos 2º, nº 1, e 3º da CRCV, é inválido, porque inconstitucional e ilegal;

- d) O cargo de funções de Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça traduzir-se-ia em exercício de funções públicas;
- e) O limite de idade para o exercício de funções públicas é imprescindível para a eleição ao cargo de Juiz Conselheiro do STJ;
- f) O cidadão que tiver completado 65 anos de idade não pode ser eleito para exercer funções de Juiz Conselheiro do STJ;
- g) A Resolução nº 92/VII/2009, de 4 de Fevereiro, na parte referente à eleição do cidadão Raul Querido Varela para o cargo de Juiz Conselheiro do STJ viola os artigos 2º, nº 1, e 3º da CRCV, e o artigo 31º da Lei nº 102/IV/93, de 31 de Dezembro, sendo, por isso, inconstitucional e ilegal;
- h) A declaração de inconstitucionalidade da Resolução nº 92/VII/2009, de 4 de Fevereiro, na parte referente à eleição do cidadão Raul Querido Varela para o cargo de Juiz Conselheiro do STJ, não pode ter como efeito a reprivatização da Resolução nº 77/V/98, de 3 de Março, visto que tal conduziria à sua inconstitucionalidade e ilegalidade, com base nos fundamentos que supra se aduziu;
- i) Nos termos do artigo 280º, números 1, 2 e 4, da CRCV, o Tribunal deve declarar, expressamente, que a declaração de inconstitucionalidade e da ilegalidade da Resolução nº 92/VII/2009, de 4 de Fevereiro, não tem como efeito a reprivatização da Resolução nº 77/V/98, de 3 de Março”.

Pelos fundamentos expostos, pede que seja declarada a inconstitucionalidade e a ilegalidade da Resolução nº 92/VII/2009, de 4 de Fevereiro, na parte referente à eleição do cidadão Raul Querido Varela para o cargo de Juiz Conselheiro do STJ, nos termos e para os efeitos dos artigos 279º, nº 1, e 280º, nº 1, da Constituição, declaração que, em seu entender, deve ter os efeitos previstos nos arts. 279º, nº 1, e 280º, nº 1, da Constituição, “com excepção da reprivatização da Resolução nº 77/V/98, de 3 de Março”.

Autuado o expediente, o mesmo foi concluso ao Senhor Presidente do STJ que proferiu despacho admitindo o pedido formulado e ordenando a notificação da entidade produtora da referida Resolução, a Assembleia Nacional, na pessoa do seu Presidente, nos termos e para os efeitos do disposto no artº 60º da Lei nº 56/VI/2005.

Na sua resposta, o Senhor Presidente da Assembleia Nacional ofereceu o merecimento dos autos e juntou documentos relativos ao processo de candidatura do Dr. Raul Querido Varela, bem como um parecer jurídico.

Elaborado o Memorando a que se refere o nº 2 do artº 71º da Lei nº 56/VI/2005, procedeu-se ao debate a que se refere o nº 2 do mencionado artigo.

Cumpra, pois, decidir.

II. Em sede da “FISCALIZAÇÃO DA CONSTITUCIONALIDADE”, constante do TÍTULO II, PARTE VI (“DAS GARANTIAS DE DEFESA E DA REVISÃO DA

¹Aprovada pela Lei Constitucional nº 01/IV/92, de 25 de Setembro, revista pela Lei da revisão Constitucional nº 01/IV/95, de 13 de Novembro, e pela Lei Constitucional nº 01/V/99, de 23 de Novembro.

²Lei nº 56/VI/2005 (LTC): regula a competência, a organização e o funcionamento do Tribunal Constitucional, o estatuto dos seus juizes e os processos sob sua jurisdição.

CONSTITUIÇÃO’), a Constituição da República prevê nomeadamente o controlo abstracto e sucessivo da constitucionalidade e da legalidade não só de norma jurídica como também de acto material e concreto, com resulta dos artigos 219º, nº 1, al^a a), e 275º da CRCV.

No caso em análise, a Resolução da Assembleia, na medida em que se traduz num acto material e concreto, está subordinada ao controle da constitucionalidade e da legalidade, tal como prevê alias o mencionado dispositivo legal.

Na verdade, a Constituição ao prever que compete ao TC “*administrar a Justiça em matérias de natureza jurídico-constitucional*”, admite designadamente a fiscalização da constitucionalidade e da legalidade, nos termos do artº 219º, nº 1, al^a a), da CRCV, e que o TC “*aprecia e declara*” a “*inconstitucionalidade de quaisquer normas ou resoluções de conteúdo material normativo ou individual e concreto*” - alínea a) - e a “*ilegalidade das resoluções referidas na alínea a)*” - alínea b).

