



# BOLETIM OFICIAL

---

---

## ÍNDICE

### PARTE E

#### AGÊNCIA DA AVIAÇÃO CIVIL

##### Regulamento n° 01/AVSEC/2019:

Altera o regulamento n° 01/AVSEC/2015, de 6 de julho referente ao Programa Nacional de Controlo de Qualidade em Segurança de Aviação Civil (PNCQSAC); .....522

##### Regulamento n° 02/AVSEC/2019:

Altera o regulamento n° 02/AVSEC/2015, de 6 de julho referente ao Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança de Aviação Civil (PNFTCSAC)..... 536

**PARTE E****AGÊNCIA DA AVIAÇÃO CIVIL****Regulamento n.º 01/AVSEC/2019****de 26 de março**

O Programa Nacional de Controlo de Qualidade em Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), aprovado pelo Regulamento 01/AVSEC/2015, de 6 de julho cumpre com as exigências do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, com as orientações do Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Documento 8973 da OACI) e com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

A adoção das emendas 15 e 16 ao Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944 pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e a décima edição do Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Documento 8973 da OACI) e os resultados das ações de controlo de qualidade levadas a cabo pela área de coordenação de Segurança e Facilitação da autoridade aeronáutica manifestam uma necessidade de rever o PNCQSAC para a incorporação das alterações essenciais.

Ressalte-se ainda que a revisão do presente regulamento impõe-se para que o Estado possa responder eficientemente ao Programa Universal de Auditoria de Segurança da Aviação Civil da OACI.

Por último, importa referir que o presente regulamento foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Assim, o Conselho de Administração da AAC ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13.º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de dezembro, por deliberação de 21 de março 2019, aprova o seguinte regulamento:

**Artigo 1.º****Objeto**

O presente regulamento visa alterar o Programa Nacional de Controlo de Qualidade em Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), aprovado pelo Regulamento número 01/AVSEC/2015, de 6 de julho.

**Artigo 2.º****Objeto****Alteração ao Regulamento n.º 01/AVSEC/2015, de 06 de julho**

São alterados os pontos 1.5, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3., 4.2., 4.3, 4.4, 4.7.1, 5.4, 5.6, 5.8, 7.3.1, 7.3.3, 7.3.4., 7.3.7., 7.3.10, 7.3.11, 7.3.13, 7.6.3.1, 7.6.3.2, 7.6.3.3., 7.6.4 e 8.1. 8.2., que passam a ter a seguinte redação:

**“1.5. Referências**

[...].

1. [...].

2. [...].

3. *Manual de Segurança da Aviação Civil (Documento 8973 da OACI);*4. *Manual de Referência para as Auditorias de Segurança da Aviação (Documento 9807 da OACI);*5. *Manual de Supervisão de Segurança da Aviação (Documento 10047 da OACI);*6. *Manual dos Serviços do Aeroporto (Documento 9137 da OACI), 7ª Parte;*7. *Decreto-Lei n.º 12/2019, de 22 de março, que procede à segunda alteração PNSAC aprovado pelo Decreto-Lei n.º 15/2014 de 26 de fevereiro, alterado pelo Decreto – Lei n.º 14/2017, de 30 de março. [...]***2.2. Abreviaturas**

1. [...].

2. *ACI – Conselho Internacional de Aeroportos.*

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

7. [...].

8. [...].

9. [...].

10. [...].

11. [...].

12. [...].

13. [...].

14. [...]. [...]

**3.1. Autoridade competente**

1. *A AAC é a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, encarregada de, entre outro desenvolver, implementar e manter sempre atualizado o PNCQSAC, de modo a assegurar a conformidade e efetividade do PNSAC.*

2. [...].

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

1. *Estabelecer um plano anual de controlos a realizar com base na avaliação de riscos;*

2. *Efetuar uma avaliação de riscos para determinar as prioridades e a frequência das atividades nacionais de controlo de qualidade.*

3. *Cumprir o plano anual de controlo de qualidade de segurança da aviação civil através de auditorias, inspeções, testes, inquéritos, investigação e exercícios de gestão de crises, para assegurar a conformidade com o PNSAC e avaliar a eficácia das medidas de segurança.*

4. *[anterior numero 2].*5. *[anterior numero 3].*

6. *Garantir que o pessoal que efetua as atividades de controlo de qualidade receba formação inicial, on the job training, formação recorrente e especializado, nos termos do PNFTCSAC.*

7. *[anterior numero 5].*8. *Providenciar todos os documentos necessários às equipas de inspeção.*

9. *Estabelecer os prazos de restituição dos relatórios de controlo de qualidade.*

10. *[anterior numero 8].*11. *[anterior numero 9].*12. *[anterior numero 10].*13. *[anterior numero 11].*14. *[anterior numero 12].*15. *[anterior numero 13].***3.3. Administrações aeroportuárias, operadores aéreos, empresas de catering, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos**

1. *As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, empresas de catering, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos, devem elaborar e implementar um PICQS que cumpra os requisitos deste PNCQSAC e que monitore não só os procedimentos internos como também os desenvolvidos pelas empresas com quem têm uma relação contratual ou de outra natureza e que tenham responsabilidades na aplicação de medidas de segurança previstas nos seus programas de segurança.*

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

a) *Desenvolver, implementar e manter sempre atualizado, um programa interno de controlo de qualidade em segurança (PICQS) em conformidade com o PNCQSAC, aplicável às suas operações, bem como, nas operações das organizações que lhes prestam serviço;*

b) *[anterior alínea a)];*

- c) [anterior alínea b)];
- d) [anterior alínea c)];
- e) [anterior alínea d)];
- f) [anterior alínea e)];
- g) [anterior alínea f)];
- h) [anterior alínea g)];

3. O PICQS referido na alínea a) do número anterior deve ser submetido à aprovação da autoridade aeronáutica, devendo conter no mínimo:

- a) Aspectos Gerais do Programa;
- b) Definição e abreviaturas;
- c) Organização e Responsabilidades;
- d) Pessoal encarregue de controlo de qualidade;
- e) Ações de controlo de qualidade;
- f) Ações corretivas;
- g) Desenvolvimento das ações de controlo de qualidade. [...]

#### 3.4.1. Recursos financeiros

A AAC, as administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, empresas de catering, os

serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes

reconhecidos, devem recorrer aos seus próprios recursos financeiros para implementarem o

PNCQSAC e os PICQS.

#### 3.4.2. Recursos humanos

A AAC, as administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, empresas de catering, os

serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes

reconhecidos devem zelar para que haja recursos humanos formados e certificados nos termos

do Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil

(PNFTCSAC) para o correto funcionamento deste PNCQSAC e dos PICQS, tanto ao nível da

administração e gestão do programa, como ao nível da realização das atividades de controlo de qualidade.

#### 3.4.3. Recursos materiais

A AAC, as administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, empresas de catering, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos devem disponibilizar ao respetivo pessoal afeto às atividades de controlo da qualidade, os materiais de que necessitam para cumprir corretamente as atividades de controlo, designadamente, materiais para teste de equipamentos de segurança, documentação internacional e nacional, listas de verificação, modelos de relatório, mobiliário para guarda e proteção de informações sensíveis. [...]

#### 4.2. Requisitos para seleção dos inspetores

1. [...].
2. [...].
3. Não terem sido condenados pelos seguintes crimes:
  - a) Consumo, tráfico ou posse de drogas;
  - b)
  - c)
  - d)
  - e)
  - f)
  - g)
  - h) Atos que colocam em perigo a segurança pública, incluindo actos de interferência ilícita;
  - i)
  - j)
  - k)
  - l)
  - m)
  - n) Furto e roubo;

- o)
- p) Recetação;
- q) Peculato.

4. [...].

5. [...].

6. Boa capacidade física e mental e ausência de problemas visuais e auditivos que possam impedir o desempenho das suas funções

7. Possuíram habilidades interpessoais, como integridade, diplomacia e adaptabilidade

8. O pessoal envolvido na execução das atividades de controlo de qualidade deve atender aos requisitos e competências estabelecidos pela autoridade aeronáutica, possuir o curso de inspetor ministrado por organizações de credibilidade reconhecida pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil, designadamente a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC), a Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC), a Associação de Transportadores Aéreos (IATA), a Conselho Internacional de Aeroportos (ACI) e a Transportation Security Administration (TSA), ou idêntico curso aprovado ou homologado pela AAC, no âmbito do PNFTCSAC.

9. [anterior numero 7].

#### 4.3. Formação e treino dos inspetores da AAC

1. Os inspetores nacionais de segurança da aviação civil devem receber:

- a) Treino Inicial;
- b) On the job training;
- c) Treino recorrente a cada dois anos; e
- d) Entrevistar pessoas, solicitar informações, requisitar documentos e registos, bem como equipamentos e materiais aquando das ações de controlo de qualidade;
- e) Treino especializado;

2. A formação e o treino iniciais, recorrentes, especializado e o on the job training dos inspetores de segurança da AAC visam:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];

3. [anterior número 2].

#### 4.4. Código de conduta dos inspetores AVSEC

Os inspetores de segurança da AAC devem:

1. [...].
2. [...].
3. [...].
4. [...].
5. [...].
6. [...].
7. [...].
8. [...].
9. [...].
10. [...].
11. [...].
12. [...].
13. [...].
14. [...].
15. [...].
16. [...].
17. [...].
18. [...]. [...]

#### 4.7.1. Chefe de equipa

1. [...].
2. [...].
3. [...].
4. [...].
5. [...].
6. [...].
7. [...].

8. [...].

9. [...].

10. [...].

11. *Elabora o relatório administrativa da atividade de controlo de qualidade, submetê-lo à aprovação do responsável da área de Segurança e Facilitação da AAC e remetê-lo à entidade regulada.*

12. [...].[...]

#### 5.4. **Aspetos alvo do controlo da qualidade**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

7. [...].

8. [...].

9. [...].

10. [...].

11. [...].

12. [...].

13. [...].

14. [...].

15. [...].

16. [...].

17. [...].

18. *As medidas relativas ao sistema de dados e tecnologias de informação e comunicação.*

19. *Medidas de segurança relativamente a MANPADS.*

20. *As medidas relativas à segurança das áreas publicas. [...]*

#### 5.6. **Categorização das conformidades**

1. [...].

2. **Categoria 2**, Conforme com os regulamentos, mas deseja melhorias.

3. **Categoria 3**, Não conforme com os regulamentos, pequenas deficiências que precisam de ser corrigidas.

4. **Categoria 4**, Não conforme com os regulamentos, graves deficiências que precisam de ser corrigidas.

5. [anterior número 4].

6. [anterior numero 5]. [...]

#### 5.8. **Balanço anual**

1. [...].

2. *A área de coordenação de segurança e facilitação da AAC, elabora um relatório final com o balanço anual das atividades de controlo de qualidade que é avaliado pela Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil. [...]*

#### 7.3.1. **Enquadramento**

1. [...].

2. [...].

3. *Os testes servem para verificar as vulnerabilidades do sistema de segurança e também fornecem informação sobre como garantir a eficácia na implementação dessas mesmas medidas. [...]*

#### 7.3.3. **Alvo dos testes**

1. [...].

2. *Os operadores aéreos e aeroportuários, prestadores de serviço de assistência em escala, empresas de catering e outras entidades que prestam serviços de segurança no âmbito da aviação civil só devem testar os aspetos relativo às suas operações ou das empresas que lhes prestam serviço.*

#### 7.3.4. **Competência e autorização**

1. [...].

2. *Os operadores aéreos e aeroportuários, prestadores de serviço de assistência em escala, empresas de catering e outras entidades que prestam serviços de segurança no âmbito da aviação civil, devem solicitar uma autorização à AAC para efetuarem determinado tipo de teste no âmbito de controlo de qualidade interno.*

3. *No âmbito da solicitação referida no ponto anterior, a mesma deve ser feita com a antecedência de 5 (cinco) dias, devendo ainda ser acompanhada com o plano de teste.[...]*

#### 7.3.7. **Plano dos testes**

1. [...].

2. [...]:

a) [...].

b) [...].

c) [...].

d) [...].

e) [...].

f) [...].

g) Plano de contingência para resultado negativo e recolha de peças de teste. [...]

#### 7.3.10. **Determinação de efetividade das medidas**

1. [...].

2. [...].

3. [...]:

a) Positivo, quando o indivíduo, equipamento ou sistema testados identificam a situação anómala ou o simulacro de arma ou de engenho explosivo como sendo uma ameaça e tomam as providências necessárias a resolver a situação;

b) Negativo, quando o indivíduo, equipamento ou sistema testados não reconhecem a situação anómala, não detetam ou não reconhecem o simulacro de arma ou de engenho explosivo como sendo artigo proibido e deixam passar a pessoa ou qualquer objeto sujeito ao teste;

c) Inválido, quando o indivíduo, equipamento ou sistema testados têm conhecimento da realização do teste ou há um funcionamento deficiente do equipamento de segurança.

#### 7.3.11. **Medidas em caso de teste negativo**

1. [...].

2. *Quando houver uma falha em cumprir ou implementar as medidas de segurança, o inspetor deve determinar a causa da falha tendo em consideração o seguinte;*

a) Negligencia ou falta de eficiência na implementação de medidas de segurança (por exemplo, treino ou falta de supervisão);

b) Aplicação inadequada de medidas ou procedimentos de segurança;

c) Performance do equipamento;

d) Política de segurança do operador;

e) Procedimentos operacionais de segurança;

f) Fatores humanos.

3. *A entidade testada deve analisar o relatório do teste de segurança e implementar as medidas corretivas o mais rápido possível.*

4. *O inspetor deve assegurar a recolha da peça de teste utilizado, caso a pessoa testada tiver negativo no teste, devendo os procedimentos de recolha constar no plano de teste. [...]*

#### 7.3.13. **Relatório dos testes**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].
7. [...].
8. [...].
9. [...].
10. [...].
11. [...].
12. [...].
13. *Qualquer circunstância que possa ter contribuído para os resultados, incluindo o seguinte;*

- a) *Formação e Treino do Pessoal*
- b) *Fator Humano;*
- c) *Performance do equipamento de segurança;*
- d) *Procedimentos operacionais;*
- e) *Política de Segurança*
14. [...].
15. [...]. [...]

#### 7.6.3.1. Exercícios de mesa

1. [...].
2. [...].
3. [...].
4. [...].
5. [...].
6. *Os exercícios de mesa devem ter lugar 1 (uma) vez por ano, sem coincidir, contudo, com outros tipos de exercícios, sem prejuízo dos executados a título de coordenação e preparação antes dum exercício geral ou parcial.*

#### 7.6.3.2. Características do exercício parcial

1. [...].
2. [...].
3. [...].
4. *As administrações aeroportuárias e os operadores aéreos devem realizar pelo menos 1 (um) exercício parcial de gestão de crises de segurança anualmente.*

#### 7.6.3.3. Características do exercício geral

1. *A aplicação dos planos de contingência deve ser objeto dum exercício geral de modo a testar-se todos intervenientes, instalações e equipamentos pelo menos de 2 (dois) em 2 (dois) anos, pelas administrações aeroportuárias e operadores aéreos.*

2. [...].
3. [...].

#### 7.6.4. Programação dos exercícios

1. [...].
2. [...].
3. [...].
4. [...].
5. [...].
6. *No final da realização de cada exercício, as administrações aeroportuárias e os operadores aéreos devem enviar à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, o relatório da avaliação do exercício no prazo máximo de 15 (quinze) dias. [...].*

#### 8.1. Controlo interno

1. *As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala, empresas de catering e os agentes reconhecidos devem efetuar ações de controlo da qualidade nas suas respetivas organizações, bem como, naquelas com as quais mantêm relações com implicação direta na segurança da aviação civil.*

2. [...].

#### 8.2. Frequência

1. [...].
2. *No caso de inspeções, pelo menos 1 (uma) em cada semestre ou anualmente quando ocorra a auditoria de segurança.*
3. [...].
4. [...].
5. [...].
6. [...].”

#### Artigo 3º

#### Aditamento

#### Aditamento ao Regulamento nº 01/AVSEC/2015, de 6 de julho

É aditado o ponto 8.5 ao Regulamento nº 01/AVSEC/2015, de 6 de julho, com a seguinte redação:

#### “8.5 Ações corretivas

1. *Após a receção do relatório de controlo de qualidade, a entidade controlada deve elaborar um plano de ações corretivas e enviar à unidade responsável pelo controlo de qualidade, 15 (quinze) dias após a receção do relatório.*

2. *A unidade responsável pelo controlo de qualidade deve fazer o seguimento da implementação do plano de ações corretivas apresentado pela entidade controlada, através de visitas, análise de documentos e entrevistas de modo a garantir que as deficiências detetadas são efetivamente corrigidas.”*

#### Artigo 4º

#### Renumeração e republicação

É republicada, na íntegra, o Regulamento nº 01/AVSEC/2015 de 6 de julho, em anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante, com a nova redação e numeração sobrevenida das alterações e aditamentos ora introduzidos.

#### Artigo 5º

#### Entrada em vigor

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

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 21 de março de 2019. – O Presidente, *Abraão Santos Lima*.

#### ANEXO (a que refere o artigo 1º)

#### PROGRAMA NACIONAL DE CONTROLO DA QUALIDADE DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

#### CAPÍTULO I

#### Aspetos gerais do programa

#### 1.1. Objetivo do programa

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

- a) *Monitorar a implementação das medidas de segurança estabelecidas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, pelas administrações aeroportuárias, operadores aéreos e outras entidades que exercem funções de segurança no âmbito da aviação civil e avaliar o nível de conformidade;*
- b) *Verificar que as medidas de segurança previstas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, são efetivamente aplicadas e são eficazes;*
- c) *Zelar pela eficácia do PNSAC assegurando que os regulamentos, práticas e procedimentos que o compõem são adequados a garantir a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;*
- d) *Zelar para que todas as pessoas afetas às responsabilidades ou funções de segurança da aviação sejam efetivamente formadas para a execução das suas funções;*
- e) *Zelar para que os atos de interferência ilícita sejam investigados;*
- f) *Rever e reavaliar as medidas e controlos de segurança imediatamente após um ato de interferência ilícita;*
- g) *Estimular a excelência na segurança da aviação civil.*

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

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

### 1.2. Entidades abrangidas pelo PNCQSAC

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

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

### 1.3. Classificação

O PNCQSAC é um documento não classificado.

### 1.4. Distribuição

1. O conhecimento do PNCQSAC baseia-se, na sua divulgação no seio das organizações que direta ou indiretamente, estão implicadas na sua materialização e cumprimento.
2. Assim, a autoridade aeronáutica promove a distribuição do PNCQSAC aos membros da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança, os quais o divulga no seio das respetivas organizações.
3. As administrações aeroportuárias promovem a distribuição do PNCQSAC aos membros das Comissões Aeroportuárias de Facilitação e Segurança.

### 1.5. Referências

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

1. Anexo 17 à Convenção de Chicago de 7 de dezembro de 1944;
2. Anexo 14 à Convenção de Chicago de 7 de dezembro de 1944;
3. Manual de Segurança da Aviação Civil (Documento 8973 da OACI);
4. Manual de Referência para as Auditorias de Segurança da Aviação (Documento 9807 da OACI);
5. Manual de Supervisão de Segurança da Aviação (Documento 10047 da OACI);
6. Manual dos Serviços do Aeroporto (Documento 9137 da OACI), 7ª Parte;
7. Decreto-Lei n.º 12/2019, de 22 de março, que procede à segunda alteração PNSAC aprovado pelo Decreto-Lei n.º 15/2014 de 26 de fevereiro, alterado pelo Decreto – Lei n.º 14/2017, de 30 de março

## CAPÍTULO II

### Definições e abreviaturas

#### 2.1. Definições

Para efeitos do disposto no presente PNCQSAC, entende-se por:

#### A

1. «**Atos de Interferência Ilícita**», atos ou tentativas de atos suscetíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:

- a) Captura ilícita numa aeronave;
- b) Destruição numa aeronave que se encontra em serviço;

- c) Tomada de reféns que se encontram a bordo numa aeronave ou num aeródromo;
- d) Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou numa instalação aeronáutica;
- e) Introdução a bordo numa aeronave ou num aeródromo, numa arma, dum engenho perigoso ou numa matéria perigosa, com fins criminosos;
- f) Utilização numa aeronave que se encontra em serviço com o propósito de causar mortes, ofensas corporais graves, ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;
- g) Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança numa aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público em geral, num aeródromo ou dentro numa instalação da aviação civil;

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

3. «**Agente reconhecido**», agente, transitário ou outra entidade que tem relações comerciais com um operador aéreo e que executa controlos de segurança aceites ou exigidos pela autoridade aeronáutica, à carga e ao correio;

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

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

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

#### C

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

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

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

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

#### D

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

#### E

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

#### F

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

#### I

14. «**Incidente de segurança**», qualquer ação intencional, que cause ou seja suscetível de causar a morte ou ferimentos em pessoas, danos às instalações, às aeronaves, aos meios e equipamentos de navegação aérea, independente-mente do local onde estes estejam localizados;

15. «**Inquérito de segurança**», avaliação das necessidades em matéria de segurança, incluindo a identificação de vulnerabilidades que possam ser exploradas na execução dum ato de interferência ilícita, e a recomendação de ações corretivas;

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

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

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

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

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

## N

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

## O

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

## P

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

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

25. «**Plano de Contingência**», plano desenvolvido a nível nacional, local e sectorial, abrangendo hipóteses de diversos atos de intervenção ilícita contra a segurança da aviação civil, com os respetivos procedimentos, visando garantir a continuidade das atividades e dos serviços, bem como responder a situações de emergência através da gestão de crises;

26. «**Prestador de serviços de assistência em escala**», uma pessoa coletiva ou empresa em nome individual que preste a terceiros um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala;

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

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

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

## R

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

31. «**Resultado**», o que se apurou no final dum ação de controlo da qualidade;

## S

32. «**Seguimento**», a fase final dum ação de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, cujo objetivo incide nas eventuais ações corretivas, na sequência dos resultados de uma auditoria, inspeção, teste, inquérito ou investigação;

33. «**Segurança**», proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Este objetivo é alcançado através da combinação de medidas de meios humanos e materiais;

## T

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

## V

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

## 2.2. Abreviaturas

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

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

## CAPÍTULO III

### Organização

#### 3.1. Autoridade competente

1. A AAC é a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, encarregada de, entre outro desenvolver, implementar e manter sempre atualizado o PNCQSAC, de modo a assegurar a conformidade e efetividade do PNSAC.

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

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

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

1. Estabelecer um plano anual de controlos a realizar com base na avaliação de riscos;
2. Efetuar uma avaliação de riscos para determinar as prioridades e a frequência das atividades nacionais de controlo de qualidade.
3. Cumprir o plano anual de controlo de qualidade de segurança da aviação civil através de auditorias, inspeções, testes, inquéritos, investigação e exercícios de gestão de crises, para assegurar a conformidade com o PNSAC e avaliar a eficácia das medidas de segurança.
4. Estabelecer as responsabilidades e os procedimentos e assegurar que os recursos são proporcionados;
5. Manter uma lista das pessoas habilitadas a exercer esses controlos;
6. Garantir que o pessoal que efetua as atividades de controlo de qualidade receba formação inicial, *on job training*, formação recorrente e especializado, nos termos do PNFTCSAC;
7. Assegurar a composição das equipas para cada atividade de controlo;
8. Providenciar todos os documentos necessários às equipas de inspeção;
9. Estabelecer os prazos de restituição dos relatórios de controlo de qualidade;
10. Transmitir todos os documentos necessários às equipas;
11. Estabelecer os prazos de restituição dos relatórios de controlo;
12. Garantir a receção de todos os planos de ações corretivas;
13. Assegurar que os planos de ações corretivas elaborados na sequência de ações de controlo da qualidade são efetivamente implementados;
14. Conservar todos os documentos relativos às atividades de controlo;

15. Alterar caso necessário, a metodologia e os procedimentos de controlo de qualidade;

16. Monitorar, rever e melhorar o plano anual de controlo de qualidade;

17. Redigir um relatório anual do estado de implementação de toda a regulamentação relativa à segurança da aviação civil.