Por sua vez, a Lei nº 56/VI/2005, de 28.02. (LTC), vem prever nomeadamente “*a fiscalização sucessiva abstracta e concreta da constitucionalidade das normas e resoluções de conteúdo normativo ou individual e concreto*” - artº 11º, al. c) -, bem como “*a fiscalização sucessiva abstracta da legalidade das resoluções de conteúdo normativo ou individual e concreto*” - artº 11º, al. e) -, estando os processos regulados nos arts. 50º e ss. da mesma lei.

Do exposto se conclui que a jurisdição constitucional se abre sempre que se suscite uma questão de constitucionalidade ou ilegalidade quer de um acto normativo, com valor de lei ou com valor meramente regulamentar, quer de um acto de conteúdo individual e concreto³.

III. As questões centrais que importa resolver neste recurso de constitucionalidade e de legalidade resumem-se nos seguintes pontos: saber se, como entende o Sr. PGR, o requisito da idade máxima (65 anos), constante do artº 31º da Lei nº 102/93 é “*imprescindível para a eleição ao cargo de Juiz Conselheiro do STJ*”, e se os princípios da constitucionalidade e da legalidade do Estado ou “*legalidade democrática*”, ínsitos nos artigos 2º, nº 1 (“*Estado de Direito Democrático*”) e 3º (“*Soberania e Constitucionalidade*”) da CRCV terão sido violados pela Resolução nº 92/VII/2009, sendo certo que a análise da segunda questão está condicionada à resposta positiva da primeira.

Inerentemente ligadas à resolução da primeira questão surgem outras, que lhe são, por assim dizer, instrumentais. Assim, importará também saber como deverá entender-se a remissão que consta do nº 4, “*in fine*”, do artº 290º da Constituição, ou seja, quais serão esses “*demais requisitos estabelecidos por lei*” a que o legislador constitucional faz referência e admite, ou em que circunstâncias ou dentro de quais parâmetros essa remissão para a lei ordinária deverá ser entendida.

³Não há dúvida de que atendendo a que a jurisdição constitucional abrange actos de “conteúdo individual e concreto”, pode suscitar dificuldades quanto à sua extensão e limites “em face da jurisdição administrativa, pois esta em geral aprecia os actos normativos não legislativos” (cft. G. Canotilho, in “Direito Constitucional”, 4ª ed., p. 810) e tendo em consideração o disposto nas alíneas e) e f) do artº 241º da Constituição.

Do mesmo modo importará saber qual deverá ser a interpretação da referida norma - do nº 4, “*in fine*”, do artº 290º da Constituição - feita em harmonia sistemática com o Estatuto dos Magistrados Judiciais e as leis relativas à Administração Pública (AP) para as quais remete o mencionado Estatuto, ou seja, em que circunstâncias serão aplicáveis aos magistrados judiciais e em particular aos Conselheiros do STJ as leis relativas à “*função pública*”.

As normas (regras e princípios) que, segundo o Sr. PGR, foram afrontadas pela Resolução nº 92/VII/2009, no que respeita à eleição do cidadão Raul Querido Varela para o cargo de Juiz conselheiro do STJ, são as dos arts. 2º, nº 1, e 3º da CRCV e o artº 31º da Lei nº 102/IV/93. Trata-se do controlo de uma resolução de conteúdo individual e concreto, consubstanciando inequivocamente um acto administrativo, o que, como já referimos, é constitucionalmente admitido.

São os seguintes os textos das normas mencionadas pelo Sr. PGR:

- do artº 2º, sob a epígrafe “*Estado de Direito Democrático*”, nº 1, da CRCV,: “*A República de Cabo Verde organiza-se em Estado de direito democrático assente nos princípios da soberania popular, no pluralismo de expressão e de organização política democrática e no respeito pelos direitos e liberdades fundamentais*”.

- do artº 3º, sob a epígrafe “*Soberania e constitucionalidade*”, da mesma CRCV, “*1. A soberania pertence ao povo, que a exerce pelas formas e nos termos previstos na Constituição. 2. O Estado subordina-se à Constituição e funda-se na legalidade democrática, devendo respeitar e fazer respeitar as leis. 3. As leis e os demais actos do Estado, do poder local e dos entes públicos em geral só serão válidos se forem conformes com a Constituição*”.

- do artº 31º, sob a epígrafe “*Idade para a cessação de função*”, da Lei nº 102/IV/93: “*Não podem continuar a exercer funções públicas os funcionários ou agentes que completarem 65 anos de idade*”.

Para responder às questões supra apontadas e procurar encontrar soluções para as mesmas, importa que se refira, ainda que em traços breves e esquemáticos, ao estatuto, o que é de facto incontornável, que a Constituição reserva aos tribunais e aos juízes e em particular os Conselheiros do STJ e saber se esse estatuto constitucional é ou não compatível com a inserção da função jurisdicional na “*função pública*”.

Começando por uma breve menção do princípio da separação de poderes que, como é sabido,

é um dos princípios sobre que assenta a organização política da República de Cabo Verde.