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

1. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, empresas de catering, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos, devem elaborar e implementar um PICQS que cumpra os requisitos deste PNCQSAC e que monitore não só os procedimentos internos como também os desenvolvidos pelas empresas com quem têm uma relação contratual ou de outra natureza e que tenham responsabilidades na aplicação de medidas de segurança previstas nos seus programas de segurança.

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

- a) Desenvolver, implementar e manter sempre atualizado, um programa interno de controlo de qualidade em segurança (PICQS) em conformidade com o PNCQSAC, aplicável às suas operações bem como nas operações das organizações que lhes prestam serviço;
- b) Designar um responsável pelo controlo da qualidade que não esteja implicado em tarefas operacionais de segurança;
- c) Instituir um sistema de controlo a fim de verificar a conformidade da aplicação das medidas de segurança com a regulamentação vigente;
- d) Estabelecer procedimentos de elaboração de relatórios e de análise dos incidentes ocorridos na implementação das medidas de segurança;
- e) Assegurar a elaboração dum balanço anual das ações de controlo da qualidade realizadas;
- f) Estabelecer e implementar planos de ações corretivas em caso de insuficiências e não conformidades detetadas;
- g) Remeter trimestralmente à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, os relatórios das ações de controlo interno da qualidade realizadas, bem como os planos de ações corretivas elaborados na sequência dos mesmos;
- h) Desenvolver um relatório anual das atividades de controlo da qualidade.

3. O PICQS referido na alínea a) do número anterior deve ser submetido à aprovação da autoridade aeronáutica, devendo conter no mínimo:

- a) Aspetos gerais do Programa;
- b) Definição e abreviaturas;
- c) Organização e Responsabilidades;
- d) Pessoal encarregue de controlo de qualidade;
- e) Ações de controlo de qualidade;
- f) Ações corretivas;
- g) Desenvolvimento das ações de controlo de qualidade.

## 3.4. Recursos

### 3.4.1. Recursos financeiros

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

### 3.4.2. Recursos humanos

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

### 3.4.3. Recursos materiais

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

## CAPÍTULO IV

### Pessoal da AAC encarregue dos controlos

#### 4.1. Inspectores de segurança da AAC

As ações de controlo da qualidade da segurança da aviação civil são conduzidas por inspetores de segurança da AAC devidamente qualificados.

#### 4.2. Requisitos de seleção de inspetores

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

1. Habilitações não inferiores a curso que confira grau de licenciatura em área relevante ao exercício das funções.
2. Possuírem boa reputação moral e cívica.
3. Não terem sido condenados pelos seguintes crimes:
  - a) Consumo, Tráfico ou posse de drogas;
  - b) Tráfico ou posse ilegal de armas;
  - c) Organizações terroristas ou colaboração com organizações terroristas;
  - d) Sabotagem contra a defesa nacional;
  - e) Traição;
  - f) atentado contra comunicação e outros serviços essenciais;
  - g) Organização criminosa;
  - h) Extorsão;
  - i) Contra a segurança pública;
  - j) Atos que colocam em perigo a segurança pública, incluindo actos de interferência ilícita;
  - k) Crimes sexuais;
  - l) Burla;
  - m) Fraude;
  - n) Furto e roubo;
  - o) Falsificação de documentos e corrupção.
  - p) Recetação;
  - q) Peculato.

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

5. Boa capacidade de expressão oral e escrita.

6. Boa capacidade física e mental e ausência de problemas visuais e auditivos que possam impedir o desempenho das suas funções;

7. Possuírem habilidades interpessoais, como integridade, diplomacia e adaptabilidade

8. O pessoal envolvido na execução das atividades de controlo de qualidade deve atender aos requisitos e competências estabelecidos pela autoridade aeronáutica, possuir o curso de inspetor ministrado por organizações de credibilidade reconhecida pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil, designadamente, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC), a Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC), a Associação de Transportadores Aéreos (IATA), a Associação Internacional de Aeroportos (ACI) e a Transportation Security Administration (TSA), ou idêntico curso aprovado ou homologado pela AAC, no âmbito do PNFTCSAC.

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

#### 4.3. Formação e treino dos inspetores da AAC

1. Os inspetores nacionais de segurança da aviação civil devem receber:

- a) Treino inicial;
- b) On job training;
- c) Treino recorrente a cada dois anos;
- d) Treino especializado.



2. A formação e o treino iniciais, *on job traing*, especializado e recorrente dos inspetores de segurança da AAC visam:

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

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

#### 4.4. Código de conduta dos inspetores

Os inspetores de segurança da AAC devem:

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

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

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

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

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

6. Usar de reserva e discrição, e prevenir quaisquer ações suscetíveis de comprometer ou dificultar a ação administrativa, a reputação e eficácia da AAC;

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

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

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

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

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

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

13. Não perturbar o desenvolvimento das operações das entidades objeto das ações de controlo da qualidade;

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

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

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

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

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

#### 4.5. Poderes dos Inspectores de segurança da AAC

Os inspetores de segurança da AAC podem, no âmbito dum ação de controlo da qualidade:

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

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

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

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

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

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

7. Propor ações corretivas para ajudar as entidades objeto das ações de controlo da qualidade a ultrapassarem qualquer não conformidade detetada;

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

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

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

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

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

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

#### 4.6. Composição das equipas

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

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

#### 4.7. Repartição de tarefas entre os inspetores

##### 4.7.1. Chefe de equipa

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

1. Estuda os documentos preliminares;

2. Prepara o plano da ação de controlo em concertação com o responsável de segurança da entidade regulada;

3. Enquadra e assiste os restantes membros da equipa;

4. Conduz a reunião de abertura;

5. Decide quanto ao reajustamento do plano da ação de controlo;

6. Participa na ação de controlo no terreno;

7. Enquadra as reuniões internas à equipa;

8. Dirige a reunião final;

9. Assegura a elaboração dos relatórios;

10. Recolhe as contribuições dos diferentes membros da equipa;

11. Elabora o relatório administrativo da atividade de controlo de qualidade, submetê-lo à aprovação do responsável da área de Segurança e Facilitação da AAC e remetê-lo à entidade regulada.

12. Responde às questões eventuais suscitadas pela entidade regulada.

#### 4.7.2. Membros da equipa

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

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

### CAPÍTULO V

#### Ações de controlo da qualidade

##### 5.1. Planificação

1. A AAC deve elaborar e cumprir um calendário anual das ações de controlo da qualidade que lhe compete assegurar.
2. O calendário anual das ações de controlo da qualidade deve compreender:
  - a) A lista das entidades a serem submetidas às ações de controlo da qualidade;
  - b) O tipo da atividade e sua abrangência;
  - c) As datas previstas para a realização das mesmas, sem prejuízo das inspeções e dos testes poderem ser realizados sem aviso prévio.

##### 5.2. Critérios de prioridade

1. As atividades de controlo devem ser planificadas tendo por base a avaliação do risco, as necessidades e os recursos disponíveis.
2. As prioridades na escolha das entidades objeto das ações de controlo da qualidade, devem ser estabelecidas, tendo em conta os seguintes fatores:
  - a) A avaliação da ameaça e gestão do risco;
  - b) A dimensão e a importância das operações num aeródromo;
  - c) A frequência e o volume de atividades dum operador aéreo;
  - d) O volume das atividades de carga, correios e *catering*;
  - e) A probabilidade de um ato de interferência ilícita ocorrer;
  - f) A existência de voos ou de operadores de alto risco;
  - g) As não conformidades detetadas em anteriores atividades de controlo da qualidade levadas a cabo pela AAC, por organizações regionais ou internacionais ou pelos auditores internos da organização;
  - h) O histórico de cumprimento dos regulamentos nacionais por parte da administração aeroportuária, do operador aéreo ou outra entidade regulada;
  - i) As novas e emergentes ameaças de segurança;
  - j) Os relatórios de incidentes registados no ano anterior;
  - k) Modificações havidas no decurso do ano anterior num aeródromo, tais como novas instalações, novos equipamentos de segurança, novos operadores aéreos;
  - d) Um pedido das entidades reguladas ou de qualquer outra entidade envolvida na implementação das medidas de segurança.

##### 5.3. Tipos de ações de controlo da qualidade

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

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

#### 5.4. Aspetos alvo do controlo da qualidade

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

1. Organização da segurança da entidade alvo da ação de controlo da qualidade;
2. Programas de Segurança e Planos de Contingência dos diferentes operadores;
3. PICQS, se exigido;
4. A formação do pessoal de segurança e outro;
5. As medidas de controlo de acesso;
6. As medidas relativas às aeronaves;
7. As medidas relativas aos passageiros e respetivas bagagens de mão;
8. As medidas relativas às bagagens de porão;
9. As medidas relativas à carga, aos correios e às encomendas postais;
10. As medidas relativas ao *catering*;
11. As medidas relativas ao *co-mat* e ao *co-mail*;
12. As medidas relativas aos equipamentos de segurança;
13. As medidas aplicáveis à aviação geral;
14. As medidas relativas ao *design* das infra-estruturas aeroportuárias;
15. As medidas relativas à gestão de crises;
16. Os procedimentos dos órgãos do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) relativos aos planos de contingência AVSEC;
17. O desempenho do pessoal que implementa controlos de segurança.
18. As medidas relativas ao sistema de dados e tecnologia de informação e comunicação;
19. Medidas de segurança relativamente a MANPADs
20. As medidas relativas à segurança das áreas publicas.

##### 5.5. Frequência das ações de controlo levadas a cabo pela AAC

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

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

##### 5.6. Categorização das conformidades

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

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

##### 5.7. Relatórios das ações

1. No final de cada ação de controlo da qualidade deve ser elaborado um relatório, compreendendo:
  - a) A data da missão;
  - b) O tipo de ação de controlo da qualidade;
  - c) A composição da equipa;
  - d) A indicação da entidade controlada;

- e) A lista das pessoas entrevistadas;
- f) A lista dos aspetos de segurança que verificou;
- g) As constatações efetuadas, as não conformidades levantadas e a categoria de conformidade verificada;
- h) Eventuais ações corretivas tomadas pela entidade regulada durante a ação de controlo da qualidade;
- i) As ações corretivas recomendadas pelos inspetores de segurança da aviação civil, caso se tenha detetado não confor

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

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

### 5.8. Balanço anual

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

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

2. A área de coordenação de segurança e facilitação da AAC, elabora um relatório final com o balanço anual das atividades de controlo de qualidade que é avaliado pela Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

## CAPÍTULO VI

### Ações corretivas e medidas coativas

#### 6.1. Ações corretivas

1. No final da realização da ação de controlo da qualidade e no caso de serem encontradas deficiências e não conformidades, a entidade controlada deve efetuar ações corretivas que visem ultrapassar as deficiências e as não conformidades detetadas.

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

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

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

5. O plano de ações corretivas deve ser enviado à AAC para aprovação, 15 (quinze) dias após a receção pela entidade controlada, do relatório da ação de controlo da qualidade realizada.

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

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

#### 6.2. Medidas coativas

Em todas as ações de controlo da qualidade, sempre que se constatar uma infração aos regulamentos, ou sempre que haja participação ou denúncia, ou quando as ações previstas no plano de ações corretivas não forem realizadas, a Autoridade de Segurança da Aviação Civil, pode tomar medidas de coação proporcionais à gravidade da falta verificada, que passam por:

1. Conselhos verbais ou escritos, nos casos de deficiências menores, devendo manter-se os registos do aconselhamento realizado;

2. Autos de advertência nos termos da lei para impor uma ação corretiva, nos casos de infração, que consista em irregularidade sanável, e da qual não resulte prejuízo irreparável para a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea, deixando-se claro que pode ser levantado auto de contra-ordenação, caso a advertência não surta efeito;

3. Levantamento e instrução nos termos da legislação vigente, de autos de contra-ordenações aeronáuticas, nos casos de infração aos regulamentos, ou ainda, nos casos de incumprimento das medidas recomendadas no auto de advertência, na ocorrência de transgressões recorrentes ou graves, suscetíveis de pôr em causa a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea.

## CAPÍTULO VII

### Desenvolvimento das ações de controlo da qualidade

#### 7.1. Auditorias

##### 7.1.1. Enquadramento

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

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

##### 7.1.2. Objetivo da auditoria

O objetivo da auditoria é:

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

4. Identificar qualquer área que possa ser melhorada e sugerir como fazê-lo.

##### 7.1.3. Tipos de auditoria

Dependendo das circunstâncias, são realizadas as seguintes auditorias:

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

##### 7.1.4. As etapas da auditoria

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

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

##### 7.1.5. A preparação da auditoria

A preparação duma auditoria compreende:

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

**7.1.5.1. Estudo dos documentos**

- a) Para que os inspetores de segurança da aviação civil possam ter uma correta representação das entidades auditadas, que facilita a elaboração do plano da auditoria, são estudados, designadamente, os seguintes documentos:
1. O programa de segurança da entidade auditada;
  2. O questionário prévio;
  3. As atas das últimas reuniões das comissões aeroportuárias de facilitação e segurança;
  4. As plantas do local;
  5. A programação dos voos;
  6. Os relatórios das ações de controlo de qualidade internas;
  7. O plano de ações corretivas da auditoria precedente.
- b) Na fase da preparação da auditoria, o chefe da equipa de auditoria encaminha um questionário prévio a entidade a ser auditada com a antecedência de 60 (sessenta) dias, o qual deve ser devidamente preenchido e devolvido à procedência no prazo de 15 (quinze) dias após o recebimento.
- c) O questionário prévio deve conter as informações necessárias à realização do planeamento da auditoria, a fim facilitar o trabalho da equipa de inspetores de segurança da aviação civil.

**7.1.5.2. Plano da auditoria**

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

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

**7.1.5.3. Conteúdo da reunião de abertura**

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

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

**7.1.6. Condução da auditoria**

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

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

**7.1.7. Conclusões da auditoria**

Concluída a auditoria propriamente dita, seguem-se:

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

**7.1.8. Reunião final**

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

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

**7.2. Inspeções**

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

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

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

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

**7.3. Testes****7.3.1. Enquadramento**

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

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

3. Os testes servem para verificar as vulnerabilidades do sistema de segurança e também fornecem informação sobre como garantir a eficácia na implementação dessas mesmas medidas.

**7.3.2. Objetivo dos testes**

O objetivo dos testes é:

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

**7.3.3. Alvo dos testes**

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

2. Os operadores aéreos e aeroportuários, prestadores de serviço de assistência em escala, empresas de *catering* e outras entidades que prestam serviços de segurança no âmbito da aviação civil só devem testar os aspetos relativo às suas operações ou das empresas que lhes prestam serviço.

**7.3.4. Competência e autorização**

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

2. Os operadores aéreos e aeroportuários, prestadores de serviço de assistência em escala, empresas de *catering* e outras entidades que prestam serviços de segurança no âmbito da aviação civil, devem solicitar uma autorização à AAC, para efetuarem determinado tipo de teste no âmbito de controlo de qualidade interno.

3. No âmbito da solicitação referida no ponto anterior, a mesma deve ser feita com a antecedência de 5 (cinco) dias, devendo ainda ser acompanhada com o plano de teste.

**7.3.5. Cuidados a ter com os testes**

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

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

**7.3.6. Materiais de teste**

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

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

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

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

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

**7.3.7. Plano dos testes**

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

2. Devem constar do plano de testes:

- a) Os objetivos do teste;
- b) O pessoal responsável pelos testes;
- c) A medida de segurança a ser testada;
- d) Os procedimentos do teste;
- e) O objeto de teste; e
- f) A determinação da efetividade;
- g) Plano de contingência para resultado negativo e recolha de peças de teste.

**7.3.8. Procedimentos de teste**

1. Para assegurar a repetição dos testes o inspetor deve definir exatamente como o teste deve ser executado.

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

- a) Claros – o papel e as responsabilidades de cada um dos envolvidos devem estar definidas e os procedimentos devem conter detalhes suficientes para assegurar que todos conhecem o modo como o teste é conduzido;
- b) Criativos – os testes contra as medidas de segurança devem ser alterados com frequência de modo a refletirem a ameaça conhecida e as capacidades dos terroristas;
- c) Implementados de forma consistente – para que os resultados sejam comparáveis, e serem úteis ao sistema de segurança, os testes devem ser conduzidos uniformemente, em diferentes locais e em diferentes ocasiões;
- d) Contínuos – os testes devem ser conduzidos frequentemente não apenas para se aferir da efetividade das medidas de segurança, mas também para se combater e prevenir o relaxamento do pessoal de segurança.

**7.3.9. Condução dos testes**

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

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

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

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

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

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

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

**7.3.10. Determinação da efetividade das medidas**

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

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

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

- d) Positivo, quando o indivíduo, equipamento ou sistema testados identificam a situação anómala ou o simulacro de arma ou de engenho explosivo como sendo uma ameaça e tomam as providências necessárias a resolver a situação;
- e) Negativo, quando o indivíduo, equipamento ou sistema testados não reconhecem a situação anómala, não detetam ou não reconhecem o simulacro de arma ou de engenho explosivo como sendo artigo proibido e deixam passar a pessoa ou qualquer objeto sujeito ao teste;
- f) Inválido, quando o indivíduo, equipamento ou sistema testados têm conhecimento da realização do teste ou há um funcionamento deficiente do equipamento de segurança.

**7.3.11. Medidas em caso de teste negativo**

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

6. Quando houver uma falha em cumprir ou implementar as medidas de segurança, o inspetor deve determinar a causa da falha tendo em consideração o seguinte;

- g) Negligencia ou falta de eficiência na implementação de medidas de segurança (por exemplo, treino ou falta de supervisão);
- h) Aplicação inadequada de medidas ou procedimentos de segurança;
- i) Performance do equipamento;
- j) Política de segurança do operador;
- k) Procedimentos operacionais de segurança;
- l) Fatores humanos.

7. A entidade testada deve analisar o relatório do teste de segurança e implementar as medidas corretivas o mais rápido possível.

8. O inspetor deve assegurar a recolha da peça de teste utilizado, caso a pessoa testada tiver negativo no teste, devendo os procedimentos de recolha constar no plano de teste.

**7.3.12. Inspetor responsável pelos testes**

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

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

**7.3.13. Relatório dos testes**

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

1. A data e a hora do teste;
2. A composição da equipa de teste;
3. Os objetivos do teste;
4. O *briefing* feito;
5. As pessoas que foram informadas do teste;
6. As pessoas testadas;
7. O método utilizado;
8. A forma como o teste decorreu;
9. O resultado do teste;
10. Os treinos recebidos pelo pessoal testado;
11. Tempo de serviço da pessoa testada;
12. O grau de supervisão exercido sobre a pessoa testada;
13. Quaisquer circunstâncias que possam ter contribuído para os resultados, incluindo os seguintes:
  - a) Formação e Treino do Pessoal
  - b) Fator Humano;
  - c) Performance do equipamento de segurança;
  - d) Procedimentos operacionais;
  - e) Política de Segurança.
14. As conclusões retiradas do teste, incluindo a avaliação;
15. As recomendações a serem implementadas pela entidade testada, através dum plano de ações corretivas.

**7.3.14. Ações retificativas**

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

2. A unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita deve assegurar a realização de ações de seguimento para garantir a efetiva implementação das ações corretivas propostas e aprovadas.

**7.4. Inquéritos****7.0.1. Enquadramento**

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

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

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

**7.0.2. Objetivo dos inquéritos**

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

**7.0.3. Procedimentos**

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

**7.0.4. Relatórios**

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

**7.1. Investigações****7.1.1. Enquadramento**

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

**7.1.2. Objetivo das investigações**

O objetivo das investigações é determinar:

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

**7.1.3. Condução das investigações**

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

2. Os investigadores devem:

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

**7.1.4. Registos e relatórios**

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

**7.2. Exercícios de gestão de crises****7.2.1. Enquadramento**

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

**7.2.2. Objetivo dos exercícios de gestão de crises**

Os exercícios de gestão de crises visam testar:

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

**7.2.3. Tipos de exercícios**

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

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

### 7.2.3.1. Exercícios de mesa

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

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

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

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

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

6. Os exercícios de mesa devem ter lugar 1 (uma) vez por ano, sem coincidir, contudo, com outros tipos de exercícios, sem prejuízo dos executados a título de coordenação e preparação antes dum exercício geral ou parcial.

### 7.2.3.2. Características do exercício parcial

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

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

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

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

### 7.2.3.3. Características do exercício geral

4. A aplicação dos planos de contingência deve ser objeto dum exercício geral de modo a testar-se todos os intervenientes, instalações e equipamentos pelo menos de 2 (dois) em 2 (dois) anos, pelas administrações aeroportuárias e operadores aéreos.

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

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

### 7.2.4. Programação dos exercícios

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

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

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

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

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

6. No final da realização de cada exercício, as administrações aeroportuárias e os operadores aéreos devem enviar à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, o relatório da avaliação do exercício no prazo máximo de 15 (quinze) dias.

## CAPÍTULO VIII

### Controlo da qualidade interno

#### 8.1. Controlo interno

1. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, empresas de *catering*, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos devem efetuar ações de controlo da qualidade nas suas respetivas organizações, bem como naquelas com as quais mantêm relações com implicação direta na segurança da aviação civil.

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

#### 8.2. Frequência

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

1. No caso de auditorias de segurança, pelo menos 1 (uma) em cada dois anos, devendo abranger no caso dos operadores aéreos, para além da base, as escalas nacionais e estrangeiras;

2. No caso de inspeções, pelo menos 1 (uma) em cada semestre ou anualmente quando ocorra a auditoria de segurança;

3. No caso de testes, pelo menos 1 (um) em cada semestre;

4. Para os inquéritos, dependente das necessidades de segurança;

5. No caso de exercícios de mesa, a frequência estabelecida em 7.6.3.1;

6. Exercícios parciais e exercícios gerais, a frequência estabelecida em 7.6.3.2 e 7.6.3.3, respetivamente.

#### 8.3. Planificação e condução das ações

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

#### 8.4. Notificação

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

#### 8.5. Ações Corretivas

1. Após a receção do relatório de controlo de qualidade, a entidade controlada deve elaborar um plano de ações corretivas e enviar à unidade responsável pelo controlo de qualidade, 15 (quinze) dias após a receção do relatório.

2. A unidade responsável pelo controlo de qualidade deve fazer o seguimento da implementação do plano de ações corretivas apresentado pela entidade controlada, através de visitas, análise de documentos e entrevistas de modo a garantir que as deficiências detetadas são efetivamente corrigidas.

## CAPÍTULO IX

### Bolsa de Inspectores nacionais

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

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

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

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 21 de março de 2019. – *Abraão dos Santos Lima*.

**Regulamento n.º 02/AVSEC/2019****de 26 de março**

O Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC), aprovado pelo Regulamento 02/AVSEC/2015, de 6 de julho cumpre com as exigências do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, com as orientações do Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Documento 8973 da OACI) e com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC)

A adoção das emendas 15 e 16 ao Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944 pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e a décima edição do Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Documento 8973 da OACI) e os resultados das ações de controlo de qualidade levadas a cabo pela área de coordenação de Segurança e Facilitação da autoridade aeronáutica traduzem-se na necessidade revisão do PNFTCSAC, de forma a incorporar as alterações e que se afigurarem necessárias.

Saliente-se ainda que a revisão do presente regulamento impõe-se para que o Estado possa responder eficientemente ao Programa Universal de Auditoria de Segurança da Aviação Civil da OACI.

Por último, importa referir que o presente regulamento foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Assim, o Conselho de Administração da AAC ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13.º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de dezembro, por deliberação de 21 de março de 2019, aprova o seguinte regulamento:

**Artigo 1.º****Objeto**

O presente regulamento visa alterar o Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC), aprovado pelo Regulamento n.º 02/AVSEC/2015, de 6 de julho.

**Artigo 2.º****Alteração ao Regulamento n.º 02/AVSEC/2015, de 6 de julho**

São alterados os pontos 1.1, 1.4, 1.6.1, 1.6.2, 2.2, 2.4., 3.1., 3.2.1, 3.2.2., 3.2.3, 3.3, 3.3.1, 3.3.2, 3.4, 3.4.1, 3.4.2., 3.4.3., 3.4.4., 4.1.3., 4.1.6., 4.1.7.1., 4.1.7.7., 4.1.7., 4.2.1, 4.2.3, 4.2.4., 4.2.5., 4.3.4., 4.3.5., 4.4.1., 4.4.3., 4.4.4, 5.2., Anexos A, B, C e D do Apêndice 1 e ainda os anexos C, F e I Apêndice 2, que passam a ter a seguinte redação:

**“1.1. Objetivos**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. *Garantir que todo o pessoal afeto ao setor da aviação civil tenha formação em segurança, ajustadas ao desempenho das respetivas funções e tarefas.*

6. [...].

7. [...].

8. [...].

**1.4 Outras Referências**

1. Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Documento 8973 da OACI);

2. Handbook sobre “Segurança do lado terra” do Conselho Internacional de Aeroportos (ACI).

**1.6.1 Definições**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

7. [...].

8. [...].

9. [...].

10. [...].

11. [...].

12. [...].

13. [...].

14. [...].

15. [...].

16. [...].

17. [...].

18. [...].

19. [...].

20. [...].

21. [...].

22. [...].

23. [...].

24. [...].

25. [...].

26. [...].

27. [...].

28. [...].

29. [...].

30. [...].

31. «Performance Humana», capacidades e limitações do ser humano que têm influência na segurança e na eficiência das operações aeronáuticas;

32. [anterior numero 31].

33. [anterior numero 32].

34. [anterior numero 33].

35. [anterior numero 34].

36. [anterior numero 35].

37. [anterior numero 36].

38. [anterior numero 37].

39. [anterior numero 38].

40. [anterior numero 39].

41. [anterior numero 40].

42. [anterior numero 41].

43. [anterior numero 42].

44. [anterior numero 43].

45. [anterior numero 44].

46. [anterior numero 45].

47. [anterior numero 46].

**1.6.2 Abreviaturas**

1. [...].

2. **ACSF** – Área de Coordenação de Segurança e Facilitação;

3. [anterior numero 2].

4. [anterior numero 3].

5. [anterior numero 4].

6. [anterior numero 5].

7. [anterior numero 6].

8. [anterior numero 7].

9. [anterior numero 8].

10. [anterior numero 9].

11. [...].

12. [...].

13. [...].

14. [...].



15. [...].
16. [...].
17. [...].
18. [...].
19. [...].
20. [...].
21. [...].
22. [...].
23. [...].
24. [...].
25. [...].
26. [...].
27. [...].
28. [...].
29. [...].
30. [...].
31. [...].

## 2.2. Responsabilidades da AAC

1. [...].
  - a) [...].
  - b) [...].
  - c) [...].
  - d) [...].
  - e) [...].
  - f) [...].
  - g) [...].
  - h) [...].
  - i) Expedir certificado de conclusão de curso para formandos que concluírem com aproveitamento os cursos AVSEC, quando ministrados pela ACSF;
  - j) [...].
  - k) [...].
  - l) [...].
  - m) [...].
  - n) [...].
  - o) [...].
  - p) [...].
  - q) [...].
  - r) [...].

## 2.1. Responsabilidades dos instrutores

1. [...].
2. [...].
- a) [...].
- b) [...].
- c) [...].
- d) [...].
- e) [...].
- f) [...].
- g) [...].

h) Manter os registos de presenças e os resultados das avaliações parciais e finais dos formandos, durante a formação;

i) [...].

j) [...].

### 3.1. Definição

1. [...].
  - a) [...].
  - b) [...].
  - c) [...].
  - d) [...].
2. [...].
  - a) [...].
  - b) [...].
  - c) [...].
  - d) [...].
  - e) [...].
  - f) [...].
  - g) [...].
  - h) [...].
  - i) [...].
  - j) [...].
  - k) Segurança do lado terra;
  - l) [anterior alínea k].
  - m) [anterior alínea l].
  - n) [anterior alínea m].
  - o) [anterior alínea n].
  - p) [anterior alínea o].
  - q) [anterior alínea p].
  - r) [anterior alínea q].
  - s) [anterior alínea r].
  - t) [anterior alínea s].
  - u) [anterior alínea t].

3. [...].

### 3.2.1. Formulário de candidatura

1. [...].
  - a) [...].
  - b) [...].
  - c) [...].
  - d) [...].
  - e) [...].
  - f) [...].
2. [...].
  - a) [...].
  - b) [...].
  - c) Aceitação, por escrito por parte do candidato em como podem ser pesquisadas informações pessoais e profissionais através de anteriores entidades empregadoras, estabelecimentos de ensino, serviços de informação e pessoas da sua relação.

### 3.2.2. Entrevista

1. [...].
2. [...].
3. [...].

4. *Os processos de entrevista devem ser mantidos para consulta da autoridade aeronáutica aquando das atividades de controlo de qualidade.*

5. [anterior numero 4].

6. [anterior numero 5].

7. [anterior numero 6].

8. [anterior numero 7].

9. [anterior numero 8].

### 3.2.3. Registos do processo de recrutamento

1. [...].

2. [...].

a) Formulário de candidatura devidamente preenchido;

b) [...].

c) [...].

d) [...].

e) [...].

f) [...].

### 3.3. Seleção

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

a) [...].

b) [...].

c) Avaliação do estado de saúde, estabilidade emocional;

d) [...].

7. [...].

8. *Pode-se utilizar, por exemplo, redações e diálogos para verificar a fluência escrita e oral, o conhecimento da língua portuguesa e inglesa e a ordenação de ideias e pensamentos.*

#### 3.3.1 Verificação de antecedentes

1. *A verificação de antecedentes deve ser completada antes do candidato a uma função de segurança receber qualquer treino que lhe dê informações cujo o público não tenha acesso.*

2. [...].

3. [...].

4. [...].

a) Consumo, tráfico ou posse de drogas;

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) Atos que colocam em perigo a segurança pública, incluindo atos de interferência ilícita:

i) [...];

j) [...];

k) [...];

l) [...];

m) [...];

n) Furto ou roubo;

o) [...];

p) Recetação;

q) Peculato.

#### 3.3.2 Aptidão médica

1. [...].

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

3. *Os screeners devem ser submetidos a exames médicos para verificação do consumo de substâncias psicoativas e da dependência do álcool.*

4. [anterior numero 3].

5. [...].

6. *A aptidão médica só pode ser obtida mediante avaliação por médicos aeronáuticos devidamente designados pela Autoridade Aeronáutica.*

#### 3.4 Certificação

1. [...].

2. *A AAC designa a Área de Coordenação de Segurança e Facilitação como sendo responsável pela certificação conforme referido no ponto anterior.*

3. [anterior numero 2].

4. [anterior numero 3].

5. [anterior numero 4].

6. [anterior numero 5].

7. [anterior numero 6].

#### 2.3.1 Repetição de exame e exame suplementar

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

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

#### 3.4.2 Recertificação

1. [...].

2. [...].

3. [...].

a) *Avaliação médica nos moldes previstos no ponto 3.3.2;*

b) [...].

c) [...].

d) [...].

e) [...].

#### 3.4.3 Júri de certificação

1. [...].

2. [...].

3. *Os membros do júri devem ser pessoas com reconhecida idoneidade e experiência AVSEC.*

#### 3.4.4 Suspensão e revogação da certificação

*A certificação pode ser a todo o tempo, por decisão da AAC, suspensa ou revogada nos termos dos pontos 4.1.8, 4.2.6, 4.3.5 e 4.4.5 referentes a screeners, inspetores de segurança, coordenadores de segurança e instrutores respetivamente.*

#### 4.1.3 Funções dos screeners

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. *Controlo de acesso às instalações do catering.*

5. [anterior numero 4].

6. [anterior numero 5]

7. *Controlo de acesso às áreas restritas de segurança e das instalações de apoio à navegação aérea.*

**4.1.6 Treino recorrente**

1. Os screeners devem receber treino recorrente anualmente, de modo a manterem ou melhorarem suas competências em relação aos procedimentos, técnicas, legislação nacional e internacional em vigor.

2. O treino recorrente deve ser uma combinação do CBT e desempenho operacional, deve incluir atualização da ameaça local, regional e internacional, problemas locais, mudanças nos procedimentos e equipamentos.

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

4. A formação recorrente em desempenho operacional que não inclui o CBT, deve ter a duração de 1/3 do curso inicial e incluir:

a) [...].

b) [...].

c) [...].

5. [anterior numero 4].

6. O treino recorrente para screeners deve ser feito no máximo até o último dia de validade do treino inicial ou do último treino recorrente.

7. Sem prejuízo do disposto no número 4.1.8 do presente regulamento, o screener é considerado não qualificado para desempenhar sua função 15 (quinze) dias após a formação básica ou recorrente ter expirado, devendo a mesma condição manter-se até que o treino recorrente seja satisfatoriamente concluído. Se o treino recorrente não for realizado com sucesso nos 3 (três) meses após o treino inicial ou último treino recorrente ter expirado, o screener deve obrigatoriamente fazer a formação inicial nos moldes estipulados pelo PNFTCSAC. [...]

**4.1.7.1 Introdução e elementos chave**

1. [...].

2. [...].

3. A certificação inicial e a recertificação são feitas com base na avaliação de performance e consistem em:

4. [...].

5. [...].

6. [...].

7. [...].

8. [...].

9. [...].

10. [...]. [...].

**4.1.7.7. Exame de revista a veículos**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

a) [...].

b) [...].

c) [...].

d) Revista ao interior e exterior da viatura, incluindo zona do motor e todos os compartimentos acessíveis;

e) [...]. [...]

**3.0.7 Suspensão e revogação da certificação**

[...]

1. [...].

2. [...].

3. Revogada quando se constatar ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda quando se verificar a condenação por crimes referidos no número 4 do ponto 3.3.1.

**4.2.1 Requisitos para as funções de inspetores**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

a) [...].

b) [...].

c) [...].

d) [...].

e) [...].

f) [...].

g) [...].

h) [...].

i) [...].

j) [...].

k) Os critérios de seleção dos inspetores de segurança da agência da aviação civil são estipulados pelo PNCQSAC, e pelos regulamentos internos da autoridade aeronáutica. [...]

**4.2.3 Formação para inspetores**

1. Todos os inspetores devem ter os seguintes treinos, devendo igualmente ser mantido um registo para efeitos de controlo de qualidade:

a) Treino inicial;

b) On the job training;

c) Treino recorrente (2 em 2 anos);

d) Treino especializado/treino técnico.

2. [revogado].

3. A formação e o treino inicial, recorrente e especializado dos inspetores de segurança visam:

a) Promover um entendimento comum da forma como se avalia a implementação do PNSAC;

b) Padronizar as práticas e os procedimentos de modo a atingir-se os objetivos do PNCQSAC;

c) Fornecer as informações e os documentos que permitem ao formando levar a cabo a sua missão;

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

4. [...].

5. [...].

**4.2.4. Certificação de inspetores**

1. [...].

2. A nota mínima para se concluir com sucesso o exame teórico de certificação é de 80%.

3. .

4. [...].

5. Após a conclusão com sucesso do processo de certificação, os inspetores de segurança são certificados pela AAC, por um período de 2 (dois) anos.

6. [...].

7. A manutenção da qualificação consiste na realização de pelo menos 4 (quatro) ações de controlo de qualidade nos últimos 2 (dois) anos e 1 (um) treino recorrente a cada 2 (dois) anos.

**4.2.5. Suspensão e revogação da certificação**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. Revogada, quando se constatar a ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda a condenação por crimes referidos no número 4 do ponto 3.3.1. [...]

**4.3.4 Certificação de coordenadores de segurança**

1. Os coordenadores de segurança são certificados pela AAC para o exercício das tarefas de segurança que lhes estão atribuídas, por períodos renováveis de 2 (dois) anos.

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. A certificação prevista no número anterior pode ser renovada junto da AAC, mediante prova do exercício contínuo das respetivas funções durante pelo menos 6 (seis) meses, nos últimos 2 (dois) anos.

**4.3.5 Suspensão e revogação da certificação**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. Revogada, quando se constatar ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda a existência, designadamente, de condenação por crimes referidos no número 4 do ponto 3.3.1. [...].

**4.4.1 Requisitos para as funções de instrutor de segurança**

1. [...].

a) [...].

b) Curso básico AVSEC;

c) [anterior alínea b].

d) [anterior alínea c].

e) Certificação emitida, ou certificação equivalente de aprovação, homologada pela autoridade aeronáutica, especificando as áreas em que o instrutor pode ministrar as formações AVSEC;

f) [anterior alínea e].

g) Conhecimento consistente do:

(i) [...];

(ii) [...];

(iii) [...];

(iv) De regulamentos, manuais ou procedimentos da área em pretende ministrar o curso;

(v) [anterior alínea iv];

(vi) [anterior alínea g].

**4.4.3 Certificação de instrutores**

1. Os instrutores são certificados por um período de 2 (dois) anos, nas áreas em que têm pleno domínio e formação específica.

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

7. [...].

8. [...].

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

10. [...].

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

**4.4.4 Suspensão e revogação da certificação**

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. Revogada, quando se constatar ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda a existência, designadamente, de condenação por crimes referidos no número 4 do ponto 3.3.1. [...].

**5.2 Formação**

1. [...].

a) [...].

b) [...].

c) [...].

d) [...].

e) [...].

f) Pessoal PNT, PNC, Flight Dispatcher;

g) [...].

h) [...].

i) [...].

j) [...].

k) [...].

l) [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

a) [...].

b) [...].

c) [...].

d) [...].

e) [...].

f) [...].

g) [...].

h) Técnicos de coordenação operacional dos operadores aéreos;

i) Pessoal envolvido na resposta a um ato de interferência ilícita no ambiente aeroportuário;

j) Entidades envolvidas na assistência médica e apoio social.

5.[...].

6.[...].

7. [...].

8. [...]. [...].

## ANEXO A DO APÊNDICE 1

**PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS AGENTES DE SEGURANÇA DOS OPERADORES AÉREOS AEROPORTUÁRIOS E PRESTADORES DE SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b> <b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>CURSO AVSEC PARA AGENTES DE SEGURANÇA</b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 56 (cinquenta e seis) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p><i>O propósito do treino especializado para agentes de segurança dos operadores aéreos e aeroportuários é assegurar que as medidas e os procedimentos previstos no PNSAC e nos respetivos PS, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado e treinados.</i></p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p><i>O público-alvo é o pessoal contratado pelos operadores aéreos e aeroportuários para implementar e supervisionar a execução das medidas básicas de segurança previstas nos correspondentes PS.</i></p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nacionalidade cabo-verdiana.</li> <li>2. 12º ano de escolaridade.</li> <li>3. Atestado médico comprovando a robustez física.</li> <li>4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).</li> </ol>
<p><b>OBJETIVOS DO CURSO:</b></p> <p><i>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;</li> <li>2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;</li> <li>3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;</li> <li>4. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS;</li> <li>5. Comunicar e cooperar com as entidades aeroportuárias, aéreas e com as forças de segurança no aeroporto;</li> <li>6. Controlar o movimento de pessoas e veículos;</li> <li>7. Escortar pessoas no interior de ARS;</li> <li>8. Escortar o movimento de bagagens e de carga aérea em ARS;</li> <li>9. Patrulhar ARS, lado terra e outras áreas sensíveis do aeroporto;</li> <li>10. Reconhecer artigos proibidos;</li> <li>11. Responder a situações de emergências.</li> </ol>
<p><b>TREINO RECORRENTE:</b></p> <p><i>O treino de refrescamento deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</i></p>
<p><b>OJT:</b></p> <p><i>Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de pelo menos 40 (quarenta) horas de OJT, devidamente orientado por um supervisor.</i></p>

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> - A OACI - Sistema da aviação civil cabo-verdiana - Principais regulamentos AVSEC em vigor - Programa de segurança aeroportuário - Programa de segurança do operador aéreo - Organização da comissão FALSEC aeroportuária	02	--	02
<b>2. Ameaças contra aviação civil</b> - Objetivos dos grupos terroristas - Critério de seleção de alvos terroristas - Riscos à segurança da aviação civil - Medidas internacionais de prevenção - Tecnologias de prevenção	02	--	02
<b>3. Organização da segurança no aeroporto</b> - Objetivo do programa de segurança aeroportuária - Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto - Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto - Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes - Definição do lado ar e lado terra - Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis - Normas de natureza safety em vigor no aeroporto - Comunicação via rádio com o staff de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto - Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas	05	--	05
<b>4. Artigos proibidos</b> - Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves - Locais de ocultação de artigos proibidos - Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.	01	02	03
<b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b> - Definição de áreas públicas e áreas controladas - Cartão de acesso e dísticos para veículos - Códigos de acesso - Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso	01	--	01
<b>6. Controlo de acesso de pessoas</b> - Descrever a ameaça causada pelo acesso não autorizado - Verificar o estado de operacionalidade dos postos de controlo de acesso - Registos de ocorrências no posto de controlo de acesso - Aplicação dos procedimentos de exploração normalizada referentes ao controlo de acesso de pessoas - Reconhecer comportamentos suspeitos no posto de controlo de acesso	02	03	05

<p><b>7. Controlo de acesso de veículos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Testar a operacionalidade dos equipamentos de segurança existentes no posto de controlo de acesso de veículos</li> <li>- Verificação do dístico de viatura no posto de controlo de acesso</li> <li>- Rastreio de veículos</li> <li>- Especificar procedimentos para o rastreio dos ocupantes da viatura</li> <li>- Rastreio de mercadorias e provisões do aeródromo</li> <li>- Procedimento para fazer a fazer face situações de contingências</li> </ul>	01	02	03
<p><b>8. Patrulhamento e vigilância</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Princípios relativos a proteção de áreas restritas e do lado terra do aeroporto</li> <li>- Elementos e características de barreiras de segurança</li> <li>- Proteção da barreira de segurança</li> <li>- Identificar no mapa aeroportuário dos pontos vulneráveis</li> <li>- Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações aeroportuárias e do operador aéreo</li> <li>- Coordenação e execução de rondas e patrulhas ao perímetro e às instalações aeroportuárias</li> <li>- Revista e vigilância das instalações</li> <li>- Descrever e responder a situações de intrusão</li> <li>- Normas de segurança para a condução de veículos no lado ar</li> </ul>	02		02
<p><b>9. Proteção de Aeronaves</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilidades do pessoal de segurança dos operadores na proteção de aeronaves estacionadas</li> <li>- Aplicação das normas de proteção de aeronaves estacionadas, em conformidade com os procedimentos do aeroporto e do operador aéreo</li> <li>- Notificação do pessoal de segurança dum operador aéreo cuja aeronave não esteja devidamente protegida</li> <li>- Descrever a importância da verificação e do controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Realização de verificação e controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Lidar adequadamente com artigos deixados a bordo por passageiros</li> </ul>	01	03	04
<p><b>10. Rastreio e revista manual a passageiros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Descrição das diferentes funções dos elementos duma equipa de rastreio</li> <li>- Colocação de bagagens de cabine no tapete do equipamento de rastreio</li> <li>- Controlo do fluxo de passageiro que passam pelo WTMD</li> <li>- Rastreio de passageiros através do WTMD e do HHMD</li> <li>- Revista manual a passageiro</li> <li>- Reagir ao alarme dos detetores de metais, em conformidade com os procedimentos de exploração normalizada</li> </ul>	01	03	04
<p><b>11. Revista manual a bagagens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abrir e inspecionar manualmente diferentes tipos de bagagens na presença do passageiro</li> <li>- Reconhecer artigos proibidos escondidos no interior de bagagens</li> <li>- Ações a serem adotadas em caso de deteção de artigos proibidos na bagagem</li> </ul>	01	04	05
<p><b>12. Proteção da bagagem de porão</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proteção da bagagem de porão na:</li> <li>- Área de triagem de bagagem</li> <li>- Rampa</li> <li>- Trajetória para a aeronave</li> </ul>	01	--	01

<p>13. <b>Reconciliação de passageiros e bagagens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens</li> <li>- Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave:</li> <li>- Manuseamento da bagagem de porão</li> <li>- Bingo card</li> <li>- Contagem e controlo da bagagem</li> <li>- Funções e responsabilidades do agente de check-in e do bagageiro</li> </ul>	01	--	01
<p>14. <b>Revista e segurança de salas de embarque</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificação das diferentes configurações de salas de embarque</li> <li>- Realizar revista (esterilização) numa sala de embarque</li> <li>- Ações caso for detetado um artigo proibido durante a revista</li> <li>- Manter a integridade de segurança de uma área esterilizada e das pessoas rastreadas e seus pertences, incluindo passageiros em trânsito e respetivos pertences</li> </ul>	01	02	03
<p>15. <b>Segurança e proteção de catering</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Descrever a necessidade de segurança de catering</li> <li>- Métodos de proteção de instalações, equipamentos e provisões de catering</li> <li>- Sistema de selagem de catering</li> </ul>	01	01	02
<p>16. <b>Segurança e proteção de carga aérea e do correio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilidades dos operadores em relação a aceitação de carga aérea</li> <li>- Medidas de proteção de carga aérea após a sua aceitação</li> <li>- Medidas de proteção de instalações de carga aérea</li> </ul>	01	02	03
<p>17. <b>Escolta de pessoas, bagagens e de carga aérea</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificar as responsabilidades dos operadores em relação a escolta de pessoas bagagens e carga aérea</li> <li>- Escolta de pessoas em ARS</li> <li>- Escolta ao longo dum determinado itinerário</li> <li>- Estabelecer comunicação via rádio com o staff de segurança</li> <li>- Medidas de contingências para situações escolta de pessoas e expedições</li> </ul>	01	01	02
<p>18. <b>Ameaça de bomba</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meios de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Formulário de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>	01	01	02
<p>19. <b>Ações de contingência</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas adicionais de segurança</li> <li>- Conceito de crise</li> <li>- Centro de operações de emergência (COE)</li> <li>- Planos de Contingências AVSEC</li> <li>- Relato de incidentes</li> </ul>	01	01	02
<b>SUBTOTAL</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>52</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
Avaliação do Curso			01
Encerramento			01
	<b>SUBTOTAL</b>		<b>04</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>56</b>



## ANEXO B AO APENDICE 1

**PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS SCREENERS - ASSISTENTES DE PORTOS E AEROPORTOS (APA) QUE EFETUAM O CONTRÓLO DE ACESSO A ARS DO AERÓDROMO, INSTALAÇÕES AERONÁUTICAS E INSTALAÇÕES DO CATERING**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b> <b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b> <b>CURSO AVSEC PARA PESSOAL SCREENER – CONTROLO DE ACESSO (EMPRESAS DE SEGURANÇA)</b>
<b>DURAÇÃO:</b> 31 (trinta e uma) HORAS
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b> <i>O propósito do treino especializado para os screeners que efetuam o controlo de acesso a ARS, instalações aeronáuticas e instalações de catering é de assegurar que todos os procedimentos de segurança e de controlo de acesso, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado, treinado e certificado para o efeito.</i>
<b>PÚBLICO - ALVO:</b> <i>O público-alvo é o pessoal contratado pelo operador aeroportuário ou pelas empresas de segurança privada, para prestar o serviço de controlo de acesso às ARS dum aeródromo.</i>
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b> 1. Nacionalidade cabo-verdiana. 2. 12º ano de escolaridade. 3. Atestado médico. 4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal). 5. Curso básico de vigilante.
<b>OBJETIVOS DO CURSO:</b> <i>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</i> 1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil. 2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil. 3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana. 4. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS de um aeródromo, instalações de apoio à navegação aérea, prestadores de tráfego aéreo e instalações de catering. 5. Comunicar e cooperar com as entidades aeroportuárias, aéreas e com as forças de segurança no aeroporto. 6. Controlar o movimento de pessoas e veículos. 7. Escortar pessoas no interior de ARS de um aeródromo, instalações de apoio à navegação aérea, prestadores de tráfego aéreo e instalações de catering. 8. Patrulhar ARS, áreas do terra e áreas sensíveis do aeródromo. 9. Reconhecer artigos proibidos. 10. Inspeccionar staff e os seus pertences. 11. Inspeccionar veículos. 12. Inspeccionar mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas ARS ou nas instalações do catering. 13. Responder a situações de emergências.
<b>TREINO RECORRENTE:</b> <i>O treino recorrente deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</i>
<b>OJT:</b> <i>Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.</i>