Como projecção e integrante do princípio maior e estruturante do Estado que é o princípio do Estado de Direito consagrado na Constituição da República (vd. arts. 2º, nº 2; 118º, ns. 1 e 2; 208º e ss. da CRCV), o mesmo⁴ terá visado, ao menos inicialmente, por um lado e num plano constitucional, retirar ao Executivo o poder de legislar,

⁴Separação que não é absoluta, como resulta da própria norma constitucional ínsita no nº 2 do artº 118º da CRCV (...).

e, por outro lado e já num plano administrativo, retirar do Executivo a função judicial, evitando quaisquer confusões que possam existir entre essas funções e os órgãos do Estado⁵.

Em decorrência desse princípio, a Constituição concebe os tribunais, no âmbito organizatório dos poderes soberanos constitucionalmente consagrados, como órgãos de soberania, separados dos demais órgãos do Estado, aos quais cabe “*administrar a justiça em nome do povo*” (arts. 118º, nº 1, e 209º, nº 1). Trata-se, já se sabe, do Poder Judicial, com assento constitucional nas normas dos arts. 208º e ss. da CRCV. Essa função do Estado de administrar a justiça – função jurisdicional – só pode ser exercida por juízes nos termos e através dos tribunais constitucionalmente previstos (arts. 209º, 213º a 219º da CRCV).

Como observa G. Canotilho⁶, “*a posição jurídica dos tribunais é idêntica à dos outros órgãos constitucionais de soberania...*” apresentando “*porém especificidades próprias em relação outros órgãos de soberania. Em primeiro lugar, os tribunais estão “sujeitos à lei”, donde deriva não propriamente uma relação de hierarquia órgãos legislativos-órgãos judiciais, mas a especificidade da própria função judicial: garantia, concretização e desenvolvimento do direito, revelado em via principal, pelos actos legislativos da Assembleia (...) e do Governo*”.

Os juízes, como titulares de um órgão de soberania, os tribunais, possuem um “*estatuto próprio*” como resulta do nº 1 do artigo 220º da Constituição⁷, estatuto que não se confunde com o da função pública. Por isso a aplicação da lei ordinária relativa à Administração Pública (AP) aos juízes deverá sempre respeitar os princípios constantes da Constituição e esse Estatuto⁸, que regula a carreira profissional dos Magistrados Judiciais - ingresso, desenvolvimento profissional (promoção e progressão), direitos, deveres, incompatibilidades, aposentação e jubilação, estatuto remuneratório, responsabilização disciplinar e situações jurídicas diversas.

Acentua, com singela clareza, a relevância do estatuto próprio para a Magistratura Judicial o juspublicista V. Brito, in Parecer junto aos autos, quando afirma que “*Por ser titular de um órgão de soberania com um Estatuto próprio constitucionalmente conformado e enformado, não pode a disciplina do acesso e da carreira profissional dos Magistrados Judiciais ser submetida a outros estatutos que não o seu. A aplicação aos Juízes de regras oriundas da lei ordinária deverá ser feita sempre de acordo com o*

⁵No campo do Direito Administrativo, o princípio da separação dos poderes visou a separação entre a Administração e a Justiça, isto é, retirar a Administração pública a função judicial e retirar aos tribunais a função administrativa – Freitas do Amaral, in “Curso de Direito Administrativo”, Almedina, Vol. II, reimpressão de 2001, pág. 13.

⁶In “Direito Constitucional”, Almedina, 1989, pág. 588.

⁷A Constituição da República dispõe no seu artº 220º, nº 1, que “A magistratura judicial forma um corpo único, autónomo e independente de todos os demais poderes e rege-se por este estatuto próprio”; o Estatuto dos MJ, no seu artº 1º, nº 1, retoma a formulação constitucional ao dispor que “Os Juízes formam um corpo único autónomo e independente de todos os outros órgãos de soberania, e regem-se por este Estatuto”, unicidade que se contrapõe à pluralidade.

⁸O Estatuto dos Magistrados Judiciais (actualmente em vigor) foi aprovado pela Lei nº 135/IV/95, de 03.07, e alterado pela Lei nº 64/V/98, de 17.08..

seu Estatuto constitucional e a sua qualidade de titular de órgão de soberania, sob pena de inconstitucionalidade.” E acrescenta: “*Disto decorre que o Juiz não é um funcionário, mas sim titular de um órgão de soberania, e o seu Estatuto próprio afasta naturalmente a possibilidade de se lhe aplicar normas destinadas a regular o acesso à carreira de agente da Administração Pública, sendo, aliás, inconstitucional a aplicação dessas normas contidas na Lei ordinária nº 102/1V/93*”.

Os traços característicos do exercício da judicatura (vd. arts. 3º a 6º do Estatuto), que são a independência - pois o juiz não recebe ordens nem instruções de nenhuma entidade -, a obediência exclusiva à lei, a inamovibilidade e a irresponsabilidade pelas suas decisões, indicam claramente que o exercício dessa função é incompatível com uma relação de subordinação a uma entidade empregadora ou patronal, o que constitui uma garantia de defesa dos próprios direitos e interesses protegidos dos cidadãos.