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> - A OACI - Sistema da aviação civil cabo-verdiana - Principais regulamentos AVSEC em vigor - Programa de segurança aeroportuário - Programa de segurança dos prestadores do serviço do tráfego aéreo - Programa de segurança do catering - Programa de segurança do operador aéreo - Organização da comissão FALSEC aeroportuária	01	--	01
<b>2. Ameaças contra aviação civil</b> - Objetivos dos grupos terroristas - Critério de seleção de alvos terroristas - Riscos à segurança da aviação civil - Medidas internacionais de prevenção	01	--	01
<b>3. Organização da segurança no aeroporto</b> - Objetivo do programa de segurança aeroportuária, do prestador de serviço de navegação aérea e do programa de segurança de catering - Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto e do Gabinete de Segurança de catering - Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto, de uma instalação de apoio a navegação aérea e de uma instalação de catering - Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes, incluindo catering - Definição do lado ar e lado terra - Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis no lado ar e no lado terra do aeroporto e nas instalações do catering - Normas de natureza safety em vigor no aeroporto - Comunicação via rádio com o staff de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto - Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas	04	--	04
<b>4. Artigos proibidos</b> - Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS, nas instalações ou num carregamento de catering ou a bordo de aeronaves - Locais de ocultação de artigos proibidos - Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança	01	02	03
<b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b> - Definição de áreas públicas e áreas controladas - Cartão de acesso e dísticos para veículos - Códigos de acesso - Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso	01	--	01
<b>6. Controlo de acesso de pessoas e pertences</b> - Descrever a ameaça causada pelo acesso não autorizado - Verificar o estado de operacionalidade dos postos de controlo de acesso - Registos de ocorrências no posto de controlo de acesso - Aplicação dos procedimentos de exploração normalizada referentes ao controlo de acesso de pessoas - Reconhecer comportamentos suspeitos no posto de controlo de acesso	01	03	04

<p><b>7. Controlo de acesso de veículos, mercadorias e provisões de aeródromos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Testar a operacionalidade dos equipamentos de segurança existentes no posto de controlo de acesso de veículos</li> <li>- Verificação do dístico de viatura no posto de controlo de acesso</li> <li>- Rastreo de veículos</li> <li>- Especificar procedimentos para o rastreo dos ocupantes da viatura</li> <li>- Especificar os procedimentos de rastreo de mercadorias e provisões do aeródromo</li> <li>- Procedimento para fazer face a situações de contingências</li> </ul>	01	02	03
<p><b>8. Patrulhamento e vigilância</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Princípios relativos a proteção de aeroporto</li> <li>- Elementos e características de barreiras de segurança</li> <li>- Proteção da barreira de segurança</li> <li>- Identificar no mapa aeroportuário dos pontos vulneráveis</li> <li>- Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações aeroportuárias e do operador aéreo</li> <li>- Descrever a necessidade e o objetivo de patrulhamento do lado terra</li> <li>- Coordenação e execução de rondas e patrulhas ao perímetro e às instalações aeroportuárias</li> <li>- Revista e vigilância das instalações situadas no lado ar e nas áreas públicas do aeroporto</li> <li>- Descrever e responder a situações de intrusão</li> <li>- Normas de segurança para a condução de veículos no lado ar</li> </ul>	02		02
<p><b>9. Proteção de Aeronaves</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilidades do pessoal de segurança dos operadores na proteção de aeronaves estacionadas</li> <li>- Aplicação das normas de proteção de aeronaves estacionadas, em conformidade com os procedimentos do aeroporto e do operador aéreo</li> <li>- Notificação do pessoal de segurança dum operador aéreo cuja aeronave não esteja devidamente protegida</li> <li>- Descrever a importância da verificação e do controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Realização de verificação e controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Lidar adequadamente com artigos deixados a bordo por passageiros</li> </ul>	01	03	04
<p><b>10. Ameaça de bomba</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meios de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Formulário de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>	01	01	02
<p><b>11. Ações de contingência</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas adicionais de segurança</li> <li>- Conceito de crise</li> <li>- Centro de operações de emergência (COE)</li> <li>- Planos de contingências AVSEC</li> <li>-Relato de incidentes</li> </ul>	01	01	02
<b>SUBTOTAL</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>27</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
Avaliação do Curso			01
Encerramento			01
	<b>SUBTOTAL</b>		<b>04</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>31</b>

## ANEXO C AO APÊNDICE 1

**PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS SCREENERS - ASSISTENTES DE PORTOS E AEROPORTOS (APA) QUE EFETUAM O RASTREIO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS DE CABINE/PORÃO, CATERING, CARGA AÉREA, MERCADORIAS E PROVISÕES DO AERÓDROMO A SEREM INTRODUZIDOS NAS ÁREAS RESTRITAS DE SEGURANÇA**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b> CURSO AVSEC PARA PESSOAL SCREENER – RASTREIO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS DE CABINE/PORÃO, CARGA AÉREA E CATERING, MERCADORIAS E PROVISÕES DO AERÓDROMO A SEREM INTRODUZIDOS NAS ÁREAS RESTRITAS DE SEGURANÇA</p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 52 (cinquenta e duas) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b> O propósito da formação é assegurar que todos os screeners envolvidos no rastreio dos passageiros, bagagens de cabine e de porão (inicial e em trânsito), carga aérea e catering, mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas áreas restritas de segurança estejam devidamente capacitados e certificados para o exercício das suas funções.</p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b> O curso destina-se a formar os screeners encarregados do rastreio de passageiros, bagagens de cabine, bagagens de porão, carga, correios, catering, mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas áreas restritas de segurança dos aeródromos.</p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nacionalidade cabo-verdiana.</li> <li>2. 12º ano de escolaridade.</li> <li>3. Aptidão médica, nos termos do 3.2.2.</li> <li>4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).</li> </ol>
<p><b>OBJETIVOS DO CURSO:</b> No final do curso os formandos devem estar aptos a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;</li> <li>2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;</li> <li>3. Identificar o conceito de terrorismo;</li> <li>4. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;</li> <li>5. Reconhecer os artigos proibidos de serem introduzidos em ARS e a bordo de aeronaves;</li> <li>6. Testar (e manter registos) os equipamentos de segurança disponíveis no aeroporto;</li> <li>7. Rastrear os passageiros (incluindo passageiros especiais) através do WTMD/HHMD;</li> <li>8. Revistar manualmente os passageiros;</li> <li>9. Efetuar o rastreio de bagagens de cabine e de porão, carga aérea, mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas ARS através do equipamento raio-X ou outros métodos de rastreio;</li> <li>10. Revistar manualmente as bagagens de cabine e de porão, de carga aérea, de mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas ARS;</li> <li>11. Revistar e “esterilizar” uma ARS;</li> <li>12. Responder a situações de emergências;</li> </ol>
<p><b>TREINO RECORRENTE:</b> O treino recorrente deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</p>
<p><b>OJT:</b> Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.</p>

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> - A OACI - Sistema da aviação civil cabo-verdiana - Principais regulamentos AVSEC em vigor - Programa de segurança aeroportuário - Organização da comissão FALSEC aeroportuária	02	--	02
<b>2. Ameaças contra aviação civil</b> - Objetivos dos grupos terroristas - Critério de seleção de alvos terroristas - Riscos à segurança da aviação civil - Medidas internacionais de prevenção	01	--	01
<b>3. Organização da segurança no aeroporto</b> - Definição do lado ar e lado terra - Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis - Objetivo do programa de segurança aeroportuária; - Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto	01	--	01
<b>4. Armas de fogo, engenhos explosivos, incendiários e mercadorias perigosas:</b> - Tipos de artigos proibidos (mercadorias perigosas, artigos proibidos) - Tipos de armas de fogo e seus componentes - Tipos de munições - Características dos materiais explosivos e incendiários - Características de um IED e de um IID - Ações a serem tomadas caso for encontrado um artigo proibido ou quando haja suspeição em como um passageiro esteja na posse duma arma de fogo	02	--	02
<b>5. Posto de rastreio</b> - Procedimentos nos postos de rastreio - Constituição de equipas dos postos de rastreio - Papel do supervisor - Tarefas dos membros da equipa postos de rastreio - Inspeção de áreas esterilizadas - Proteção de passageiros e bagagens de cabine rastreados contra interferência não autorizada (incluindo passageiros e bagagens em trânsito). - Segurança e proteção de áreas de trânsito	01		01
<b>6. Revista manual:</b> - Objetivo da revista manual - Vantagens da revista manual - Métodos de camuflagem - Procedimentos a serem adotados se uma pessoa recusar a ser revistado - Procedimento caso for encontrado um artigo proibido	01	--	01
<b>7. Papel do rastreio no âmbito das medidas de segurança (enquadramento)</b>	01	--	01

<p><b>8. Revista a bagagem de cabine, de porão, de mercadoria ou provisões do aeródromo a serem introduzidas nas ARS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivo da revista à bagagem de porão, cabine e pertences pessoais</li> <li>- Critério para aceitar ou não um artigo</li> <li>- Procedimentos a serem adotados caso o passageiro negar autorização para revistar a sua bagagem</li> <li>- Circunstâncias a partir das quais a bagagem deve ser revista manualmente, a necessidade da revista aleatória e da isenção da revista</li> <li>- Realizar um determinado número de revista a um certo tipo de bagagem de forma sistemática</li> <li>- Métodos de camuflagem</li> <li>- Noção em como um item pode ser modificado para permitir esconder um artigo proibido</li> <li>- Procedimentos a serem adotados quando for encontrado um artigo proibido</li> </ul>	02	04	06
<p><b>9. Equipamento de raio-X convencional:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- História do raio-X</li> <li>- Natureza do raio-X</li> <li>- Tubo de raio-X</li> <li>- Penetração e absorção</li> <li>- Máquina de raio-X</li> <li>- Características do equipamento raio-X</li> <li>- Limitações dos raio-X</li> <li>- Procedimentos operacionais</li> <li>- Procedimentos de testes</li> <li>- Saúde e segurança</li> </ul>	01	02	03
<p><b>10. Interpretação de imagem radioscópica (CBT – quando disponível)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adquirir proficiência na interpretação de imagens radioscópicas</li> <li>- Procedimentos a serem adotados em circunstâncias especiais</li> </ul>	01	10	11
<p><b>11. Equipamentos EDS ou EDDS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivo do rastreio e a organização de um posto de rastreio</li> <li>- Funcionamento de EDS ou EDDS</li> <li>- Interpretação de imagens de EDS ou EDDS</li> <li>- Porquê um artigo é considerado suspeito</li> <li>- Medidas a serem adotadas caso for detetada uma ameaça</li> <li>- Procedimentos a serem adoptados caso for identificado um artigo proibido for identificado</li> <li>- Procedimento para relatar</li> </ul>	01	02	03
<p><b>12. Equipamentos WTMD e HHMD:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Características gerais</li> <li>- Princípio de funcionamento</li> <li>- O objetivo da utilização do WTMD</li> <li>- O modelo de WTMD actualmente em uso e como utiliza-lo</li> <li>- Testar o WTMD antes da sua utilização, utilizando a peça de teste e o reconhecimento de falhas técnicas</li> <li>- Ações a serem tomadas em caso de anomalias no funcionamento do WTMD</li> <li>- Manutenção do WTMD</li> <li>- Rastreio através do WTMD</li> <li>- Características gerais</li> <li>- Princípio de funcionamento</li> <li>- Objetivo do HHMD</li> <li>- Preparação e teste do HHMD antes da sua utilização</li> <li>- Manutenção do HHMD</li> <li>- Ações a serem tomadas em caso de anomalias no funcionamento do HHMD</li> <li>- Rastreio através do HHMD</li> </ul>	01	02	03

<p><b>13. Categorias especiais de passageiros:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Categoria especial de passageiros (VIP, deportados, inadmissíveis, passageiros indisciplinados)</li> <li>- Isenção de rastreio</li> <li>- Medidas de segurança adicionais e especiais</li> </ul>	01	01	02
<p><b>14. Passageiros com mobilidade reduzida:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunicação com passageiros desabilitados ou com mobilidade reduzida</li> <li>- Técnica de revista manual a pessoas com mobilidade reduzida e a sua bagagem de cabine e seus pertences</li> <li>- Revista privada</li> <li>- Cadeira de rodas ou bengalas</li> </ul>	01	02	03
<p><b>15. Proteção de aeronaves</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilidades do pessoal de segurança dos operadores na proteção de aeronaves estacionadas</li> <li>- Aplicação das normas de proteção de aeronaves estacionadas, em conformidade com os procedimentos do aeroporto e do operador aéreo</li> <li>- Notificação do pessoal de segurança dum operador aéreo cuja aeronave não esteja devidamente protegida</li> <li>- Descrever a importância da verificação e do controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Realização de verificação e controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Lidar adequadamente com artigos deixados a bordo por passageiros</li> </ul>	01	03	04
<p><b>16. Ameaça de bomba</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meios de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Formulário de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>	01	01	02
<p><b>17. Ações de contingência</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas adicionais de segurança</li> <li>- Conceito de crise</li> <li>- Centro de operações de emergência (COE)</li> <li>- Planos de contingências AVSEC</li> <li>- Relato de incidentes</li> </ul>	01	01	02
<b>SUBTOTAL</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>48</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>	<b>CARGA HORÁRIA</b>		
Abertura do curso	01		
Avaliação do desempenho do formando	01		
Avaliação do Curso	01		
Encerramento	01		
<b>SUBTOTAL</b>	<b>04</b>		
<b>TOTAL</b>			<b>52</b>

## ANEXO D AO APENDICE 1

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

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b> <b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>CURSO AVSEC PARA PESSOAL RESPONSÁVEL PELA MANUSEIO E SEGURANÇA DA BAGAGEM DE PORÃO - BAGAGEIROS</b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 22 (vinte e duas) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p><i>O propósito do treino especializado para pessoal responsável pela manuseio e segurança da bagagem de porão - bagageiros, é de assegurar que todos os procedimentos de segurança, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado e treinado para o efeito.</i></p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p><i>O público-alvo é o pessoal contratado pelo operador aéreo (bagageiro), para o manuseio e manutenção da segurança da bagagem de porão despachada e destinada a ser embarcada em aeronave.</i></p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Atestado médico.</li> <li>2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).</li> </ol>
<p><b>OBJETIVOS DO CURSO:</b></p> <p><i>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;</li> <li>2. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;</li> <li>3. Aplicar os procedimentos de segurança prescritos no programa de segurança do operador aéreo;</li> <li>4. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;</li> <li>5. Reconhecer artigos proibidos;</li> <li>6. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS;</li> <li>7. Manter a segurança das bagagens de porão e da área de triagem de bagagens;</li> <li>8. Efetuar a reconciliação entre passageiros e bagagens de porão;</li> <li>9. Implementar medidas de proteção da aeronave;</li> <li>10. Efetuar a verificação e o controlo de segurança da aeronave;</li> <li>11. Responder a situações de emergências.</li> </ol>
<p><b>TREINO RECORRENTE:</b></p> <p><i>O treino recorrente deve ser realizado de 3 (três) em 3 (três) anos. No entanto, ações de sensibilização devem ser realizadas anualmente, de modo a manter o pessoal responsável pela segurança da bagagem de porão devidamente atualizado em relação às ameaças contra a segurança da aviação civil.</i></p> <p><i>O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</i></p>
<p><b>OJT:</b></p> <p><i>Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.</i></p>



MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRI-CA	PRÁTI-CA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> - A OACI - Sistema da aviação civil cabo-verdiana - Principais regulamentos AVSEC em vigor - Programa de segurança aeroportuário - Programa de segurança do operador aéreo - Organização da comissão FALSEC aeroportuária	01	--	01
<b>2. Ameaças contra aviação civil</b> - Objetivos dos grupos terroristas - Critério de seleção de alvos terroristas - Riscos à segurança da aviação civil - Medidas internacionais de prevenção	01	--	01
<b>3. Organização da segurança no aeroporto</b> - Objetivo do programa de segurança aeroportuária - Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto - Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto - Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes - Definição do lado ar e lado terra - Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis - Normas de natureza safety em vigor no aeroporto - Comunicação via rádio com o staff de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto - Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas	04	--	04
<b>4. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b> - Definição de áreas públicas e áreas controladas - Cartões de acesso e dísticos para veículos - Códigos de acesso - Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso	01	01	02
<b>5. Artigos proibidos</b> - Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves - Locais de ocultação de artigos proibidos; - Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.	01	02	03
<b>6. Reconciliação de passageiros e bagagens</b> - Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens - Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave: - Manuseamento da bagagem de porão - Bingo card - Contagem e controlo da bagagem - Funções e responsabilidades do agente de check-in e do bagageiro	01	--	01
<b>7. Proteção de aeronave</b> - Controlo de acesso a aeronave - Abordar pessoas que se aproximam da aeronave	01	01	01
<b>8. Verificação e controlo de segurança</b> - Reconhecimento de artigos proibidos - Procedimentos a serem adotados quando for detetado um artigo proibido, no momento de carregamento/descarregamento da aeronave	01	01	02

9. <b>Proteção da bagagem de porão</b> <input type="checkbox"/> <i>Proteção da bagagem de porão na:</i> - Área de triagem de bagagem - Rampa - Trajetória para a aeronave	01	--	01
10. <b>Transporte de co-mail e co-mat</b>	01	--	01
11. <b>Transporte de arma</b>	01	--	01
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>	<b>CARGA HORÁRIA</b>		
<i>Abertura do curso</i>	01		
<i>Avaliação do desempenho do formando</i>	01		
<i>Avaliação do Curso</i>	01		
<i>Encerramento</i>	01		
<b>SUBTOTAL</b>	<b>04</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>22</b>		

## ANEXO C AO APÊNDICE 2

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

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b> <b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b> <b>FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA COORDENADORES DE RAMPA</b>
<b>DURAÇÃO:</b> 19 (dezanove horas) HORAS
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b> <i>O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de rampa, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.</i>
<b>PÚBLICO - ALVO:</b> <i>A formação tem como público-alvo o pessoal de rampa pertencente ao operador aéreo e ou prestador de serviço de assistência em escala cuja responsabilidade seja a implementação das medidas e dos procedimentos de segurança da aviação civil previstos nos PNSAC e nos respetivos PS, nomeadamente a reconciliação e autorização para carregar bagagens de porão a bordo de aeronaves de modo a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.</i>
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b> <input type="checkbox"/> <i>Boa capacidade de expressão oral e escrita</i> <input type="checkbox"/> <i>Ter (preferencialmente) experiência de trabalho em ambiente aeronáutico, nomeadamente a nível de atividades de supervisão no operador aéreo ou aeroportuário.</i>
<b>OBJETIVOS DO CURSO:</b> <i>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</i> 1. <i>Implementar partes relevantes do programa de segurança;</i> 2. <i>Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA;</i> 3. <i>Implementar as medidas de segurança prescritas pelo operador aéreo relativamente ao embarque de passageiros e à introdução de itens a bordo da aeronave;</i> 4. <i>Coordenar o processo de controlo de segurança de aeronave antes da sua descolagem e ainda a resposta a situações de ameaças de bomba;</i> 5. <i>Assegurar a implementação das medidas de segurança relativas ao rastreio e à reconciliação entre passageiros e as respetivas bagagens;</i> 6. <i>Prestar apoio aquando da resposta a incidentes e ou acidentes envolvendo aeronaves no solo ou em voo.</i>
<b>TREINO RECORRENTE:</b> <i>O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</i>
<b>OJT:</b> -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> - A OACI - Sistema da aviação civil cabo-verdiana - Principais regulamentos AVSEC em vigor - Programa de segurança aeroportuário - Programa de segurança do operador aéreo - Organização da comissão FALSEC aeroportuária	02	--	02
<b>2. Ameaças contra aviação civil</b> - Objetivos dos grupos terroristas - Critério de seleção de alvos terroristas - Riscos à segurança da aviação civil	01	--	01
<b>3. Organização da segurança no aeroporto</b> - Objetivo do programa de segurança aeroportuária - Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto - Responsabilidades do coordenador de rampa - Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto - Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes - Definição do lado ar e lado terra - Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis - Normas de natureza safety em vigor no aeroporto - Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas	05	--	05
<b>4. Artigos proibidos</b> - Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves - Locais de ocultação de artigos proibidos - Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança	01	02	03
<b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b> - Definição de áreas públicas e áreas controladas - Cartão de acesso e dísticos para veículos - Códigos de acesso - Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso	01	--	01
<b>6. Proteção de aeronave estacionada</b> - Definir as responsabilidades e os procedimentos de segurança relativamente a proteção de aeronaves - Identificar procedimentos a serem adotados em relação a aeronave abandonada ou que não esteja sob medidas de segurança - Descrever os motivos e os procedimentos para a realização do controlo e verificação de segurança - Identificar procedimentos para lidar com objectos não identificados ou suspeitos	02	--	02
<b>7. Reconciliação de passageiros e bagagens</b> - Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens - Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave: - Manuseamento da bagagem de porão - Bingo card - Contagem e controlo da bagagem - Funções e responsabilidades do agente de check-in e do bagageiro	01	--	01
<b>8. Procedimentos de segurança em terra</b> - Descrever os procedimentos de segurança a serem adotados antes da descolagem da aeronave - Procedimento para responder a uma situação de ameaça de bomba - Descrever os procedimentos para o retorno duma aeronave ao serviço	02	--	02
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>19</b>	

## ANEXO F DO APÊNDICE 2

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

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>			
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>			
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b>			
<b>FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA PESSOAL TRIPULANTE – PNT E PNC</b>			
<b>DURAÇÃO:</b> 19 (dezanove) HORAS			
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b>			
<i>O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal tripulante (PNT e PNC), é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.</i>			
<b>PÚBLICO - ALVO:</b>			
<i>A formação tem como público-alvo o pessoal tripulante (PNT e PNC), cuja responsabilidade é a implementação de medidas de segurança de modo a prevenir e se necessário reagir perante situações de atos de interferência ilícita.</i>			
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b>			
<i>Ser pertencente a um operador aéreo e atuar como tripulante.</i>			
<b>OBJETIVOS DO CURSO:</b>			
<i>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</i>			
1. Implementar partes relevantes do programa de segurança;			
2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA;			
3. Reconhecer artigos proibidos;			
4. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;			
5. Prestar assistência durante a realização da verificação e ou controlo de segurança, bem como na proteção de aeronave;			
6. Participar na resolução de situações de emergência.			
<b>TREINO RECORRENTE:</b>			
<i>O treino recorrente deve ser realizado a anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</i>			
<b>OJT:</b> -----			
<b>MÓDULOS RELEVANTES</b>	<b>CARGA HORÁRIA</b>		
	<b>TEÓRICA</b>	<b>PRÁTICA</b>	<b>TOTAL</b>
1. <b>Legislação AVSEC</b>			
<input type="checkbox"/> A OACI			
<input type="checkbox"/> Sistema da aviação civil cabo-verdiana			
<input type="checkbox"/> Principais regulamentos AVSEC em vigor	02	--	02
<input type="checkbox"/> Programa de segurança aeroportuário			
<input type="checkbox"/> Programa de segurança do operador aéreo			
<input type="checkbox"/> Organização da comissão FALSEC aeroportuária			
2. <b>Ameaças contra aviação civil</b>			
<input type="checkbox"/> Objetivos dos grupos terroristas			
<input type="checkbox"/> Critério de seleção de alvos terroristas	01	--	01
<input type="checkbox"/> Riscos à segurança da aviação civil			
<input type="checkbox"/> Medidas internacionais de prevenção			

<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>- Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>- Identificar as responsabilidades do PNT e PNC relativamente a segurança</li> <li>- Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>- Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>- Definição do lado ar e lado terra</li> <li>- Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>- Normas de natureza safety em vigor no aeroporto</li> <li>- Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	05	--	05
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>- Locais de ocultação de artigos proibidos</li> <li>- Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>	01	02	03
<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>- Cartão de acesso e dísticos para veículos</li> <li>- Códigos de acesso</li> <li>- Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Segurança do cockpit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conceito</li> <li>- Comunicação entre os membros da tripulação.</li> <li>- Acesso ao cockpit</li> </ul>	01	--	01
<p><b>7. Verificação e controlo de segurança da aeronave</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Checklist para a verificação/controlo de segurança</li> <li>- Verificação de segurança em terra</li> <li>- Artigos deixados a bordo por passageiros</li> <li>- Verificação de segurança em voo</li> <li>- Ações de respostas</li> </ul>	01	--	01
<p><b>8. Passageiros indisciplinados em voo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conceito</li> <li>- Identificação e classificação de passageiros indisciplinados</li> <li>- Medidas de resposta a distúrbios em voo</li> </ul>	01	--	01
<p><b>9. Ameaça de bomba, armas químicas e biológicas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conceito</li> <li>- Ameaça de bomba em solo</li> <li>- Ameaça de bomba em voo</li> <li>- Explosivos versus armas químicas e biológicas</li> <li>- Medidas de segurança para armas químicas e biológicas em voo</li> </ul>	01	--	01
<p><b>10. Comunicação, coordenação e resposta a atos de interferência ilícita</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Procedimentos de comunicação e coordenação</li> <li>- Responsabilidades da tripulação de cabine</li> <li>- Briefing antes do pré-voo</li> <li>- Comunicação durante um ato de interferência ilícita</li> </ul>	01	--	01
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>19</b>	

## ANEXO I AO APENDICE 2

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

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>			
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>			
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b>			
<b>CURSO AVSEC PARA PESSOAL DAS EMPRESAS DE LIMPEZA (PESSOAL DE LIMPEZA)</b>			
<b>DURAÇÃO:</b> 18 (dezoito) HORAS			
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b>			
<i>O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de limpeza, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovado.</i>			
<b>PÚBLICO - ALVO:</b>			
<i>O público-alvo é o pessoal contratado pelas empresas de limpeza, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, o material de limpeza destinado a ser introduzido em ARS ou a bordo de aeronaves de transporte de passageiros.</i>			
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b>			
1. Atestado médico comprovando a robustez física.			
2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).			
<b>OBJETIVOS DO CURSO:</b>			
<i>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</i>			
1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;			
2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;			
3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;			
4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança;			
5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS;			
6. Reconhecer artigos proibidos;			
7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;			
8. Participar na resolução de situações de emergência.			
<b>TREINO RECORRENTE:</b>			
<i>O treino recorrente deve ser realizado a cada 3 (três) anos e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</i>			
<b>OJT:---</b>			
<b>MÓDULOS RELEVANTES</b>	<b>CARGA HORÁRIA (HORAS)</b>		
	<b>TEÓRICA</b>	<b>PRÁTICA</b>	<b>TOTAL</b>
1. <b>Legislação AVSEC</b> <input type="checkbox"/> A OACI <input type="checkbox"/> Sistema da aviação civil cabo-verdiana <input type="checkbox"/> Principais regulamentos AVSEC em vigor <input type="checkbox"/> Programa de segurança aeroportuário <input type="checkbox"/> Programa de segurança do operador aéreo <input type="checkbox"/> Programa de segurança do operador de catering <input type="checkbox"/> Organização da comissão FALSEC aeroportuária	02	--	02
2. <b>Ameaças contra aviação civil</b> <input type="checkbox"/> Objetivos dos grupos terroristas <input type="checkbox"/> Critério de seleção de alvos terroristas <input type="checkbox"/> Riscos à segurança da aviação civil <input type="checkbox"/> Medidas internacionais de prevenção	01	--	01

<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>- Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>- Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>- Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>- Definição do lado ar e lado terra</li> <li>- Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>- Entender porque catering é um ponto vulnerável</li> <li>- Normas de natureza safety em vigor no aeroporto</li> <li>- Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	02	--	02
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>- Locais de ocultação de artigos proibidos;</li> <li>- Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.</li> </ul>	01	02	03
<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definição de áreas públicas e áreas controladas;</li> <li>- Cartão de acesso e dísticos para veículos;</li> <li>- Códigos de acesso;</li> <li>- Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Controlo de acesso às instalações de material de limpeza</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivo do controlo de acesso às instalações de material de limpeza</li> <li>- Métodos de controlo de acesso e da proteção das instalações de material de limpeza</li> <li>- Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso</li> <li>- Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário</li> <li>- Procedimento para verificar o cartão de acesso</li> <li>- Ações a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido</li> <li>- Autoridade relevante para a prevenção e controlo de acesso</li> <li>- Entidades a serem contactadas em caso de anomalia</li> <li>- Princípios relativos a proteção de instalações de material de limpeza</li> <li>- Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações</li> <li>- Descrever e responder a situações de intrusão</li> </ul>	01	--	01
<p><b>7. Transporte de material de limpeza</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Requisitos de segurança relativamente ao fecho e a selagem da viatura</li> <li>- Ações a serem tomadas caso a viatura for abandonada</li> </ul>	01	01	02
<p><b>8. Ameaça de bomba</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meios de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Formulário de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>	01	01	02
<p><b>9. Atividades de administração e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilidades do supervisor de segurança da empresa de limpeza</li> <li>- Controlo de qualidade interna</li> </ul>	02	--	02
<b>SUBTOTAL</b>			<b>16</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>18</b>	

## Artigo 3º

## Aditamento

## Aditamento ao Regulamento nº 02/AVSEC/2015 de 6 de julho

São aditados os pontos 1.3 -A, 4.2.4 - A, 4.4.3. -A e 5.3 Regulamento nº 02/AVSEC/2015 de 6 de julho, com as seguintes redações:

## “1.3. – A Outras Referências

1. *Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Documento 8973 da OACI);*

2. *Handbook sobre “Segurança do lado terra” do Conselho Internacional de Aeroportos (ACI).*

## 4.2.4 – A Treino Recorrente

*O treino recorrente deve ser feito no máximo até o último dia de validade do treino inicial ou do último treino recorrente, sendo o inspetor considerado não qualificado 15 (quinze) dias após a formação básica ou recorrente ter expirado, devendo ainda a mesma condição manter-se até que o treino recorrente seja satisfatoriamente concluído. Caso não receber treino recorrente nos 3 (três) meses após o treino inicial ou recorrente ter expirado deve obrigatoriamente fazer a formação inicial nos moldes estipulados pelo PNFTCSAC.*

## 4.4.3 -A Treino Recorrente

*O treino recorrente deve ser feito no máximo até o último dia de validade do treino inicial ou do último treino recorrente, sendo o instrutor considerado como não qualificado 15 (quinze) dias após a formação básica ou recorrente ter expirado, devendo a mesma condição manter-se até que o treino recorrente seja satisfatoriamente concluído. Caso o instrutor não receber treino recorrente nos 3 (três) meses após o treino inicial ou recorrente ter expirado, deve obrigatoriamente fazer a formação inicial nos moldes estipulados pelo PNFTCSAC.*

## 5.3. Treino Recorrente para Outro Pessoal

*O treino recorrente deve ser feito no máximo até o último dia de validade do treino inicial ou do último treino recorrente, sendo o profissional considerado como não qualificado para trabalhar numa área restrita de segurança 15 (quinze) dias após a formação básica ou recorrente ter expirado, devendo a mesma condição manter-se até que o treino recorrente seja satisfatoriamente concluído. As classes profissionais abrangidas pelo PNFTCSAC que não receberem os treinos recorrentes nos 3 (três) meses após o treino inicial ou recorrente ter expirado, devem obrigatoriamente fazer a formação inicial nos moldes estipulados pelo PNFTCSAC.”*

## Artigo 4º

## Revogação

São revogados o ponto 4.1.7.8, a alínea f) do número 2 do ponto 4.1.7.10 e o número 2 do ponto 4.2.3, todos do Regulamento 02/AVSEC/2015, de 6 de julho.

## Artigo 5º

## Renumeração e republicação

É republicada, na íntegra, o Regulamento nº 02/AVSEC/2015 de 6 de julho, em anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante, com a nova redação e numeração sobrevida das alterações, supressões e aditamentos ora introduzidos.

## Artigo 6º

## Entrada em Vigor

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

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 21 de março de 2019. – O Presidente, *Abraão dos Santos Lima.*

## ANEXO (a que refere o artigo 1º)

## PROGRAMA NACIONAL DE FORMAÇÃO, TREINO E CERTIFICAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

## CAPÍTULO I

## Generalidades

## 0.1. Objetivos

Os objetivos do PNFTCSAC são:

1. Capacitar o pessoal de segurança para salvaguardar e proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.

2. Atender às normas ditadas pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que se refere a capacitação do pessoal que implementa as medidas de segurança.

3. Descrever as responsabilidades relativamente à seleção, recrutamento e formação do pessoal de segurança da aviação civil a nível:

- Da autoridade aeronáutica;
- Dos operadores sujeitos às ações de controlo de qualidade da autoridade aeronáutica;
- De outras entidades com responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil.

4. Identificar todas as categorias de pessoas sujeitas a formação e treino em segurança da aviação civil.

5. Garantir que todo o pessoal afeto ao setor da aviação civil tenha formação em segurança, adequada ao desempenho das respetivas funções e tarefas.

6. Definir o curriculum para cada tipo de formação em segurança da aviação civil.

7. Estabelecer a duração e a frequência com que é realizada cada ação de formação e estabelecer a marca mínima para aprovação em cada curso de segurança da aviação civil.

8. Descrever o processo de certificação e da perda da mesma.

## 0.2. Âmbito de aplicação

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

## 0.3. Legislação

0.3.1. Legislação internacional

Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944.

0.3.2. Legislação nacional

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

2. Decreto-Lei nº 12/2019, de 22 de março, que procede à segunda alteração PNSAC aprovado pelo Decreto-Lei nº 15/2014 de 26 de fevereiro, alterado pelo Decreto – Lei nº 14/2017, de 30 de março;

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

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

## 0.4. Outras Referências

3. *Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Documento 8973 da OACI);*

4. *Handbook sobre “Segurança do lado terra” do Conselho Internacional de Aeroportos (ACI).*

## 0.5. Classificação

O PNFTCSAC é não classificado.

## 0.6. Publicação

A AAC promove a publicação do presente PNFTCSAC.

## 0.7. Definições e abreviaturas

0.7.1. Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento entende-se por:

## A

1. «Atos de interferência ilícita», atos ou tentativas de atos suscetíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:

- Captura ilícita duma aeronave;
- Destruição duma aeronave que se encontra em serviço;
- Tomada de reféns que se encontram a bordo duma aeronave ou num aeródromo;
- Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior duma instalação aeronáutica;
- Introdução a bordo duma aeronave ou num aeródromo, duma arma, dum engenho perigoso ou duma matéria perigosa, com fins criminosos;



- f) Utilização dum aeronave que se encontra em serviço com o propósito de causar mortes, ofensas corporais graves, ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;
- g) Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança dum aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público em geral, num aeródromo ou dentro dum instalação da aviação civil;

2. «**Aeródromo**» área delimitada de terra ou de água, incluindo as suas edificações e instalações e os seus equi-pamentos, destinada, total ou parcialmente, à chegada, ao movimento e à partida de aeronaves e como tal habilitada pela autoridade aeronáutica;

3. «**Agente reconhecido**», agente, transitário ou outra entidade que tem relações comerciais com um operador aéreo e que executa controlos de segurança aceites ou exigidos pela autoridade aeronáutica, à carga e ao correio;

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

5. «**Artigo proibido**», um objeto susceptível de servir para praticar atos de interferência ilícita e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor;

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

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

## B

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

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

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

## C

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## E

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

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

## F

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

## G

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

## I

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

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

## O

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

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

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

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

## P

31. «**Performance humana**», capacidades humanas e limitações do ser humano que têm influência na segurança e na eficiência das operações aeronáuticas;

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

33. «**Prestador de serviço de assistência em escala**», uma pessoa coletiva ou empresa em nome individual que preste a terceiros um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala;

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

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

## R

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

## S

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

38. «**Segurança**», proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais;

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

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

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

## T

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

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

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

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

## V

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

47. «**Verificação de segurança da aeronave**», uma inspeção minuciosa do interior e exterior da aeronave com o objetivo de descobrir objetos suspeitos, armas, explosivos ou outros objectos, artigos ou substâncias perigosas.

### 0.7.2. Abreviaturas

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

1. AAC – Agência de Aviação Civil;
2. ACSF – Área de Coordenação de Segurança e Facilitação;
3. AFTN – Rede fixa de Telecomunicação Aeronáutica;
4. APA – Assistentes de Portos e Aeroportos;
5. ARS – Área Restrita de Segurança;
6. ASTP – Pacote de Treino de Segurança da Aviação Civil;
7. ATC – Controlo de Tráfego Aéreo;
8. AVSEC – Segurança da Aviação Civil;
9. CBT – Treino assistido por computador;
10. CV-CAR - Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde;
11. EDDS – Sistema de Deteção de Dispositivo Explosivo;
12. EDS – Sistema de Deteção de Explosivo;
13. IED – Engenho Explosivo Improvisado;
14. IID – Engenho Incendiário Improvisado;
15. HHMD – Detetor de Metal Portátil;
16. OACI – Organização da Aviação Civil Internacional;
17. OJT – *On the Job Training*;
18. PEI – Posto de Estacionamento Isolado;
19. PGC – Plano de Gestão de Crises;
20. PEN – Procedimentos de Exploração Normalizada;
21. PNC – Pessoal Navegante de Cabine;
22. PNCQSAC – Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil;
23. PNFTCSAC – Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil;
24. PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
25. PNT – Pessoal Navegante Tripulante;
26. PS – Programa de Segurança;
27. PSA – Programa de Segurança Aeroportuária;
28. PSO – Programa de Segurança do Operador;
29. PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo;
30. VIP – *Very Important Person*;
31. WTMD – Pórtico Detetor de Metal.

## CAPÍTULO II

### Organização e responsabilidades

#### 2.2. Organização

O sistema de formação em segurança da aviação civil integra:

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

#### 2.3. Responsabilidades da AAC

##### 1. É responsabilidade da AAC:

- a) Desenvolver e promover a implementação do PNFTCSAC, aplicável a pessoas e entidades com responsabilidades na implementação das medidas e dos procedimentos de segurança previstas no PNSAC;
- b) Rever e manter sempre atualizado o PNFTCSAC;
- c) Divulgar os procedimentos e critérios de seleção e treino no seio de todas as entidades com responsabilidades AVSEC;
- d) Promover quando necessário, intercâmbio com a OACI e com organismos estrangeiros com vista ao aperfeiçoamento dos programas e cursos AVSEC nacionais;
- e) Quando necessário, promover, organizar e coordenar a realização de formações, treinos e seminários para capacitação AVSEC;
- f) Sem prejuízo do previsto nos programas de formação de cada instituição, coordenar a implementação de cursos e atividades de sensibilização em segurança da aviação civil para o público em geral e as demais entidades envolvidas no sistema de segurança da aviação civil;
- g) Assegurar que um número suficiente de instrutores certificados esteja disponível para ministrar cursos AVSEC;
- h) Assegurar que um número suficiente de inspetores certificados esteja disponível para implementação do PNCQSAC;
- i) Expedir certificado de conclusão de curso para formandos que concluírem com aproveitamento os cursos AVSEC, quando ministrados pela ACSF;
- j) Certificar *screeners*, coordenadores de segurança, inspetores e instrutores AVSEC;
- k) Supervisionar todo o processo de certificação dos *screeners*, coordenadores de segurança, inspetores e instrutores AVSEC;
- l) Em concertação com as entidades interessadas, calendarizar a realização de exames de certificação do pessoal AVSEC;
- m) Manter um cadastro atualizado dos *screeners*, supervisores de *screeners*, coordenadores de Segurança, instrutores e inspetores AVSEC certificados e demais pessoal com formação em matéria de segurança da aviação civil;
- n) Orientar e assistir os operadores na elaboração dos seus programas de formação e treino;
- o) Analisar e pronunciar-se, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da data da sua receção, sobre os programas de formação e treino em segurança da aviação civil das entidades com responsabilidades na implementação de medidas de segurança previstas no PNSAC, sujeitas à aprovação da AAC;
- p) Manter em arquivo, cópias dos programas aprovados, referidos na alínea anterior;
- q) Assegurar que todas as entidades com responsabilidades na implementação de medidas de segurança, realizam efetivamente ações de formação no sentido de capacitar o seu pessoal em matéria de segurança da aviação civil;
- r) Realizar e manter os registos das auditorias ou inspeções efetuadas para verificar se os requisitos de seleção e de formação são atingidos, através da avaliação:
  - (i) Do processo de seleção;
  - (ii) Do programa de formação;
  - (iii) Das sessões teóricas e práticas;
  - (iv) Do método de ensino;
  - (v) Do instrutor;
  - (vi) Dos meios técnicos;
  - (vii) Dos registos de formação; e
  - (viii) Avaliação dos níveis de desempenho no dia-a-dia do trabalho.

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

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

1. Desenvolver, implementar e manter sempre atualizado, um programa de formação e treino em conformidade com PNFTCSAC, aplicável a todo o pessoal envolvido na segurança da aviação.
2. Submeter a aprovação da AAC, dois exemplares do seu programa de formação interno.
3. Assegurar que o seu pessoal assim como o de outras organizações que lhes prestam serviço no âmbito de segurança seja selecionado, recrutado e treinado de acordo com os requisitos do presente PNFTCSAC.
4. Assegurar no âmbito das suas ações de controlo de qualidade interno, que efetivamente são realizadas ações de formação e treino, conforme regulamentado.
5. Providenciar treino de refrescamento nos moldes previstos no presente PNFTCSAC.
6. Enviar à AAC, os dados necessários à atualização do cadastro AVSEC a que se refere a alínea m) do número 1 do ponto 2.2.
7. Disponibilizar à AAC, para efeitos de inspeção, os registos de:
  - a) Recrutamento e contratação;
  - b) Formação e treino;
  - c) Calendarização de ações de treino e de sensibilização de segurança;
  - d) Meios auxiliares de instrução.
8. O programa referido no número 1 deve conter no mínimo:
  - a) Objetivos do programa;
  - b) Declaração da política de formação e treino;
  - c) Definição de responsabilidades incluindo as referentes à realização de formações;
  - d) Qualificação dos instrutores AVSEC;
  - e) Formação inicial e recorrente incluindo a duração e a frequência;
  - f) Descrição dos métodos para a realização formal do OJT;
  - g) Informações administrativas relativas à avaliação, seleção e recrutamento dos candidatos;
  - h) Avaliação dos formandos após a formação, incluindo a cotação mínima para qualificar com sucesso na formação;
  - i) Definição dos currículos e das necessidades de treino para as diferentes categorias de pessoal;
  - j) Descrição detalhada dos conteúdos programáticos para cada curso, incluindo a carga horária;
  - k) Disposições relativas a manutenção dos registos de formação.

**2.5. Responsabilidades dos instrutores**

3. Os instrutores são responsáveis por manter as qualificações necessárias ao desempenho das suas funções.
4. Os instrutores têm ainda as seguintes responsabilidades:
  - k) Atuar sempre de acordo com as normas estabelecidas;
  - l) Prestar aos formandos toda a orientação que se faça necessária;
  - m) Sugerir medidas e iniciativas para aperfeiçoamento da instrução, com vista à melhoria do desempenho dos formandos;
  - n) Cumprir o conteúdo programático sobre a sua responsabilidade;
  - o) Adotar metodologia adequada no desenvolvimento das disciplinas;
  - p) Aplicar os instrumentos de avaliação do curso, de acordo com o estabelecido no presente programa;
  - q) Manter atualizadas as informações referentes ao desempenho de cada formando, relativas às disciplinas ou atividades sob sua responsabilidade, durante a formação;
  - r) Manter os registos de presenças e os resultados das avaliações parciais e finais dos formandos, durante a formação;
  - s) Prestar informações aos inspetores da AAC aquando duma ação de controlo de qualidade;
  - t) Elaborar o horário dos cursos autorizados conforme o modelo em anexo G ao apêndice 3.

## CAPÍTULO III

**Pessoal de segurança****3.1 Definição**

1. É considerado pessoal com funções de segurança, os:
  - a) Screeners;
  - b) Coordenadores de segurança;
  - c) Inspetores de segurança;
  - d) Instrutores de segurança.
2. O pessoal de segurança é responsável pela implementação das medidas de segurança previstas no PNSAC, designadamente:
  - a) Controlo de acesso;
  - b) Rastreo de passageiros e *staff*;
  - c) Rastreo de veículos;
  - d) Rastreo da bagagem de cabine;
  - e) Rastreo da bagagem de porão;
  - f) Rastreo de carga;
  - g) Segurança de carga;
  - h) Segurança de *Catering*;
  - i) Segurança de provisões de aeródromo;
  - j) Segurança de aeronaves em voo (PNT e PNC);
  - k) Segurança do lado terra;
  - l) Controlo e verificação de segurança de aeronave;
  - m) Gestão de segurança da aviação civil;
  - n) Gestão de emissão de cartões de acesso;
  - o) Guarda e patrulhamento;
  - p) Auditorias;
  - q) Inspeções;
  - r) Inquéritos;
  - s) Testes;
  - t) Exercícios;
  - u) Implementação de medidas de gestão de situações de crises.
3. O pessoal de segurança deve receber formação de acordo com o previsto no presente programa e em conformidade com as especificidades das suas funções e atribuições.

**3.2 Recrutamento**

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

**3.2.1. Formulário de candidatura**

1. Todos os candidatos a uma função no âmbito da segurança da aviação civil devem preencher um formulário aquando da candidatura, fornecendo dados sobre:
  - a) Identificação pessoal, acompanhado de uma fotografia recente;
  - b) Nível de escolaridade;
  - c) Formações recentes;
  - d) Empregos anteriores, até os últimos 5 (cinco) anos no mínimo;
  - e) Assinatura do candidato; e
  - f) Outras informações consideradas pertinentes e que podem facilitar a confirmação da identidade e experiência.
2. Para além do formulário de candidatura, os candidatos devem ainda fornecer os seguintes documentos:
  - a) Antecedentes criminais e policiais;
  - b) Declaração em como a informação prestada é completa e verdadeira e onde reconhece que a apresentação de dados falsos, constituem elementos bastantes para a sua desqualificação, procedimento disciplinar ou criminal;
  - c) Aceitação, por escrito, por parte do candidato em como podem ser pesquisadas informações pessoais e profissionais através de anteriores entidades empregadoras, estabelecimentos de ensino, serviços de informação e pessoas da sua relação.

### 3.2.2. Entrevista

1. Todos os candidatos a cargos ou funções AVSEC devem ser sujeitos a entrevistas.
2. A entrevista deve ser conduzida por uma equipa, sendo que um dos membros deve possuir conhecimentos e experiência relevantes na área da segurança da aviação civil.
3. O entrevistador deve assegurar-se que o candidato entende a importância e o alcance das suas declarações bem como das informações fornecidas no formulário de candidatura.
4. Os processos de entrevista devem ser mantidos para consulta da autoridade aeronáutica aquando das atividades de controlo de qualidade.
5. O objetivo da entrevista é:
  - a) Assegurar-se das razões que ditaram o abandono do anterior emprego quando for caso disso;
  - b) Garantir que nenhum período de tempo ficou sem ser avaliado;
  - c) Procurar outras informações ou revelações, que a entidade competente considerar ser importante para a segurança da aviação civil.
6. O entrevistador pode solicitar outros documentos que forem considerados manifestamente necessários para confirmar as informações disponíveis nos registos dos candidatos ou ainda quando for detetada alguma incongruência nos mesmos.
7. Além dos dados pessoais, pode-se também fazer a averiguação inicial dos interesses e expectativas do candidato, como pretensão salarial, desenvolvimento da carreira, jornada de trabalho e disponibilidade para viagens, entre outros.
8. As entrevistas podem ser utilizadas em vários momentos do processo de seleção.
9. A decisão sobre a seleção de um candidato deve ser tomada a nível da administração e deve basear-se sempre nas informações obtidas durante o processo de seleção.