De entre essas características assume especial relevo a da independência, a qual, refira-se, não é afectada pelo “dever de acatamento pelos tribunais inferiores das decisões proferidas em via de recurso, pelos Tribunais superiores” (vd. artº 4º do Estatuto), pois, como assinala Vladimir Brito (ibidem) “*As decisões dos Tribunais superiores que contenham determinações jurídico-processuais dirigidas aos Tribunais inferiores, têm sempre natureza processual e de cumprimento de decisão judicial, que, por regra, não bole com a independência do Juiz.*”

Decorre desse estatuto constitucional dos juízes que estes não integram - nem podem integrar - a função pública.

Freitas do Amaral⁹ define a Administração Pública em sentido orgânico como sendo “*o sistema de órgãos, serviços e agentes do Estado, bem como das demais pessoas colectivas públicas, que asseguram em nome da colectividade a satisfação regular e contínua das necessidades colectivas de segurança, cultura e bem-estar*”. E acrescenta: “*a noção orgânica de Administração Pública compreende duas realidades completamente diferentes - por um lado, as pessoas colectivas públicas e serviços administrativos; por outro, os funcionários e agentes administrativos (...) Chama-se vulgarmente burocracia, ou função pública, ao conjunto dos indivíduos que trabalham como profissionais especializados ao serviço da Administração*”.

Essas pessoas vinculam-se à AP participando na realização da actividade administrativa, destacando-se, como traços característicos dessa vinculação, a submissão a uma hierarquia profissional (ou a hierarquias profissionais) e a subordinação jurídica e consequente dever de obediência a ordens, instruções e directrizes.

A essa segunda dimensão da AP em sentido orgânico se liga, pois, a noção de função pública em sentido estrito.

Nota João Alfaia¹⁰ que “*O conjunto das funções ou tarefas abrangidas nos cargos dos agentes (funcionários ou não) de todas as pessoas colectivas públicas de direito público constitui a função pública que, assim, poderá ser*

⁹In “Curso de Direito Administrativo”, Almedina, 1986, ps. 36, 37 e 38.

¹⁰In “Conceitos Fundamentais do Regime Jurídico do Funcionalismo Público”, Almedina, 1985, p. 7

definida como a actividade desenvolvida pelos órgãos e agentes das pessoas colectivas públicas de direito público no sentido de assegurar – directa ou indirectamente – a satisfação das necessidades públicas”.

Como afirmam G. Canotilho e V. Moreira¹¹ importa “*distinguir entre função pública e cargos públicos, pois uma coisa é o direito de acesso à função pública e, outra, o de acesso aos cargos públicos, figurando o primeiro entre os direitos pessoais e o segundo entre os direitos de participação política (...) A função pública supõe uma relação de trabalho ou de serviço; o cargo público supõe um titular de um órgão do Estado ou de outra pessoa colectiva pública”.*

Distinguindo as duas situações, a Constituição da República refere-se, no seu artº 41º, ao direito de escolha da profissão e de acesso à função pública (“*jus ad officium*”, “*jus in officio*” e desenvolvimento profissional - promoção e progressão) e, no seu artº 55º, ao direito de participação na direcção dos assuntos públicos, isto é, ao acesso e exercício de cargos públicos.

Do conceito constitucional de “*função pública*”, no sentido rigoroso e restrito, referido no artigo 41º da Lei Fundamental, estão clara e necessariamente excluídos os titulares dos órgãos de soberania, quer os do poder político quer os juizes, uns e outros titulares de cargos públicos a que se refere o artº 55º da CRCV.

De todo o exposto, resulta que a inclusão dos juizes no conceito de função pública colidiria com o seu estatuto constitucional¹² e a própria estrutura organizativa do Estado, vertida no princípio estrutural do Estado de Direito acolhido constitucionalmente (artº 2º da CRCV).

A Constituição da República leva em devida conta a evolução constitucional operada nos sistemas constitucionais democráticos (sobretudo do mundo ocidental) e parte da concepção jusfilosófica da dignidade da pessoa humana, como pedra angular da construção do estado constitucional¹³, reconhecendo assim o primado da pessoa humana face ao Estado. As constituições deixaram de constituir meras cartas políticas sobre o estatuto do Estado para passarem a consagrar, e, em primeiro lugar, um leque de direitos fundamentais além de princípios básicos (fundamentais) e conferindo aos mesmos um conjunto de garantias de efectividade, visando a sua materialização, como acontece com a nossa Constituição.

Ao definir a função jurisdicional, a Constituição acentua com particular realce o carácter tutelador e pacificador dessa função (v artº 208º): a missão dos tribunais é assegurar a defesa dos direitos e interesses legítimos

¹¹ In “Constituição da República Portuguesa anotada”, vol. I, pº 660.

¹² Como acentua Freitas do Amaral, enquanto que a “justiça é assegurada por tribunais cujos juizes são independentes no seu julgamento e inamovíveis no seu cargo; pelo contrário, a administração pública é exercida por órgãos e agentes hierarquizados, de modo que em regra os subalternos dependem dos seus superiores, devendo-lhes obediência nas decisões que tomam e podendo ser transferidos ou removidos livremente para lugar diverso” (ibidem, ps. 48 e 49).

¹³ Na expressão de G. Canotilho e V. Moreira a dignidade da pessoa humana constitui “a trave mestra de sustentação e legitimação da República e da respectiva compreensão da organização do poder político (...) em que se baseiam “muitos direitos fundamentais” ... e “alimenta materialmente o princípio da igualdade...” (ibidem, ps. 198 e 199)

dos cidadãos e dirimir os conflitos de interesse, públicos e privados (tutela dos direitos), assim como reprimir as violações da legalidade democrática (tutela do Direito).

De modo coerente o legislador constitucional concebe determinado estatuto constitucional aos tribunais e aos juizes de que se sobressaem os referidos princípios da independência e da exclusiva obediência à lei. E como refere Vieira de Andrade (in “*Os Direitos Fundamentais*”, ps. 338/9) “*O meio de defesa por excelência dos direitos, liberdades e garantias é (...), constituído pelo recurso aos tribunais (...). A independência do Poder Judicial e a sua vinculação exclusiva ao Direito tornam-no, nas sociedades democráticas, o guardião máximo dos direitos individuais. Aparentemente sem poder de coacção, os tribunais (os juizes) encarnam a consciência jurídica da comunidade e constituem a linha última de defesa da liberdade e da dignidade dos cidadãos”.*

Donde se pode razoavelmente concluir que, atendendo ao estatuto constitucional dos tribunais e dos juizes, as leis relativas à função pública não são aplicáveis à Magistratura Judicial a não ser na parte em que essa aplicação não afectar os princípios estruturantes do exercício da judicatura, os quais erigir-se-ão sempre como limite à aplicação aos juizes das leis da função pública.

O facto de os juizes exercerem as suas funções inseridos numa carreira profissional faz com que exista alguma afinidade com a função pública, justificando-se, assim, que o seu estatuto próprio possa ser integrado pelas leis gerais da função pública, integração que, convém sublinhá-lo uma vez mais, só pode fazer-se até onde a Constituição e o Estatuto dos Magistrados Judiciais o consentirem, isto é, até onde os princípios – independência, inamovibilidade, irresponsabilidade e exclusiva obediência à lei - que a Constituição da República consente aos juizes não possam ser postos em causa, restringidos ou simplesmente beliscados.

“*In casu*”, deve-se concluir que, atendendo ao estatuto constitucional dos tribunais e dos juizes, as leis relativas à função pública não são aplicáveis aos Conselheiros do STJ a não ser na parte em que essa aplicação for expressamente consentida por norma constante do Estatuto dos Magistrados Judiciais. Mais ainda: para além de essa aplicação não poder pôr em causa os princípios constitucionais respeitantes aos tribunais e ao exercício da judicatura, ela só poderá ter lugar nos casos em que houver fundamentos razoáveis que a justifiquem, visto que os candidatos a Conselheiros, uma vez providos, e diferentemente dos magistrados judiciais, não passam a integrar uma carreira profissional¹⁴.

A norma do artº 290º da Constituição dispõe que “*Só podem ser designados juizes do Supremo Tribunal de Justiça nos termos do presente artigo, os cidadãos nacionais de reputado mérito, licenciados em Direito e no pleno gozo dos seus direitos civis e políticos que, à data da designação, tenham exercido, pelo menos durante cinco anos, actividade profissional na magistratura ou em qualquer outra actividade forense ou de docência de Direito, e que preencham os demais requisitos estabelecidos por lei”.*

¹⁴ A carreira da Magistratura Judicial começa pelo Juiz de Direito da 3ª Classe e culmina com o Juiz Desembargador.

Numa interpretação harmónica e sistemática, entendemos que o nº 4, “*in fine*”, do artº 290¹⁵ da CRCV deverá ser entendida como constituindo uma remissão para o Estatuto dos Magistrados Judiciais na parte relativa ao modo de acesso dos Juizes de carreira ao STJ.

Como é sobejamente conhecido, a interpretação de qualquer norma jurídica deverá fazer-se de forma sistemática, “*in toto*” e não de modo isolado, reconstituindo o pensamento legislativo atendendo à harmonia do sistema, como decorre do disposto no artigo 9º do Código Civil.