### 3.2.3. Registos do processo de recrutamento

1. Devem ser mantidos os registos do processo de recrutamento de cada candidato, devendo os mesmos serem disponibilizados à autoridade aeronáutica aquando das atividades de controlo de qualidade.
2. Os registos do processo de recrutamento devem conter:
  - a) Formulário de candidatura devidamente preenchido;
  - b) Detalhes da entrevista;
  - c) A completa verificação de antecedentes policiais e criminais;
  - d) Atestado médico;
  - e) Provas de conhecimento que venham a ser aplicadas durante o processo de seleção;
  - f) O nome e a posição da entidade responsável pela decisão de seleção do candidato.

### 3.3 Critérios de seleção

1. Todas as pessoas que implementam medidas de segurança previstas no PNSAC devem ser submetidas aos procedimentos de seleção e à verificação de antecedentes.
2. O processo de seleção baseia-se nos critérios pré-definidos no conteúdo funcional do cargo, que estabelece as funções e as tarefas a serem executadas, as competências exigidas ao trabalhador e o ambiente organizacional no qual o trabalho é realizado.
3. O conteúdo funcional do cargo pode ser utilizado para validar o processo de seleção.
4. Devem ainda ser considerados os requisitos mínimos exigidos quanto à idade, condição física, níveis de educação e qualificação e o potencial de desenvolvimento futuro dos candidatos, numa perspetiva de valorização pessoal.
5. As entidades em processo de seleção devem seguir procedimentos que assegurem, antes da seleção do candidato, se ele é idóneo e se possui as competências suficientes para assumir responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil.
6. Tais procedimentos envolvem:
  - a) a análise de informações pessoais;
  - b) a entrevista ao candidato;
  - c) a avaliação do estado de saúde e a estabilidade emocional;
  - d) a verificação de antecedentes.
7. As provas gerais ou específicas podem ser utilizadas durante o processo de seleção.
8. Podem-se utilizar, por exemplo, redações e diálogos para verificar a fluência escrita e oral, o conhecimento da língua portuguesa e inglesa e a ordenação de ideias e pensamentos.

### 3.3.1. Verificação de antecedentes

1. A verificação de antecedentes deve ser completada antes do candidato a uma função receber qualquer treino que lhe dê informações cujo o público não tenha acesso.
2. As entidades empregadoras com responsabilidades em matéria de segurança de aviação civil, devem submeter os potenciais trabalhadores a um processo de verificação de antecedentes que inclui:
  - a) Confirmação da identidade do candidato;
  - b) Experiência profissional;
  - c) Registo criminal e cadastros policiais;
  - d) Investigação de possível envolvimento com grupos criminosos e ou terroristas ou seus apoiantes.
3. A verificação de antecedentes deve ser feita de 3 (três) em 3 (três) anos conforme previsto no CV CAR 12 e sempre que for necessário renovar o cartão de acesso à uma área restrita de segurança.
4. Constituem motivos bastante para a exclusão dum possível candidato a um emprego relacionado com a implementação de medidas de controlo segurança da aviação civil ou a não emissão de um cartão de acesso à área restrita de segurança do aeródromo, a existência de condenação pelos seguintes crimes:
  - a) Consumo, tráfico ou posse de drogas;
  - b) Tráfico ou posse ilegal de armas;
  - c) Organizações terroristas ou colaboração com organizações terroristas;
  - d) Sabotagem contra a defesa nacional;
  - e) Traição;
  - f) Atentado contra comunicação e outros serviços essenciais;
  - g) Organização criminosa;
  - h) Extorsão;
  - i) Contra a segurança pública;
  - j) Atos que colocam em perigo a segurança pública, incluindo atos de interferência ilícita;
  - k) Crimes sexuais;
  - l) Burla;
  - m) Fraude;
  - n) Furto ou roubo;
  - o) Falsificação de documentos e corrupção;
  - p) Recetação;
  - q) Peculato.

### 3.3.2. Aptidão médica

1. Ao pessoal de segurança da aviação, é exigido um atestado médico comprovando possuir boa saúde física e mental que garanta a capacidade para o desempenho das funções.
2. O pessoal de segurança da aviação deve ter robustez física para repetidamente carregar e transportar bagagens, inclinar, agachar e manter-se de pé durante períodos prolongados de tempo, consoante as especificidades de cada atividade.
3. Os *screeners* devem ser submetidos aos exames médicos para verificação de consumo de substâncias psicoativas e de dependência de álcool.
4. Para os *screeners* que operam o equipamento raio X deve ser exigido um atestado médico a confirmar que:
  - a) Têm a visão igual ou melhor do que 20/60 nos dois olhos sem óculos ou lentes de contato, ou igual ou melhor do que 20/20 num olho e 20/30 no outro, com óculos ou lentes de contato;
  - b) Possuem um nível de perceção e diferenciação de objetos e de cores que garanta uma eficaz interpretação, distinção e avaliação das imagens apresentadas nos monitores dos equipamentos e sistemas;
  - c) Têm a perda de audição em cada ouvido inferior a 30 (trinta) decibéis, testada por audiograma com frequências inferiores a 2.000 Hz;
  - d) Têm capacidade para detectar odores;
  - e) Foram efetuados exames médicos para verificação do consumo de drogas, da dependência do álcool e da existência de doenças progressivas oculares.
5. A não satisfação dos requisitos referidos nas alíneas anteriores constitui fundamento bastante para exclusão do processo de seleção.
6. A aptidão médica só pode ser obtida mediante avaliação por médicos aeronáuticos devidamente designados pela autoridade aeronáutica.

### 3.4 Certificação

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

2. A autoridade aeronáutica designa a ACSF como sendo responsável pela certificação conforme referido no número 1.

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

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

5. As instituições cujos colaboradores implementam atividades de segurança da aviação civil, são responsáveis por verificar, quando decorrido um período mínimo de 48 (quarenta e oito) horas, mas nunca superior a 60 (sessenta) dias.

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

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

#### 3.4.1. Repetição de exame e exame suplementar

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

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

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

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

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

#### 3.4.2. Recertificação

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

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

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

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

#### 3.4.3. Júri de certificação

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

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

3. Os membros do júri devem ser pessoas com reconhecida idoneidade e experiência AVSEC.

#### 3.4.4. Suspensão e revogação da certificação

A certificação pode ser a todo o tempo, por decisão da AAC, suspensa ou revogada nos termos dos pontos 4.1.8, 4.2.6, 4.3.5 e 4.4.5, referentes a *screeners*, inspetores de segurança, coordenadores de segurança e instrutores respetivamente.

## CAPÍTULO IV

### Requisitos, formação e certificação do pessoal de segurança

#### 4.1. Screener

##### 4.1.1. Requisitos para as funções de *screeners*

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

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

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

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

##### 4.1.2. Requisitos para supervisores de *screeners*

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

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

##### 4.1.3. Funções dos *screeners*

Os *screeners* têm as seguintes funções:

1. Entrevista a passageiros.
2. Rastreio de passageiros, *staff*, tripulantes, bagagens, carga e *catering*.
3. Proteção de aeronaves estacionadas.
4. Controlo de acesso às instalações do *catering*;
5. Controlo e verificação de segurança de aeronaves.
6. Proteção de carga aérea e de instalações.
7. Controlo de acesso às áreas restritas de segurança e das instalações de apoio à navegação aérea.

##### 4.1.4. Programa de formação para *screeners*

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

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

**4.1.5. Treino assistido por computador**

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

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

3. O computador projeta as imagens utilizando o nível mínimo de deteção, o que contribui para aumentar o esforço de perceção, melhorando assim a *performance* do operador do equipamento de raio-X.

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

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

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

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

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

**4.1.6. Treino recorrente**

1. Os *screeners* devem receber treino recorrente anualmente, de modo a manterem ou melhorarem as respetivas competências em relação aos procedimentos, técnicas, legislação nacional e internacional em vigor.

2. O treino recorrente deve ser uma combinação de CBT e desempenho operacional, devendo incluir a atualização da ameaça local, regional e internacional, problemas locais, mudanças locais, mudanças nos procedimentos e equipamentos.

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

4. A formação recorrente em desempenho operacional, que não inclui CBT, deve ter a duração de 1/3 do curso inicial e incluir:

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

5. Os aspetos importantes de rastreio e do controlo de acessos devem ser revistos nos refrescamentos.

6. O treino recorrente para *screeners* deve ser feito no máximo até o último dia de validade do treino inicial ou do último treino recorrente.

7. Sem prejuízo do disposto no número 4.1.8 do presente regulamento, o *screeener* é considerado não qualificado para desempenhar sua função 15 (quinze) dias após a formação básica ou recorrente ter expirado, devendo a mesma condição manter-se até que o treino recorrente seja satisfatoriamente concluído. Se o treino recorrente não for realizado com sucesso nos 3 (três) meses após o treino inicial ou último treino recorrente ter expirado, o *screeener* deve obrigatoriamente fazer a formação inicial nos moldes estipulados pelo PNFTCSAC.

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

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

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

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

3. A certificação inicial e a recertificação são feitas com base na avaliação da «performance» e consistem em:

- a) Um exame teórico de natureza escrita, do tipo múltipla escolha, composto por 20 (vinte) questões elaboradas pela AAC e com a duração de 1 (uma) hora;
- b) De interpretação de imagens radioscópicas, quando aplicável;
- c) Exame oral;
- d) O conteúdo do exame deve ser adaptado às funções do *screeener*, contudo o *screeener* autorizado apenas para fazer o controlo de acesso a ARS não tem necessariamente que ser avaliado sobre a interpretação de imagens radioscópicas.

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

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

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

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

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

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

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

**4.1.7.2. Exame teórico**

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

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

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

**4.1.7.3. Exame prático**

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

1. Habilidade do *screeener* para operar os equipamentos de segurança e a necessidade do respeito dos requisitos relativos à saúde e segurança no trabalho.

2. O conhecimento das características do equipamento de raio-X e o significado da utilização de cores, quando aplicável.

3. O rastreio e a revista manual a pessoas e a bagagem e a sua habilidade para aplicar corretamente os procedimentos definidos.

4. Esterilização de áreas restritas de segurança.

5. Revista a veículos.

6. Controlo de acesso em aeronaves.

7. Verificação e controlo de segurança da aeronave.

8. Regras de conduta para lidar com passageiros e com situações críticas.

**4.1.7.4. Exame de interpretação de imagens radioscópicas**

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

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

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

4. Adicionalmente o candidato deve identificar o artigo proibido.

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

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

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

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

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

9. Na interpretação de imagens radioscópicas deve ser considerado:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.1.7.7. Exame de revista a veículos

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

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

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

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

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

#### 4.1.7.8. Exame de manuseamento de equipamentos de segurança

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

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

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

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

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

#### 4.1.7.9. Classificação dos examinandos

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

2. O examinando é reprovado no exame prático quando:

- a) Não testar corretamente os equipamentos de segurança;
- b) Registrar incorretamente os testes efetuados;
- c) Não souber operar corretamente os equipamentos;
- d) Falhar a identificação dos artigos proibidos durante a revista a pessoas, veículos e esterilização de áreas restritas de segurança;
- e) Não interpretar corretamente pelo menos 70% das imagens radioscópicas apresentadas;

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

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

#### 4.1.8. Suspensão e revogação da certificação

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

1. Suspensa, em resultado de teste de segurança ou inspeção que conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames de certificação.

2. Revogada, quando os resultados de exames médicos acusarem o consumo de drogas, dependência do álcool, existência de doenças progressivas oculares ou revelarem que o candidato não cumpre os requisitos mínimos estabelecidos para a visão e audição.

3. Revogada, quando se constatar ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda quando se verificar a condenação por crimes referidos no nº 4 do ponto 3.3.1.

### 4.2. Inspectores

#### 4.2.1 Requisitos para as funções de inspectores

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

9. O pessoal envolvido nas atividades de controlo de qualidade deve:

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

10. Os critérios de seleção dos inspectores devem incluir as seguintes qualificações:

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

#### 4.2.2 Funções dos inspectores

Compete aos inspectores nacionais:

1. Conduzir auditorias, inspeções e as demais ações previstas no PNCQSAC.

2. Aplicar os procedimentos de inspeção das atividades da aviação civil, com vista a manutenção dos padrões mínimos estabelecidos na legislação AVSEC cabo-verdiana.

3. Verificar o cumprimento das normas e práticas recomendadas pela legislação cabo-verdiana relativas à segurança da aviação civil.

4. Identificar não conformidades existentes no seio dos operadores e formular recomendações para a sua correção.

5. Elaborar relatórios das ações de controlo de qualidade realizadas, nos prazos regulamentares.

#### 4.2.3 Formação para inspectores

1. Todos os inspectores devem ter os seguintes treinos, devendo igualmente ser mantido um registo para efeitos de controlo de qualidade:

- Treino inicial;
- On the job training*;
- Treino recorrente (2 em 2 anos);
- Treino especializado/treino técnico.

2. A formação e o treino inicial, recorrente e especializado dos inspectores de segurança visam:

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

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

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

#### 4.2.4 Certificação de inspectores

1. O exame de certificação compreende:

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

2. A nota mínima para se concluir com sucesso o exame teórico de certificação é de 80%.

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

4. Após a conclusão com sucesso do processo de certificação, os inspectores de segurança são certificados pela AAC, por um período de 2 (dois) anos.

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

6. A manutenção da qualificação consiste na realização de pelo menos 4 (quatro) ações de controlo de qualidade nos últimos 2 (dois) anos e 1 (um) treino recorrente a cada 2 (dois) anos.

#### 4.2.5 Treino Recorrente

O treino recorrente deve ser feito no máximo até o último dia de validade do treino inicial ou do último treino recorrente, sendo o inspetor considerado não qualificado 15 (quinze) dias após a formação básica ou recorrente ter expirado, devendo ainda a mesma condição manter-se até que o treino recorrente seja satisfatoriamente concluído. Caso não receber treino recorrente nos (três) meses após o treino inicial ou recorrente ter expirado deve obrigatoriamente fazer a formação inicial nos moldes estipulados pelo PNFTCSAC.

#### 4.2.6 Suspensão e revogação da certificação

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

1. Suspensa, quando em resultado das ações de controlo de qualidade, se conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames de certificação.



2. Suspensa, quando se verificar o incumprimento dos regulamentos aeronáuticos nomeadamente os referentes à segurança da aviação.

3. Revogada, quando se constatar violação continua dos deveres do inspetor, previstos no PNCQSAC.

4. Revogada, quando se constatar a ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda a condenação por crimes referidos no número 4 do ponto 3.3.1.

### 4.3. Coordenadores de segurança

#### 4.3.1 Requisitos para as funções de coordenadores de segurança

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

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

- a) Habilitações literárias não inferiores ao 12º ano de escolaridade;
- b) Boa reputação no meio aeronáutico;
- c) Possuir registo criminal e cadastros policiais limpos;
- d) Experiência das operações de segurança da aviação civil;
- e) Curso básico de segurança aeroportuária ou de segurança do operador aéreo, conforme for o caso;
- f) Curso de gestão da segurança da aviação civil da OACI ou equivalente;
- g) Curso de segurança da carga aérea;
- h) Curso de gestão de crises de segurança da OACI ou equivalente;
- i) Curso de inspetores nacionais da OACI ou equivalente;
- j) Certificação emitida pela AAC;
- k) Conhecimento adequado do PNSAC, do PNCQSAC, do PNFTCSAC e do PSA ou do PSOA, conforme for o caso;
- l) Preferencialmente, experiência militar ou policial;
- m) Conhecimento adequado das Convenções em matéria de segurança de aviação civil contra atos de interferência ilícita, do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, bem como de outros regulamentos aeronáuticos relativos à segurança;
- n) Conhecimentos nos seguintes domínios:
  - (i) Sistemas de segurança e controlo do acesso;
  - (ii) Segurança em terra e em voo;
  - (iii) Armas e artigos proibidos;
  - (iv) Panorâmica do terrorismo;
  - (v) Conhecimento de uma das línguas de trabalho da OACI.

#### 4.3.2 Funções dos coordenadores de segurança

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

- a) Elaborar, implementar e supervisionar o programa de segurança do operador ao qual pertence;
- b) Desenvolver e submeter a aprovação da autoridade aeronáutica, um programa interno de formação e treino em segurança da aviação civil, para posterior implementação e supervisão;
- c) Elaborar um programa interno de controlo de qualidade de segurança da aviação civil conforme exigido na regulamentação AVSEC em vigor;
- d) Rever com a frequência prevista nos regulamentos aplicáveis, todas as atividades relativas à segurança a fim de assegurar a sua efetiva concordância com o estabelecido no PNSAC e nos demais regulamentos AVSEC publicados;
- e) Iniciar imediatamente ações corretivas em qualquer momento em que haja inconformidade com o estabelecido no PNSAC e nos demais regulamentos AVSEC publicados;
- f) Ser o elemento de contato para receber notificações sobre pessoas com acesso desacompanhado e para comprovar seus antecedentes criminais junto das entidades competentes;
- g) Monitorizar a implementações das medidas de segurança, de acordo com os padrões previstos no respetivo programa de segurança e no PNSAC;
- h) Adotar as medidas de contingências previstas no programa de emergência;

i) Participar na comissão de avaliação de risco quando convocado para o efeito;

j) Quando aplicável, designar e atribuir tarefas no âmbito de segurança da aviação civil a pessoal devidamente formado e treinado para o efeito;

k) Analisar e avaliar os projetos e construção de novas instalações, bem como os de reforma ou ampliação das já existentes, de modo a incluir as necessidades e os requisitos de segurança da aviação civil, antes de submetê-los a aprovação da autoridade aeronáutica;

l) Implementar e desenvolver formação AVSEC, a todos quantos dele necessita conforme previsto no presente programa;

m) Planear e gerir os recursos humanos e materiais necessários à implementação das normas de segurança da aviação civil.

#### 4.3.3 Formação para coordenadores de segurança

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

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

#### 4.3.4 Certificação de coordenadores de segurança

1. Os coordenadores de segurança são certificados pela AAC para o exercício das tarefas de segurança que lhes estão atribuídas, por períodos renováveis de 2 (dois) anos.

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

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

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

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

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

6. A certificação prevista no número anterior pode ser renovada junto da AAC, mediante prova do exercício contínuo das respetivas funções durante pelo menos 6 (seis) meses, nos últimos 2 (dois) anos.

#### 4.3.5 Suspensão e revogação da certificação

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

1. Suspensa, quando em resultado das ações de controlo de qualidade, se conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames de certificação.

2. Suspensa, quando se verificar o incumprimento dos regulamentos aeronáuticos nomeadamente os referentes à segurança da aviação.

3. Revogada, quando se constatar a violação continua dos deveres do coordenador de segurança, previstos nos regulamentos aprovados.

4. Revogada, quando se constatar ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas e ainda a existência, designadamente, de condenação por crimes referidos no nº 4 do ponto 3.3.1.

### 4.4. Instrutores

#### 4.4.1 Requisitos para as funções de instrutor de segurança

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

- a) Curso de formação pedagógica de formadores ou de instrutor devidamente reconhecido pela AAC;
- b) Curso básico AVSEC;
- c) Formação específica na área em que pretendam ministrar formação;

## 2CAPÍTULO V

**Outro pessoal****5.1. Generalidades**

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

2. Entende-se por outro pessoal:

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

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

**5.2. Formação**

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

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

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

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

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

- a) Elementos das forças de segurança que prestam serviços no aeródromo e que não são considerados *screeners*;
- b) Pessoal de terra dos operadores aéreos;
- c) Pessoal da aviação geral e do trabalho aéreo;
- d) Gestores e supervisores das companhias petrolíferas;
- e) Agentes do protocolo e outras agências de assistência aos VIP;
- f) Agentes fitossanitários e pessoal das alfândegas;
- g) Concessionários dos aeródromos;
- h) Técnicos de coordenação operacional dos operadores aéreos;
- i) Pessoal envolvido na resposta a um ato de interferência ilícita no ambiente aeroportuário;
- j) Entidades envolvidas na assistência médica e apoio social.

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

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

- a) Um primeiro nível direcionado à familiarização dos candidatos a um cartão de acesso, com os regulamentos aeroportuários relativamente ao sistema de controlo de acesso; e

- b) Num segundo nível deve ser introduzido procedimentos relativos à segurança da aviação civil incluindo a importância da promoção de ambiente aeroportuário seguro.

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

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

**5.3. Treino recorrente para outro pessoal**

O treino recorrente deve ser feito no máximo até o último dia de validade do treino inicial ou do último treino recorrente, sendo o profissional considerado como não qualificado para trabalhar numa área restrita de segurança 15 (quinze) dias após a formação básica ou recorrente ter expirado, devendo a mesma condição manter-se até que o treino recorrente seja satisfatoriamente concluído. As classes profissionais abrangidas pelo PNFTCSAC que não receberem os treinos recorrentes nos 3 (três) meses após o treino inicial ou recorrente ter expirado, devem obrigatoriamente fazer a formação inicial nos moldes estipulados pelo PNFTCSAC.

## CAPÍTULO VI

**Autorização para ministrar cursos de segurança da aviação civil e registos de formação****6.1. Autorização para ministrar cursos de segurança**

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

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

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

3. A informação de realização de curso AVSEC deve:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 6.2. Registos de formação

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

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

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

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

- a) Identificação da entidade empregadora;
- b) Identificação do formando;
- c) Designação da função;
- d) Data de ingresso no emprego;
- e) Designação da formação;
- f) Nome do instrutor;
- g) Data dos cursos;
- h) Assinatura do instrutor;
- i) Resultados da avaliação final dos formandos;
- j) Ficha de inscrição constante do anexo H do apêndice 3;
- k) Questionário de opinião dos módulos ministrados constante do anexo I do apêndice 3;
- l) Avaliação final do curso constante do anexo J do apêndice 3;
- m) Certificados obtidos.

## CAPÍTULO VII

### Orientações didáticas

#### 7.1 Orientações gerais

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

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

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

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

5. São exemplos de técnicas de instrução:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Planeada de modo a que todos os formandos tenham igualdade de oportunidade na observação;
- b) Realizada após a exposição teórica e antes da sua execução por parte dos formandos;
- c) Efetuada com o acompanhamento de um instrutor ou monitor;
- d) Precedida de uma reunião cujo objetivo é fazer a análise, discussão dos aspetos observados durante a demonstração e síntese.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO VIII

### Orientações para a implementação do OJT

#### 8.1. Generalidades

1. OJT é uma ação de formação e treino realizada no local de trabalho, por um instrutor designado e autorizado para o efeito.
2. Este tipo de treino permite adquirir experiência no ambiente de trabalho no qual o formando opera.
3. O conteúdo programático e o treino exigido ao pessoal de segurança devem estar em sintonia com as tarefas a serem executadas no dia-a-dia.
4. Por sua vez os PEN devem descrever os materiais, procedimentos, documentos de apoio e outros requisitos considerados necessários e que são utilizados para a execução de cada tarefa.

#### 8.2. Responsabilidades

##### 8.2.1. Responsável pela formação e treino

1. Compete à entidade designada no seio da empresa como sendo responsável pela formação e treino do pessoal de segurança, assegurar:
  - a) A implementação eficiente e eficaz do programa de OJT no seio do pessoal de segurança do operador;
  - b) Que o OJT seja realizado por um instrutor devidamente qualificado e autorizado para o efeito;
  - c) Recursos financeiros, materiais e humanos para implementação do programa de OJT;
  - d) O apoio no seio da comunidade AVSEC quando não houver recursos humanos a nível local para a realização do OJT;

- e) Que os formandos iniciem o OJT imediatamente após o término da formação;
- f) Que no final de cada período de OJT, seja avaliado conjuntamente com o instrutor de OJT as possíveis deficiências encontradas e introduzir as correspondentes ações corretivas;
- g) A mediação de possíveis conflitos entre o instrutor de OJT e os formandos;
- h) A avaliação dos níveis de desempenho do instrutor de OJT baseando na:
  - (i) Opinião dos formandos;
  - (ii) Habilidade do instrutor implementar o plano de treino.

##### 8.2.2. Instrutor de OJT

Compete ao instrutor assegurar:

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

##### 8.2.3. Formando

Compete ao formando assegurar:

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

#### 8.3. Implementação do sistema de OJT

##### 8.3.1. Generalidades

1. A gestão da implementação dum sistema de OJT compreende 3 (três) fases distintas:
  - a) Planeamento;
  - b) Execução; e
  - c) Avaliação.

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

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

##### 8.3.2. Fase I – Planeamento

1. O primeiro passo para a implementação da fase de planeamento consiste em estabelecer as infra-estruturas locais para a realização do OJT.
2. Inclui a determinação dos recursos necessários, a determinação das tarefas a serem executadas e a seleção do instrutor de OJT.
3. A escolha do instrutor de OJT deve recair sobre alguém que possua:
  - a) Formação pedagógica de formadores ou curso de instrutores;
  - b) Qualificação e experiência na especialidade ou no tipo de tarefa a ser ensinada;
  - c) Demonstrar as habilidades necessárias ao estabelecimento dum ambiente favorável a aprendizagem;
  - d) Habilidade em demonstrar a execução de tarefas de forma clara e seguindo um encadeamento lógico;
  - e) Habilidade em comunicar informações técnicas, conceitos e procedimentos, de forma clara precisa e concisa.
4. O responsável pelo OJT deve desenvolver um plano individual para cada formando.

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

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

### 8.3.3. Fase II – Execução

A fase de execução compreende 5 (cinco) etapas.

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

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

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

#### 8.3.3.2. 2ª Etapa - Preparação para ministrar o OJT

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

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

#### 8.3.3.3. 3ª Etapa - Ministrar o OJT

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

##### 8.3.3.3.1. Nível I de OJT

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

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

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

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

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

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

##### 8.3.3.3.2. Nível II do OJT

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

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

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

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

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

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

- a) Assegurar que o ambiente é propício à condução da sessão de treino;
- b) Colocar questões antes do início da tarefa;
- c) Explicar o que está a fazer a medida que vai executando a tarefa;

d) Perguntar ao formando qual o passo seguinte enquanto executa uma tarefa;

e) Colocar questões sobre a forma como cada passo é executado;

f) Validar o cumprimento do Nível II de OJT.

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

##### 8.3.3.3.3. Nível III do OJT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

##### 8.3.3.4. 4ª Etapa - Atualização dos registos

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

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

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

##### 8.3.3.5. 5ª Etapa - Avaliação

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

**8.3.4. Fase III – Avaliação do OJT**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**9.2. Avaliação do sistema de formação**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**APÊNDICE 1****MODELO DE UM PROGRAMA DE TREINO PARA O PESSOAL DE SEGURANÇA**

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

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

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

## ANEXO A AO APÊNDICE 1

**PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA  
DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS AGENTES DE SEGURANÇA DOS  
OPERADORES AÉREOS AEROPORTUÁRIOS E PRESTADORES DE SERVIÇO  
DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA**

DESCRIZAÇÃO DO CURSO
PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b>
<b>CURSO AVSEC PARA AGENTES DE SEGURANÇA</b>
<b>DURAÇÃO:</b> 56 (cinquenta e seis) HORAS
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b>
O propósito do treino especializado para agentes de segurança dos operadores aéreos e aeroportuários é assegurar que as medidas e os procedimentos previstos no PNSAC e nos respetivos PS, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado e treinados.
<b>PÚBLICO - ALVO:</b>
O público-alvo é o pessoal contratado pelos operadores aéreos e aeroportuários para implementar e supervisionar a execução das medidas básicas de segurança previstas nos correspondentes PS.
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>5. Nacionalidade cabo-verdiana.</li> <li>6. 12º ano de escolaridade.</li> <li>7. Atestado médico comprovando a robustez física.</li> <li>8. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).</li> </ul>
<b>OBJETIVOS DO CURSO:</b>
No final do curso os formandos devem estar aptos a:
<ul style="list-style-type: none"> <li>12. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;</li> <li>13. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;</li> <li>14. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;</li> <li>15. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS;</li> <li>16. Comunicar e cooperar com as entidades aeroportuárias, aéreas e com as forças de segurança no aeroporto;</li> <li>17. Controlar o movimento de pessoas e veículos;</li> <li>18. Escoltar pessoas no interior de ARS;</li> <li>19. Escoltar o movimento de bagagens e de carga aérea em ARS;</li> <li>20. Patrulhar ARS, lado terra e outras áreas sensíveis do aeroporto;</li> <li>21. Reconhecer artigos proibidos;</li> <li>22. Responder a situações de emergências.</li> </ul>
<b>TREINO RECORRENTE:</b>
O treino de refrescamento deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
<b>OJT:</b>
Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de pelo menos 40 (quarenta) horas de OJT, devidamente orientado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>20. Legislação AVSEC</b> - A OACI - Sistema da aviação civil cabo-verdiana - Principais regulamentos AVSEC em vigor - Programa de segurança aeroportuário - Programa de segurança do operador aéreo - Organização da comissão FALSEC aeroportuária	02	--	02
<b>21. Ameaças contra aviação civil</b> - Objetivos dos grupos terroristas - Critério de seleção de alvos terroristas - Riscos à segurança da aviação civil - Medidas internacionais de prevenção - Tecnologias de prevenção	02	--	02
<b>22. Organização da segurança no aeroporto</b> - Objetivo do programa de segurança aeroportuária - Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto - Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto - Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes - Definição do lado ar e lado terra - Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis - Normas de natureza safety em vigor no aeroporto - Comunicação via rádio com o staff de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto - Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas	05	--	05
<b>23. Artigos proibidos</b> - Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves - Locais de ocultação de artigos proibidos - Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.	01	02	03
<b>24. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b> - Definição de áreas públicas e áreas controladas - Cartão de acesso e dísticos para veículos - Códigos de acesso - Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso	01	--	01
<b>25. Controlo de acesso de pessoas</b> - Descrever a ameaça causada pelo acesso não autorizado - Verificar o estado de operacionalidade dos postos de controlo de acesso - Registos de ocorrências no posto de controlo de acesso - Aplicação dos procedimentos de exploração normalizada referentes ao controlo de acesso de pessoas - Reconhecer comportamentos suspeitos no posto de controlo de acesso	02	03	05



<p><b>26. Controlo de acesso de veículos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Testar a operacionalidade dos equipamentos de segurança existentes no posto de controlo de acesso de veículos</li> <li>- Verificação do dístico de viatura no posto de controlo de acesso</li> <li>- Rastreio de veículos</li> <li>- Especificar procedimentos para o rastreio dos ocupantes da viatura</li> <li>- Rastreio de mercadorias e provisões do aeródromo</li> <li>- Procedimento para fazer a fazer face situações de contingências</li> </ul>	01	02	03
<p><b>27. Patrulhamento e vigilância</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Princípios relativos a proteção de áreas restritas e do lado terra do aeroporto</li> <li>- Elementos e características de barreiras de segurança</li> <li>- Proteção da barreira de segurança</li> <li>- Identificar no mapa aeroportuário dos pontos vulneráveis</li> <li>- Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações aeroportuárias e do operador aéreo</li> <li>- Coordenação e execução de rondas e patrulhas ao perímetro e às instalações aeroportuárias</li> <li>- Revista e vigilância das instalações</li> <li>- Descrever e responder a situações de intrusão</li> <li>- Normas de segurança para a condução de veículos no lado ar</li> </ul>	02		02
<p><b>28. Proteção de Aeronaves</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilidades do pessoal de segurança dos operadores na proteção de aeronaves estacionadas</li> <li>- Aplicação das normas de proteção de aeronaves estacionadas, em conformidade com os procedimentos do aeroporto e do operador aéreo</li> <li>- Notificação do pessoal de segurança dum operador aéreo cuja aeronave não esteja devidamente protegida</li> <li>- Descrever a importância da verificação e do controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Realização de verificação e controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Lidar adequadamente com artigos deixados a bordo por passageiros</li> </ul>	01	03	04
<p><b>29. Rastreio e revista manual a passageiros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Descrição das diferentes funções dos elementos duma equipa de rastreio</li> <li>- Colocação de bagagens de cabine no tapete do equipamento de rastreio</li> <li>- Controlo do fluxo de passageiro que passam pelo WTMD</li> <li>- Rastreio de passageiros através do WTMD e do HHMD</li> <li>- Revista manual a passageiro</li> <li>- Reagir ao alarme dos detetores de metais, em conformidade com os procedimentos de exploração normalizada</li> </ul>	01	03	04
<p><b>30. Revista manual a bagagens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abrir e inspecionar manualmente diferentes tipos de bagagens na presença do passageiro</li> <li>- Reconhecer artigos proibidos escondidos no interior de bagagens</li> <li>- Ações a serem adotadas em caso de deteção de artigos proibidos na bagagem</li> </ul>	01	04	05
<p><b>31. Proteção da bagagem de porão</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proteção da bagagem de porão na:</li> <li>- Área de triagem de bagagem</li> <li>- Rampa</li> <li>- Trajetória para a aeronave</li> </ul>	01	--	01

<b>32. Reconciliação de passageiros e bagagens</b> <input type="checkbox"/> Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens <input type="checkbox"/> Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave: - Manuseamento da bagagem de porão - Bingo card - Contagem e controlo da bagagem <input type="checkbox"/> Funções e responsabilidades do agente de check-in e do bagageiro	01	--	01
<b>33. Revista e segurança de salas de embarque</b> <input type="checkbox"/> Identificação das diferentes configurações de salas de embarque <input type="checkbox"/> Realizar revista (esterilização) numa sala de embarque <input type="checkbox"/> Ações caso for detetado um artigo proibido durante a revista <input type="checkbox"/> Manter a integridade de segurança de uma área esterilizada e das pessoas rastreadas e seus pertences, incluindo passageiros em trânsito e respetivos pertences	01	02	03
<b>34. Segurança e proteção de catering</b> - Descrever a necessidade de segurança de catering <input type="checkbox"/> Métodos de proteção de instalações, equipamentos e provisões de catering <input type="checkbox"/> Sistema de selagem de catering	01	01	02
<b>35. Segurança e proteção de carga aérea e do correio</b> <input type="checkbox"/> Responsabilidades dos operadores em relação a aceitação de carga aérea <input type="checkbox"/> Medidas de proteção de carga aérea após a sua aceitação <input type="checkbox"/> Medidas de proteção de instalações de carga aérea	01	02	03
<b>36. Escolta de pessoas, bagagens e de carga aérea</b> <input type="checkbox"/> Identificar as responsabilidades dos operadores em relação a escolta de pessoas bagagens e carga aérea <input type="checkbox"/> Escolta de pessoas em ARS <input type="checkbox"/> Escolta ao longo dum determinado itinerário <input type="checkbox"/> Estabelecer comunicação via rádio com o staff de segurança <input type="checkbox"/> Medidas de contingências para situações escolta de pessoas e expedições	01	01	02
<b>37. Ameaça de bomba</b> <input type="checkbox"/> Meios de recebimento de ameaças de bomba <input type="checkbox"/> Formulário de recebimento de ameaças de bomba <input type="checkbox"/> Exercício de recebimento de ameaça de bomba	01	01	02
<b>38. Ações de contingência</b> <input type="checkbox"/> Medidas adicionais de segurança <input type="checkbox"/> Conceito de crise <input type="checkbox"/> Centro de operações de emergência (COE) <input type="checkbox"/> Planos de Contingências AVSEC <input type="checkbox"/> Relato de incidentes	01	01	02
<b>SUBTOTAL</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>52</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>04</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>56</b>	

## ANEXO B AO APENDICE 1

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

DESCRIZAÇÃO DO CURSO PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b> <b>CURSO AVSEC PARA PESSOAL <i>SCREENER</i> – CONTROLO DE ACESSO (EMPRESAS DE SEGURANÇA)</b>
<b>DURAÇÃO:</b> 31 (trinta e uma) HORAS
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b> O propósito do treino especializado para os <i>screeners</i> que efetuam o controlo de acesso a ARS, instalações aeronáuticas e instalações do <i>catering</i> é de assegurar que todos os procedimentos de segurança e de controlo de acesso, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado, treinado e certificado para o efeito.
<b>PÚBLICO - ALVO:</b> O público-alvo é o pessoal contratado pelo operador aeroportuário ou pelas empresas de segurança privada, para prestar o serviço de controlo de acesso às ARS dum aeródromo.
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Nacionalidade cabo-verdiana.</li> <li>7. 12º ano de escolaridade.</li> <li>8. Atestado médico.</li> <li>9. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).</li> <li>10. Curso básico de vigilante.</li> </ol>
<b>OBJETIVOS DO CURSO:</b> No final do curso os formandos devem estar aptos a: <ol style="list-style-type: none"> <li>14. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil.</li> <li>15. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil.</li> <li>16. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana.</li> <li>17. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS de um aeródromo, instalações de apoio à navegação aérea, prestadores de tráfego aéreo e instalações de catering.</li> <li>18. Comunicar e cooperar com as entidades aeroportuárias, aéreas e com as forças de segurança no aeroporto.</li> <li>19. Controlar o movimento de pessoas e veículos.</li> <li>20. Escoltar pessoas no interior de ARS de um aeródromo, instalações de apoio à navegação aérea, prestadores de tráfego aéreo e instalações de catering.</li> <li>21. Patrulhar ARS, áreas do terra e áreas sensíveis do aeródromo.</li> <li>22. Reconhecer artigos proibidos.</li> <li>23. Inspeccionar staff e os seus pertences.</li> <li>24. Inspeccionar veículos.</li> <li>25. Inspeccionar mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas ARS ou nas instalações do catering.</li> <li>26. Responder a situações de emergências.</li> </ol>
<b>TREINO RECORRENTE:</b> O treino recorrente deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.
<b>OJT:</b> Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>9. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A OACI</li> <li>- Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>- Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>- Programa de segurança aeroportuário</li> <li>- Programa de segurança dos prestadores do serviço do tráfego aéreo</li> <li>- Programa de segurança do catering</li> <li>- Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>- Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>	01	--	01
<b>10. Ameaças contra aviação civil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>- Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>- Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>- Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<b>11. Organização da segurança no aeroporto</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetivo do programa de segurança aeroportuária, do prestador de serviço de navegação aérea e do programa de segurança de catering</li> <li>- Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto e do Gabinete de Segurança de catering</li> <li>- Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto, de uma instalação de apoio a navegação aérea e de uma instalação de catering</li> <li>- Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes, incluindo catering</li> <li>- Definição do lado ar e lado terra</li> <li>- Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis no lado ar e no lado terra do aeroporto e nas instalações do catering</li> <li>- Normas de natureza safety em vigor no aeroporto</li> <li>- Comunicação via rádio com o staff de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto</li> <li>- Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	04	--	04
<b>12. Artigos proibidos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS, nas instalações ou num carregamento de catering ou a bordo de aeronaves</li> <li>- Locais de ocultação de artigos proibidos</li> <li>- Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>	01	02	03
<b>13. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>- Cartão de acesso e dísticos para veículos</li> <li>- Códigos de acesso</li> <li>- Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso</li> </ul>	01	--	01
<b>14. Controlo de acesso de pessoas e pertences</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Descrever a ameaça causada pelo acesso não autorizado</li> <li>- Verificar o estado de operacionalidade dos postos de controlo de acesso</li> <li>- Registos de ocorrências no posto de controlo de acesso</li> <li>- Aplicação dos procedimentos de exploração normalizada referentes ao controlo de acesso de pessoas</li> <li>- Reconhecer comportamentos suspeitos no posto de controlo de acesso</li> </ul>	01	03	04

<p><b>15. Controlo de acesso de veículos, mercadorias e provisões de aeródromos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Testar a operacionalidade dos equipamentos de segurança existentes no posto de controlo de acesso de veículos</li> <li>- Verificação do dístico de viatura no posto de controlo de acesso</li> <li>- Rastreo de veículos</li> <li>- Especificar procedimentos para o rastreo dos ocupantes da viatura</li> <li>- Especificar os procedimentos de rastreo de mercadorias e provisões do aeródromo</li> <li>- Procedimento para fazer face a situações de contingências</li> </ul>	01	02	03
<p><b>16. Patrulhamento e vigilância</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Princípios relativos a proteção de aeroporto</li> <li>- Elementos e características de barreiras de segurança</li> <li>- Proteção da barreira de segurança</li> <li>- Identificar no mapa aeroportuário dos pontos vulneráveis</li> <li>- Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações aeroportuárias e do operador aéreo</li> <li>- Descrever a necessidade e o objetivo de patrulhamento do lado terra</li> <li>- Coordenação e execução de rondas e patrulhas ao perímetro e às instalações aeroportuárias</li> <li>- Revista e vigilância das instalações situadas no lado ar e nas áreas públicas do aeroporto</li> <li>- Descrever e responder a situações de intrusão</li> <li>- Normas de segurança para a condução de veículos no lado ar</li> </ul>	02		02
<p><b>12. Protecção de Aeronaves</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilidades do pessoal de segurança dos operadores na proteção de aeronaves estacionadas</li> <li>- Aplicação das normas de proteção de aeronaves estacionadas, em conformidade com os procedimentos do aeroporto e do operador aéreo</li> <li>- Notificação do pessoal de segurança dum operador aéreo cuja aeronave não esteja devidamente protegida</li> <li>- Descrever a importância da verificação e do controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Realização de verificação e controlo de segurança de aeronave</li> <li>- Lidar adequadamente com artigos deixados a bordo por passageiros</li> </ul>	01	03	04
<p><b>13. Ameaça de bomba</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meios de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Formulário de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>- Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>	01	01	02
<p><b>14. Ações de contingência</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas adicionais de segurança</li> <li>- Conceito de crise</li> <li>- Centro de operações de emergência (COE)</li> <li>- Planos de contingências AVSEC</li> <li>- Relato de incidentes</li> </ul>	01	01	02
<b>SUBTOTAL</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>27</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
Avaliação do Curso			01
Encerramento			01
<b>SUBTOTAL</b>			<b>04</b>
<b>TOTAL</b>		<b>31</b>	

## ANEXO C AO APENDICE 1

### PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS *SCREENERS* - ASSISTENTES DE PORTOS E AEROPORTOS (APA) QUE EFETUAM O RASTREIO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS DE CABINE/PORÃO, *CATERING*, CARGA AÉREA, MERCADORIAS E PROVISÕES DO AERÓDROMO A SEREM INTRODUZIDOS NAS ÁREAS RESTRITAS DE SEGURANÇA

#### DESCRIÇÃO DO CURSO

#### PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA

#### DESIGNAÇÃO DO CURSO:

**CURSO AVSEC PARA PESSOAL *SCREENER* – RASTREIO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS DE CABINE/PORÃO, CARGA AÉREA E *CATERING*, MERCADORIAS E PROVISÕES DO AERÓDROMO A SEREM INTRODUZIDOS NAS ÁREAS RESTRITAS DE SEGURANÇA**

**DURAÇÃO:** 52 (cinquenta e duas) HORAS

#### PROPÓSITO DO CURSO:

O propósito da formação é assegurar que todos os *screeners* envolvidos no rastreio dos passageiros, bagagens de cabine e de porão (inicial e em trânsito), carga aérea e *catering*, mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas áreas restritas de segurança estejam devidamente capacitados e certificados para o exercício das suas funções.

**PÚBLICO - ALVO:**

O curso destina-se a formar os *screeners* encarregados do rastreio de passageiros, bagagens de cabine, bagagens de porão, carga, correios, *catering*, mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas áreas restritas de segurança dos aeródromos.

**REQUISITOS DE ENTRADA:**

5. Nacionalidade cabo-verdiana.
6. 12º ano de escolaridade.
7. Aptidão médica, nos termos do 3.2.2.
8. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).

**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

13. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;
14. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;
15. Identificar o conceito de terrorismo;
16. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;
17. Reconhecer os artigos proibidos de serem introduzidos em ARS e a bordo de aeronaves;
18. Testar (e manter registos) os equipamentos de segurança disponíveis no aeroporto;
19. Rastrear os passageiros (incluindo passageiros especiais) através do WTMD/HHMD;
20. Revistar manualmente os passageiros;
21. Efetuar o rastreio de bagagens de cabine e de porão, carga aérea, mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas ARS através do equipamento raio-X ou outros métodos de rastreio;
22. Revistar manualmente as bagagens de cabine e de porão, de carga aérea, de mercadorias e provisões do aeródromo a serem introduzidos nas ARS;
23. Revistar e “esterilizar” uma ARS;
24. Responder a situações de emergências;

**TREINO RECORRENTE:**

O treino recorrente deve ser realizado anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.

**OJT:**

Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>18. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>	02	--	02
<b>19. Ameaças contra aviação civil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<b>20. Organização da segurança no aeroporto</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> </ul>	01	--	01



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária;</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> </ul>			
<p><b>21. Armas de fogo, engenhos explosivos, incendiários e mercadorias perigosas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tipos de artigos proibidos (mercadorias perigosas, artigos proibidos)</li> <li>▪ Tipos de armas de fogo e seus componentes</li> <li>▪ Tipos de munições</li> <li>▪ Características dos materiais explosivos e incendiários</li> <li>▪ Características de um IED e de um IID</li> <li>▪ Ações a serem tomadas caso for encontrado um artigo proibido ou quando haja suspeição em como um passageiro esteja na posse duma arma de fogo</li> </ul>	02	--	02
<p><b>22. Posto de rastreio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procedimentos nos postos de rastreio</li> <li>▪ Constituição de equipas dos postos de rastreio</li> <li>▪ Papel do supervisor</li> <li>▪ Tarefas dos membros da equipa postos de rastreio</li> <li>▪ Inspeção de áreas esterilizadas</li> <li>▪ Proteção de passageiros e bagagens de cabine rastreados contra interferência não autorizada (incluindo passageiros e bagagens em trânsito).</li> <li>▪ Segurança e proteção de áreas de trânsito</li> </ul>	01		01

<p><b>23. Revista manual:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo da revista manual</li> <li>▪ Vantagens da revista manual</li> <li>▪ Métodos de camuflagem</li> <li>▪ Procedimentos a serem adotados se uma pessoa recusar a ser revistado</li> <li>▪ Procedimento caso for encontrado um artigo proibido</li> </ul>	01	--	01
<p><b>24. Papel do rastreio no âmbito das medidas de segurança (enquadramento)</b></p>	01	--	01
<p><b>25. Revista a bagagem de cabine, de porão, de mercadoria ou provisões do aeródromo a serem introduzidas nas ARS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo da revista à bagagem de porão, cabine e pertences pessoais</li> <li>▪ Critério para aceitar ou não um artigo</li> <li>▪ Procedimentos a serem adotados caso o passageiro negar autorização para revistar a sua bagagem</li> <li>▪ Circunstâncias a partir das quais a bagagem deve ser revistada manualmente, a necessidade da revista aleatória e da isenção da revista</li> <li>▪ Realizar um determinado número de revista a um certo tipo de bagagem de forma sistemática</li> <li>▪ Métodos de camuflagem</li> <li>▪ Noção em como um item pode ser modificado para permitir esconder um artigo proibido</li> <li>▪ Procedimentos a serem adotados quando for encontrado um artigo proibido</li> </ul>	02	04	06

<p><b>26. Equipamento de raio-X convencional:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ História do raio-X</li> <li>▪ Natureza do raio-X</li> <li>▪ Tubo de raio-X</li> <li>▪ Penetração e absorção</li> <li>▪ Máquina de raio-X</li> <li>▪ Características do equipamento raio-X</li> <li>▪ Limitações dos raio-X</li> <li>▪ Procedimentos operacionais</li> <li>▪ Procedimentos de testes</li> <li>▪ Saúde e segurança</li> </ul>	01	02	03
<p><b>27. Interpretação de imagem radioscópica (CBT – quando disponível)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adquirir proficiência na interpretação de imagens radioscópicas</li> <li>▪ Procedimentos a serem adotados em circunstâncias especiais</li> </ul>	01	10	11
<p><b>28. Equipamentos EDS ou EDDS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do rastreio e a organização de um posto de rastreio</li> <li>▪ Funcionamento de EDS ou EDDS</li> <li>▪ Interpretação de imagens de EDS ou EDDS</li> <li>▪ Porquê um artigo é considerado suspeito</li> <li>▪ Medidas a serem adotadas caso for detetada uma ameaça</li> <li>▪ Procedimentos a serem adoptados caso for identificado um artigo proibido for identificado</li> <li>▪ Procedimento para relatar</li> </ul>	01	02	03