Nessa interpretação sistemática, há, pois que destacar dois traços característicos da posição constitucional do Conselheiro:

- Primeiro, o facto de o Conselheiro ir exercer um PODER SOBERANO (do Estado), qual seja o de administrar a justiça em nome do povo, isto é, é titular ou co-titular de um dos órgãos de soberania do Estado, os tribunais, aos quais compete uma das funções clássicas do Estado – a realização da justiça. Função que, como se disse, deve operar-se em observância dos princípios constitucionais da independência e da obediência estrita e exclusiva à lei (em sentido amplo englobando em primeiro lugar a própria Constituição), comungando desse modo do estatuto dos magistrados judiciais; trata-se de uma função pública soberana ou de um cargo público, nos termos do artº 55º da CRCV, com as características constitucionalmente previstas nos ns. 3 a 9 do artigo 220º da mesma CRCV;

- Segundo, a circunstância de o Conselheiro ir exercer um MANDATO CONSTITUCIONAL. Por força da Constituição da República, o cargo de Juiz Conselheiro não integra a carreira profissional da Magistratura Judicial; ao Conselheiro é antes conferido um mandato de natureza constitucional, em condições e de duração predefinidas constitucionalmente, nos termos conjugados dos arts. 55º, 214º, 219º, 220º e 290º, nº 4, da CRCV.

A disposição normativa que o Sr. PGR pretende aplicável ao provimento dos Conselheiros do STJ – como norma proibitiva, ou, como diz, norma que contém um “*requisito negativo*” – é a que consta do artº 31º da Lei nº 102/IV/93, de 31.12, que tem por objecto a definição do “*regime jurídico da constituição, modificação e extinção da relação jurídica de emprego na Administração Pública*”.

Essa norma do artº 31º da Lei nº 102/IV/93 insere-se no Cap. IV relativo às causas de extinção da relação de emprego aplicáveis aos funcionários (aplicação de pena expulsiva, desligação de serviço para efeitos de aposentação, mútuo acordo entre o interessado e a Administração, exoneração e perda das condições gerais definidas nas als. *d* e *e*) do artº 4º, respectivamente idoneidade civil e capacidade profissional) e aos contratados (mútuo acordo, denúncia, rescisão pelo contratado e caducidade). Aí se proíbe o recrutamento de agente ou funcionário da AP¹⁶ com a idade superior a 65 anos.

¹⁵Os requisitos que são expressamente indicados pelo nº 4 do artº 290º da CRCV são os seguintes: 1. ser cidadão nacional de reputado mérito; 2. licenciado em Direito; 3. no pleno gozo dos seus direitos civis e políticos; 4. e que, à data da designação, tenha exercido, pelo menos durante cinco anos, actividade profissional na magistratura ou em qualquer outra actividade forense ou de docência de Direito.

¹⁶AP: Administração Pública.

Ora, nos casos em que o Estatuto dos Magistrados Judiciais pretendeu a aplicação das leis da FP fê-lo expressamente: - no artº 44º do Estatuto, a propósito da aposentação dos Magistrados Judiciais, manda aplicar “*o regime geral estabelecido para os agentes civis do Estado*”, que se acha vertido no Estatuto de Aposentação e da Pensão de Sobrevivência (vd. Lei nº 61/III/89, de 30.12., Lei nº 34/IV/97, de 30 de Junho, e Decreto nº 10/99, de 8 de Março); - no artº 72º, a respeito da “*matéria administrativa e disciplinar*”, designadamente o Decreto-Legislativo nº 3/93, sobre o regime das faltas, férias e licenças, no Decreto-Lei nº 51/83, de 25 de Junho (inspecção judicial e responsabilidade disciplinar) e no EDAAP¹⁷; - no seu artº 11º, nº 1, alª f), quanto ao ingresso na Magistratura Judicial, ao dispor que há que “*satisfazer os demais requisitos estabelecidos na lei para nomeação de funcionários do Estado*”, como serão seguramente a idoneidade civil, a capacidade profissional e a aptidão física.

Atente-se que o STJ, ainda que transitoriamente, é também Tribunal Constitucional – daí a sua natureza claramente híbrida -, como aliás resulta claramente da inserção sistemática do artº 290º da CRCV. Impõe-se, por isso, que consideremos as vias de acesso ao cargo de Conselheiro do STJ, face ao quadro normativo vigente, que são as seguintes:

- D) através da eleição pelo Parlamento;
- II) mediante designação pelo Presidente da República;
- III) através da eleição/designação pelo Conselho Superior da Magistratura.

Nos casos referidos nas alíneas I) e II), os requisitos a serem levados em consideração são unicamente os mencionados no nº 4 do artº 290º da CRCV. Não há qualquer outro requisito, que provenha da lei ordinária e que acresça àqueles indicados pelo texto constitucional.

Nesses casos, está-se perante “*formas de legitimação*”, ou mesmo de provimento, próprias do Tribunal Constitucional, sendo certo que o candidato a juiz Conselheiro poderá não ser magistrado judicial de carreira, podendo tratar-se de magistrado do MP, advogado ou outro técnico do Direito.

Não há aqui qualquer limitação da idade, podendo inclusive o provimento incidir sobre um candidato já aposentado.

Há aqui um mandato constitucional que não é integrado por qualquer requisito legal que tenha a sua “*ratio*” na tutela da carreira da magistratura judicial.

Pela sua própria razão de ser, estará claramente afastada qualquer pretensão de aplicação do requisito negativo do artº 31º da Lei nº 102/IV/93 aos casos em referência.

Acresce-se ainda que a própria Lei nº 56/VI/2005, relativa ao Tribunal Constitucional, na parte respeitante ao estatuto dos seus juizes não faz qualquer remissão para as leis da função pública, não exigindo o requisito da idade para se ser juiz do mesmo Tribunal, certamente por o legislador ter entendido que tal remissão não teria qualquer justificação.

¹⁷EDAAP: Estatuto Disciplinar dos Agentes da Administração Pública.

Já no caso da alínea III) – eleição pelo Conselho Superior da Magistratura -, aos requisitos mencionados no nº 4 do artº 290º da CRCV e por força do disposto na sua parte final, acrescem-se outros requisitos a que já não são completamente alheias razões atinentes à carreira na judicatura.

Nos termos do artº 62º do Estatuto, só poderão ser designados Juízes Conselheiros pelo CSMJ:

a) Os Magistrados Judiciais com pelo menos 5 anos de serviço e classificação de BOM;

b) Os Juízes do Supremo Tribunal da Justiça em termo de mandato”.

Neste caso, o candidato terá de ser necessariamente magistrado judicial, o que, aliás, resulta expressamente do nº 4 do artº 8º do Estatuto quando diz que “o CSM designa os demais juízes do Supremo Tribunal da Justiça de entre os Magistrados Judiciais”.

O magistrado poderá não estar em exercício efectivo da judicatura, o que é consentido pelo respectivo Estatuto, nos casos de exercício de outros cargos, em comissões de serviço, nos termos dos arts. 38º e 39º do Estatuto, e nas situações de licenças desde que isso ocorra sem perda do vínculo que liga o candidato à Magistratura Judicial.

E porque o candidato há-de manter vínculo com a Magistratura Judicial, o Conselho Superior da Magistratura não poderá eleger um não magistrado judicial, nem poderá eleger um magistrado judicial que já tenha passado à situação de reforma, pois então terá cessado funções nos termos do nº 1 do artº 42º do mesmo Estatuto, dada a alteração da sua situação entretanto operada.

Estas são notas comuns às duas alíneas do artº 62º dos Estatutos. A diferença está no seguinte: enquanto a alínea *a*) do artº 62º do Estatuto se refere aos Juízes que acedam ao STJ pela primeira vez, fixando concomitantemente os requisitos que devem preencher esses candidatos a Juízes Conselheiros (contar com pelo menos 5 anos de serviço e classificação mínima de Bom), a alínea *b*) refere-se aos Juízes Conselheiro em termo de mandato, prescindindo-se, por inaplicáveis ou injustificáveis, dos requisitos da alínea anterior.

Feita esta distinção importa acrescentar o seguinte:

À proibição do exercício de funções públicas remuneradas por funcionários e agentes aposentados, constante do artº 15º do Estatuto da Aposentação, o Decreto-Lei 41/93, de 12 de Julho, veio excepcionar nomeadamente os casos de “*provimento em cargo de natureza electiva*” (artº 1º, nº 1, al. *a*)). Ou seja, nos casos mencionados no nº 1 do artº 1º do Decreto-Lei 41/93, não haverá qualquer limite de idade, imposto por aquele artº 31º da Lei 102/IV/93. Esta lei não obstante ser posterior não revogou o Decreto-Lei 41/93.

Dada a sua natureza especial, para que o Decreto-Lei nº 41/93 pudesse ser revogado pela Lei 102/IV/93 teria que haver da parte do legislador uma manifestação inequívoca, o que seguramente não ocorreu, atendendo ao disposto no nº 3 do artº 7º do CC.

De entre os titulares dos órgãos de soberania figuram os cargos electivos que resultam do sufrágio directo e universal, como são os casos do Presidente da República e dos Deputados.

Há ainda os cargos electivos que resultam de eleição indirecta ou vontade indirecta do povo, que vem a ser expressa por aqueles que foram directamente eleitos – Presidente da República e Deputados -, como são os casos do Primeiro Ministro e demais membros do Governo (Ministros e Secretários de Estado), cujo provimento se processa no quadro normativo constitucional por via de um mandato constitucional.

Em situação similar estão seguramente os Conselheiros do STJ eleitos pelo Parlamento ou designados pelo Presidente da República, por possuírem, do mesmo modo que o Primeiro Ministro e os demais membros do Governo, uma legitimidade indirecta que lhes advém do facto do seu provimento resultar da expressão da vontade daqueles que foram directamente eleitos pelo voto popular – Presidente da República e Deputados -, provimento que igualmente se processa no quadro constitucional através de um mandato constitucional.

Ao Conselheiro do STJ eleito pelo Parlamento ou pelo PR não se aplicará a norma do artº 31º da referida Lei nº 102/IV/93, não só pelas razões indicadas quanto à sua não aplicação aos magistrados judiciais como ainda devido ao facto de se tratar de um mandato constitucional, definido nos termos da Constituição, para o qual não se pode exigir o requisito da idade do mesmo modo que não se exigirá tal requisito ao candidato a Primeiro Ministro, Ministro ou Secretário de Estado. Trata-se apenas de observar os requisitos constitucionalmente traçados.

O cidadão investido nas funções de Conselheiro vai exercer um poder soberano, expressão da soberania do Estado, qual seja o de administrar a justiça em nome do povo o qual compete aos tribunais.

Esse poder soberano, colocado ao nível dos outros poderes soberanos do Estado, caracteriza-se pelo respeito estrito pela lei - tomada esta no seu sentido global e amplo em que figura em primeira mão a Constituição, seguida das normas internacionais vinculativas do Estado bem como das demais leis - e por ser exercido com independência, inamovibilidade e irresponsabilidade, isto é, comungando do estatuto que a Constituição da República reserva ou confere aos tribunais e aos magistrados judiciais.

O Estatuto dos MJ – que entrou em vigor a 1 de Janeiro de 1996 e foi revisto em 1998 - ao referir-se ao provimento dos Juízes do STJ – artº 8º, nº 1 – limitou-se a repetir o texto do nº 4 do actual artº 290º sem incluir a parte final e em pura reprodução da fonte directa desta norma que foi o nº 1 do artº 231^{o18} do primitivo texto constitucional.

¹⁸Era o seguinte o texto do artº 231º da Constituição de 1992 (redacção primitiva), sob a epígrafe “requisitos de elegibilidade”:

“1. Só poderão ser designados juízes do Supremo Tribunal de Justiça os cidadãos nacionais de reputado mérito, licenciados em Direito e no pleno gozo dos seus direitos civis e políticos, que, à data da designação, tenham exercido, pelo menos durante cinco anos, actividade profissional na magistratura ou em qualquer outra actividade forense ou de docência de direito.

2. Para além dos requisitos estabelecidos no número anterior, a lei poderá estabelecer outros para a designação de juízes pelo Conselho Superior da Magistratura”.

Tal facto permite induzir que o legislador ao elaborar o Estatuto dos Magistrados Judiciais entendeu que estava a dar tradução em lei ordinária ao disposto no nº 2 do artº 231º da Lei Fundamental, texto primitivo, quanto ao provimento do Conselheiro pelo Conselho Superior da Magistratura. Visto que não remeteu para a lei geral da função pública foi, seguramente, porque considerou que a autorização constante do mencionado preceito constitucional - nº 2 do artº 231º (primitivo texto) - se consumava e se esgotava no próprio Estatuto dos Magistrados Judiciais.

Não se pode, pois, por via das conclusões do Distinto PGR concluir-se pela inconstitucionalidade ou pela ilegalidade da Resolução nº 92/VII/2009 pelo que se impõe a improcedência do presente recurso.

Pedi ainda o Sr. PGR que o TC não repristinasse a Resolução nº 77/V/98, de 3 de Março no caso de concluir pela inconstitucionalidade e/ou ilegalidade da Resolução

nº 92/VII/2009. Uma vez que se conclui pela não verificação da inconstitucionalidade nem da ilegalidade da mencionada Resolução fica prejudicada a questão colocada.

IV. Pelos fundamentos expostos, acordam os Juízes do STJ, enquanto Tribunal Constitucional, em não declarar a inconstitucionalidade nem a ilegalidade da Resolução nº 92/VII/2009, de 4 de Fevereiro de 2009, da Assembleia Nacional.

Publique-se no *Boletim Oficial*.

Praia, aos 15 de Maio de 2009.

Assinados:

Anildo Martins (relator) - Zaida Lima - Helena Barreto - Manuel Alfredo Semedo - Maria de Fátima Coronel - Arlindo Almeida Medina

Está conforme.

Secretaria do Supremo Tribunal de Justiça, aos 18 de Maio de 2009. – O Escrivão, *Aldino Santos*.



BOLETIM OFICIAL

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



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

AVISO

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

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

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

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

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

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

ASSINATURAS

	Para o país:		Para países estrangeiros:	
	Ano	Semestre	Ano	Semestre
I Série	8.386\$00	6.205\$00	I Série	11.237\$00 8.721\$00
II Série.....	5.770\$00	3.627\$00	II Série.....	7.913\$00 6.265\$00
III Série	4.731\$00	3.154\$00	III Série	6.309\$00 4.731\$00

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

AVULSO por cada página 15\$00

PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS

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

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

PREÇO DESTE NÚMERO — 600\$00