<p><b>29. Equipamentos WTMD e HHMD:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Caraterísticas gerais</li> <li>▪ Princípio de funcionamento</li> <li>▪ O objetivo da utilização do WTMD</li> <li>▪ O modelo de WTMD actualmente em uso e como utiliza-lo</li> <li>▪ Testar o WTMD antes da sua utilização, utilizando a peça de teste e o reconhecimento de falhas técnicas</li> <li>▪ Ações a serem tomadas em caso de anomalias no funcionamento do WTMD</li> <li>▪ Manutenção do WTMD</li> <li>▪ Rastreo através do WTMD</li> <li>▪ Características gerais</li> <li>▪ Princípio de funcionamento</li> <li>▪ Objetivo do HHMD</li> <li>▪ Preparação e teste do HHMD antes da sua utilização</li> <li>▪ Manutenção do HHMD</li> <li>▪ Ações a serem tomadas em caso de anomalias no funcionamento do HHMD</li> <li>▪ Rastreo através do HHMD</li> </ul>	01	02	03
<p><b>30. Categorias especiais de passageiros:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Categoria especial de passageiros (VIP, deportados, inadmissíveis, passageiros indisciplinados)</li> <li>▪ Isenção de rastreo</li> <li>▪ Medidas de segurança adicionais e especiais</li> </ul>	01	01	02
<p><b>31. Passageiros com mobilidade reduzida:</b></p>	01	02	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comunicação com passageiros desabilitados ou com mobilidade reduzida</li> <li>▪ Técnica de revista manual a pessoas com mobilidade reduzida e a sua bagagem de cabine e seus pertences</li> <li>▪ Revista privada</li> <li>▪ Cadeira de rodas ou bengalas</li> </ul>			
<p><b>32. Proteção de aeronaves</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Responsabilidades do pessoal de segurança dos operadores na proteção de aeronaves estacionadas</li> <li>▪ Aplicação das normas de proteção de aeronaves estacionadas, em conformidade com os procedimentos do aeroporto e do operador aéreo</li> <li>▪ Notificação do pessoal de segurança dum operador aéreo cuja aeronave não esteja devidamente protegida</li> <li>▪ Descrever a importância da verificação e do controlo de segurança de aeronave</li> <li>▪ Realização de verificação e controlo de segurança de aeronave</li> <li>▪ Lidar adequadamente com artigos deixados a bordo por passageiros</li> </ul>	01	03	04
<p><b>33. Ameaça de bomba</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meios de recebimento de ameaças de bomba</li> </ul>	01	01	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formulário de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>▪ Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>			
<b>34. Ações de contingência</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Medidas adicionais de segurança</li> <li>▪ Conceito de crise</li> <li>▪ Centro de operações de emergência (COE)</li> <li>▪ Planos de contingências AVSEC</li> <li>▪ Relato de incidentes</li> </ul>	01	01	02
<b>SUBTOTAL</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>48</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>	<b>CARGA HORÁRIA</b>		
Abertura do curso	01		
Avaliação do desempenho do formando	01		
Avaliação do Curso	01		
Encerramento	01		
<b>SUBTOTAL</b>	<b>04</b>		

<b>TOTAL</b>	<b>52</b>
--------------	-----------

**ANEXO D AO APENDICE 1****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA  
AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AO PESSOAL RESPONSÁVEL PELA  
MANUSEIO E SEGURANÇA DA BAGAGEM DE PORÃO – BAGAGEIROS**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b>  <b>CURSO AVSEC PARA PESSOAL RESPONSÁVEL PELA MANUSEIO E SEGURANÇA DA BAGAGEM DE PORÃO - BAGAGEIROS</b>
<b>DURAÇÃO:</b> 22 (vinte e duas) HORAS
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b>  O propósito do treino especializado para pessoal responsável pela manuseio e segurança da bagagem de porão - bagageiros, é de assegurar que todos os procedimentos de segurança, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado e treinado para o efeito.
<b>PÚBLICO - ALVO:</b>  O público-alvo é o pessoal contratado pelo operador aéreo (bagageiro), para o manuseio e manutenção da segurança da bagagem de porão despachada e destinada a ser embarcada em aeronave.
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b>  3. Atestado médico. 4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).

**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

12. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;
13. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;
14. Aplicar os procedimentos de segurança prescritos no programa de segurança do operador aéreo;
15. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;
16. Reconhecer artigos proibidos;
17. Trabalhar e movimentar em segurança no interior de ARS;
18. Manter a segurança das bagagens de porão e da área de triagem de bagagens;
19. Efetuar a reconciliação entre passageiros e bagagens de porão;
20. Implementar medidas de proteção da aeronave;
21. Efetuar a verificação e o controlo de segurança da aeronave;
22. Responder a situações de emergências.

**TREINO RECORRENTE:**

O treino recorrente deve ser realizado de 3 (três) em 3 (três) anos. No entanto, ações de sensibilização devem ser realizadas anualmente, de modo a manter o pessoal responsável pela segurança da bagagem de porão devidamente atualizado em relação às ameaças contra a segurança da aviação civil.

O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.

**OJT:**

Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES

CARGA HORÁRIA



	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<p><b>12. Legislação AVSEC</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>	01	--	01
<p><b>13. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>14. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Comunicação via rádio com o <i>staff</i> de segurança dos operadores e das forças de segurança no aeroporto</li> </ul>	04	--	04

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>			
<p><b>15. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartões de acesso e dísticos para veículos</li> <li>▪ Códigos de acesso</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso</li> </ul>	01	01	02
<p><b>16. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos;</li> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.</li> </ul>	01	02	03
<p><b>17. Reconciliação de passageiros e bagagens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens</li> <li>▪ Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manuseamento da bagagem de porão</li> <li>- Bingo <i>card</i></li> <li>- Contagem e controlo da bagagem</li> </ul> </li> <li>▪ Funções e responsabilidades do agente de <i>check-in</i> e do bagageiro</li> </ul>	01	--	01
<p><b>18. Proteção de aeronave</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Controlo de acesso a aeronave</li> <li>▪ Abordar pessoas que se aproximam da aeronave</li> </ul>	01	01	01

<b>19. Verificação e controlo de segurança</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de artigos proibidos</li> <li>▪ Procedimentos a serem adotados quando for detetado um artigo proibido, no momento de carregamento/descarregamento da aeronave</li> </ul>	01	01	02
<b>20. Proteção da bagagem de porão</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Proteção da bagagem de porão na: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Área de triagem de bagagem</li> <li>- Rampa</li> <li>- Trajetória para a aeronave</li> </ul> </li> </ul>	01	--	01
<b>21. Transporte de <i>co-mail</i> e <i>co-mat</i></b>	01	--	01
<b>22. Transporte de arma</b>	01	--	01
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>04</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>22</b>	

**ANEXO E AO APENDICE 1****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AOS COORDENADORES DE SEGURANÇA****DESCRIÇÃO DO CURSO****PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA****DESIGNAÇÃO DO CURSO:****CURSO AVSEC PARA COORDENADORES DE SEGURANÇA****DURAÇÃO:** 46 (quarenta e seis) HORAS**PROPÓSITO DO CURSO:**

O propósito do treino especializado para Coordenadores de Segurança, é de assegurar que os mesmos conheçam os princípios de segurança da aviação civil, tenham conhecimentos sobre a legislação AVSEC internacional e nacional e que estejam familiarizados com os aspetos de gestão da segurança da aviação civil.

**PÚBLICO - ALVO:**

O público-alvo é o pessoal dos operadores aéreos e aeroportuários com funções de supervisão ou de gestão, cujas principais atribuições sejam a implementação de medidas preventivas de segurança para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.

**REQUISITOS DE ENTRADA:**

1. 12º ano de escolaridade.
2. Atestado médico.
3. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).

**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Explicar a origem e os propósitos da OACI e dos seus instrumentos legais nomeadamente o Anexo 17 e o Manual de Segurança (OACI Doc. 8973);
2. Aplicar os conceitos de gestão à segurança da aviação civil;
3. Identificar as principais atribuições do coordenador de segurança;
4. Planear, desenvolver e organizar os recursos humanos e materiais necessários para o efectivo cumprimento das atribuições do *staff* de segurança;
5. Planear e administrar o orçamento do *staff* de segurança;
6. Assessorar as entidades responsáveis pela elaboração de PS, procedimentos de exploração normalizada (PEN) e planos de contingências AVSEC;
7. Monitorizar, implementar e fazer cumprir as normas de segurança previstas no PS;
8. Assegurar-se que o pessoal de segurança está apto a implementar as medidas preventivas de segurança;
9. Participar na equipa de gestão de crises;
10. Desenvolver e implementar programas de treino AVSEC para o pessoal de segurança e para outro pessoal;
11. Atuar como elemento de ligação com outros aeroportos e agências.

**TREINO RECORRENTE:**

O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial e mesmo deve ser realizado de 2 (dois) em 2 (dois) anos.

**OJT:**

Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Introdução ao curso</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os objetivos, estrutura e a metodologia do curso</li> <li>▪ Especificar a natureza da ameaça contra a aviação civil</li> <li>▪ Explicar as contra medidas legislativas, técnicas e físicas para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita</li> </ul>	04	--	04
<b>2. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os princípios e a filosofia da segurança da aviação civil</li> <li>▪ Explicar os propósitos das Convenções AVSEC</li> <li>▪ Descrever as SARP'S do Anexo 17 à Convenção de Chicago e o Manual de Segurança (OACI Doc. 8973)</li> <li>▪ Identificar os princípios da elaboração da legislação AVSEC nacional</li> <li>▪ Descrever os propósitos e as considerações gerais aquando da elaboração do PNSAC</li> </ul>	04	--	04
<b>3. Ameaças contra aviação civil</b>	02	--	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> <li>▪ Tecnologias de prevenção</li> </ul>			
<p><b>4. Gestão de segurança do aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Explicar o propósito e elencar os pontos que constituem um PSA</li> <li>▪ Identificar as principais responsabilidades e atribuições do Coordenador de Segurança</li> </ul>	04	--	04
<p><b>5. Gestão de recursos financeiros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os propósitos da orçamentação e do planeamento financeiro</li> <li>▪ Descrever o processo de planeamento financeiro</li> <li>▪ Descrever o processo de orçamentação</li> <li>▪ Preparar um orçamento (estimado)</li> <li>▪ Submeter um pedido financeiro</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Gestão de recursos humanos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir planeamento dos recursos humanos</li> <li>▪ Elencar as tarefas principais no planeamento de recursos humanos</li> <li>▪ Identificar os requisitos atuais e futuros em termos de gestão de recursos humanos</li> <li>▪ Definir o conceito de desenvolvimento de recursos humanos</li> <li>▪ Explicar os objetivos do desenvolvimento da carreira</li> <li>▪ Explicar os propósitos de avaliação de pessoal</li> <li>▪ Identificar os princípios básicos das relações em ambiente de trabalho</li> </ul>	05	--	05

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Explicar a necessidade da definição de um código de conduta</li> </ul>			
<p><b>7. Recrutamento seleção e treino</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificar as funções de segurança a serem executadas no aeroporto</li> <li>▪ Descrever o processo para a formulação de “<i>Job Description</i>” para o pessoal de segurança no aeroporto</li> <li>▪ Identificar as necessidades de treino em matéria de segurança e os tipos de treino disponíveis</li> <li>▪ Descrever os principais conteúdos dum programa de formação e treino em segurança da aviação civil</li> </ul>	02	--	02
<p><b>8. Gestão de recursos materiais</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir recursos materiais</li> <li>▪ Identificar a necessidade da utilização de equipamentos</li> <li>▪ Avaliar critérios para seleção de equipamentos</li> <li>▪ Descrever o processo de avaliação de equipamentos</li> <li>▪ Descrever o processo de <i>procurement</i></li> <li>▪ Descrever o sistema para monitorizar a instalação e a utilização do equipamento</li> </ul>	02	--	02
<p><b>9. Procedimentos operacionais</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Visita ao aeroporto local – familiarização</li> <li>▪ Definir e indicar o objetivo dos procedimentos de exploração normalizada (PEN)</li> <li>▪ Formular PEN para uma específica tarefa AVSEC</li> <li>▪ Desenvolver um sistema de reporte de incidentes AVSEC</li> </ul>	03	02	05



<p><b>10. Inspeção, inquéritos e testes de segurança</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir inspeção e inquérito aeroportuário</li> <li>▪ Compreender o motivo da realização de inquéritos e inspeções</li> <li>▪ Descrever a metodologia utilizada na realização de inquéritos e inspeções</li> <li>▪ Definir e indicar o objetivo da realização de teste de segurança</li> <li>▪ Descrever a necessidade de se estabelecer um plano de testes de segurança</li> <li>▪ Descrever os métodos de realização de testes de segurança</li> </ul>	03	--	03
<p><b>11. Planos de contingência</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Explicar o objetivo e o conteúdo dum plano de contingência</li> <li>▪ Descrever o processo de elaboração dum plano de contingência</li> <li>▪ Descrever o método para a coordenação e avaliação de planos de contingências</li> </ul>	02	--	02
<p><b>12. Gestão de resposta a atos de interferência ilícita</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir os diferentes tipos de emergências aeroportuárias, incluindo as AVSEC</li> <li>▪ Descrever os princípios da gestão de crises</li> <li>▪ Descrever os propósitos de um centro de operações de emergência (COE)</li> <li>▪ Indicar a necessidade de uma equipa de gestão de crises</li> <li>▪ Descrever as responsabilidades AVSEC durante um incidente de segurança</li> </ul>	06	--	06

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Explicar a necessidade de preparação dum relatório preliminar e final para a OACI relatando a ocorrência dum ato de interferência ilícita.</li> </ul>			
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Participar como membro da comissão FALSEC, na elaboração dum PS		01	
Participar na discussão e avaliação de um exercício AVSEC		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>06</b>	

<b>TOTAL</b>	<b>46</b>
--------------	-----------

**ANEXO F AO APENDICE 1****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO A INSPETORES DE SEGURANÇA**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b>  <b>CURSO DE INSPETORES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL</b>
<b>DURAÇÃO:</b> 64 (sessenta e quatro) HORAS
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b>  O propósito do treino especializado para inspetores AVSEC é de assegurar que todas as partes envolvidas na implementação das medidas previstas no PNCQSAC entendam os princípios de controlo de qualidade e que conheçam os procedimentos de segurança a serem implementados de acordo com o previsto no PNSAC.
<b>PÚBLICO - ALVO:</b>  O público-alvo é o pessoal envolvido na avaliação da implementação das medidas de segurança.
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b>  <ol style="list-style-type: none"><li>1. 12º ano de escolaridade.</li><li>2. Atestado médico.</li><li>3. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).</li></ol>
<b>OBJETIVOS DO CURSO:</b>

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Identificar as responsabilidades e a autoridade inerentes à função de inspetor de segurança;
2. Indicar os aspetos do código de conduta do inspetor de segurança;
3. Demonstrar compreensão das medidas e procedimentos previstos no PNSAC e no PNCQSAC;
4. Aplicar a metodologia apropriada para a realização de auditoria e inspeções de segurança;
5. Demonstrar compreensão da necessidade duma abordagem padronizada das técnicas e procedimentos de controlo de qualidade;
6. Compreender a diferença entre a auditoria e inspeção de segurança.

#### **TREINO RECORRENTE:**

O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial e mesmo deve ser realizado de 2 (dois) em 2 (dois) anos.

#### **OJT:**

Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um supervisor.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. A autoridade e atribuições do inspetor de segurança</b>	01	--	01
<b>2. Atividades de controlo de qualidade</b>	01	--	01

<b>3. Técnicas de inspeção (incluindo perguntas e entrevistas)</b>	02	--	02
<b>4. Equipamentos de segurança</b>	01	--	01
<b>5. Avaliação da conformidade</b>	02	--	02
<b>6. Inspeção da bagagem de porão</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preparação para a inspeção</li> <li>▪ Realização da inspeção</li> <li>▪ <i>Debriefing</i></li> <li>▪ Preparação para apresentação oral</li> <li>▪ Apresentação</li> </ul>	02	06	08
<b>7. Inspeção das medidas de segurança e proteção de aeronave</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preparação para a inspeção</li> <li>▪ Realização da inspeção</li> <li>▪ <i>Debriefing</i></li> <li>▪ Preparação para apresentação oral</li> <li>▪ Apresentação</li> </ul>	02	06	08
<b>8. Elaboração de relatório</b>	01	--	01
<b>9. Elaboração de recomendações</b>	01	--	01
<b>10. Inspeção do processo de reconciliação entre passageiros e bagagens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preparação para a inspeção</li> <li>▪ Realização da inspeção</li> <li>▪ <i>Debriefing</i></li> </ul>	02	06	08

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preparação para apresentação oral</li> <li>▪ Apresentação</li> </ul>			
<p><b>11. Inspeção dos equipamentos de segurança</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preparação para a inspeção</li> <li>▪ Realização da inspeção</li> <li>▪ <i>Debriefing</i></li> <li>▪ Preparação para apresentação oral</li> <li>▪ Apresentação</li> </ul>	02	06	08
<p><b>12. Inspeção de <i>catering</i> e provisões de bordo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preparação para a inspeção</li> <li>▪ Realização da inspeção</li> <li>▪ <i>Debriefing</i></li> <li>▪ Preparação para apresentação oral</li> <li>▪ Apresentação</li> </ul>	02	06	08
<p><b>13. Inspeção de segurança de carga aérea</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preparação para a inspeção</li> <li>▪ Realização da inspeção</li> <li>▪ <i>Debriefing</i></li> <li>▪ Preparação para apresentação oral</li> <li>▪ Apresentação</li> </ul>	02	06	08
<p><b>14. Testes de Segurança</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conceito de teste</li> <li>▪ Planear o teste de segurança</li> <li>▪ Execução do teste de segurança</li> <li>▪ Interpretar e reportar os resultados</li> <li>▪ Atividade prática</li> </ul>	01	01	02

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

**ANEXO G AO APENDICE 1****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO A INSTRUTORES DE SEGURANÇA****DESCRIÇÃO DO CURSO****PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA****DESIGNAÇÃO DO CURSO:****CURSO DE INSTRUTOR DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL****DURAÇÃO:** 44 (quarenta e quatro) HORAS**PROPÓSITO DO CURSO:**

O propósito do treino especializado para instrutor AVSEC é de assegurar que todas as pessoas que ministrem treinos de segurança da aviação no âmbito do PNFTCSAC, tenham as necessárias aptidões pedagógicas e conhecimentos adequados sobre a segurança da aviação.

**PÚBLICO - ALVO:**

O público-alvo é o pessoal envolvido na conceção, desenvolvimento, gestão e na realização de ações de formação em segurança da aviação civil, nos moldes previstos no presente PNFTCSAC.

**REQUISITOS DE ENTRADA:**

1. 12º Ano de escolaridade.
2. Boa capacidade de expressão oral e escrita.
3. Atestado médico.
4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal).
5. Curso básico em segurança da aviação civil.



**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Realizar formação aplicando os princípios e as técnicas de aprendizagem e de ensino (instrução);
2. Apresentar corretamente os conteúdos programáticos aprovados;
3. Identificar, selecionar e preparar adequadamente os meios auxiliares de instrução;
4. Desenvolver e ou modificar objetivos de formação bem como os testes que se revelarem necessários, de modo a cumprir os requisitos nacionais em termos de segurança da aviação civil;
5. Identificar e utilizar os vários métodos de instrução.

**TREINO RECORRENTE:**

O treino recorrente deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial e mesmo deve ser realizado de 2 (dois) em 2 (dois) anos.

**OJT:**

Após a conclusão da formação inicial, os formandos devem ser submetidos a um período de 40 (quarenta) horas OJT, devidamente orientado e documentado por um instrutor experiente.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Introdução ao curso</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os objetivos do curso, estrutura e metodologia</li> </ul>	01	--	01

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever o processo de desenvolvimento do ASTP da OACI</li> <li>▪ Indicar a aplicabilidade global do programa de treino da OACI</li> </ul>			
<p><b>2. Funções do instrutor AVSEC e introdução ao ASTP 123/básico</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Enumerar as tarefas do instrutor AVSEC</li> <li>▪ Descrever as diferenças entre os ASTP da OACI e os conteúdos dos cursos convencionais</li> <li>▪ Identificar a documentação utilizada nos ASTP 123/básico</li> <li>▪ Descrever as características da formação individualizada e em coletivo</li> <li>▪ Descrever o conceito de orientação e de aconselhamento do formando</li> <li>▪ Identificar os processos e as técnicas de comunicação</li> <li>▪ Especificar os mecanismos de controlo da classe e como lidar com formandos problemáticos</li> </ul>	05	--	05
<p><b>3. Princípios de aprendizagem e de ensino (instrução)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os princípios de aprendizagem</li> <li>▪ Descrever os princípios de ensino (instrução)</li> </ul>	03	--	03
<p><b>4. Organização dum curso</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificar os principais objetivos da utilização dos auxiliares de instrução</li> <li>▪ Descrever o processo de preparação dum sessão de formação e a utilização da lista de verificação do instrutor</li> </ul>	03	--	03
<p><b>5. Preparação das instalações e dos equipamentos</b></p>	02	--	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organizar o <i>layout</i> duma sala de formação típica</li> <li>▪ Identificar instalações e equipamentos adequados à instrução</li> <li>▪ Praticar a utilização dos meios audiovisuais</li> </ul>			
<p><b>6. Desenvolvimento de um curso</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever a abordagem a ser utilizada no desenvolvimento de um curso</li> <li>▪ Identificar as características de um objetivo</li> </ul>	02	--	02
<p><b>7. Exames</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever o processo de harmonização entre as questões do exame e os objetivos inicialmente definidos</li> <li>▪ Descrever a s regras do exame</li> <li>▪ Identificar os tipos de exames</li> </ul>	01	--	01
<p><b>8. Apresentação dos conteúdos programáticos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Examinar os princípios da apresentação da informação</li> <li>▪ Demonstrar conhecimentos e habilidades exigidos para uma boa apresentação</li> </ul>	04	--	04
<p><b>9. Avaliação do desempenho</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir avaliação do formando</li> <li>▪ Descrever as fases da avaliação</li> <li>▪ Enumerar as ações para remediar um desempenho deficiente</li> </ul>	02	--	02
<p><b>10. Familiarização com o ASTP 123/Básico</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rever e utilizar o ASTP</li> <li>▪ Examinar os componentes dum plano de lição do ASTP</li> </ul>	01	04	05

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificar os auxiliares de instrução do ASTP</li> <li>▪ Praticar a apresentação do conteúdo do ASTP</li> </ul>			
<b>11. Apresentações</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Demonstrar habilidade para apresentar os módulos do ASTP</li> </ul>	--	12	12
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>04</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>44</b>	

**ANEXO H AO APENDICE 1****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO DE GESTÃO DE  
SITUAÇÕES DE CRISES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL****DESCRIÇÃO DO CURSO****PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA****DESIGNAÇÃO DO CURSO:****GESTÃO DE SITUAÇÕES DE CRISES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL****DURAÇÃO:** 31 (trinta e uma) HORAS**PROPÓSITO DO CURSO:**

O propósito do treino especializado em gestão de situações de crises em segurança da aviação civil é de fornecer ao público-alvo desta formação, os conhecimentos e as habilidades necessários para o desenvolvimento e implementação de procedimentos eficazes de gestão de situações de crises.

**PÚBLICO - ALVO:**

O público-alvo é o pessoal intermédio e dirigente das instituições do Estado com responsabilidades na gestão de situações de crise conforme previsto no PNSAC.

**REQUISITOS DE ENTRADA:**

1. 12º ano de escolaridade.
2. Boa capacidade de expressão oral e escrita.
3. Ter (Preferencialmente) pelo menos 3 (três) anos de experiência em cargo de supervisão ou de gestão.
4. Curso básico em segurança da aviação civil.

**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Explicar a necessidade da existência dum plano de gestão de situações de crises;
2. Descrever os principais componentes dum plano de gestão de situações de crises;
3. Identificar a composição e as funções duma equipa de gestão de situações de crises;
4. Descrever as principais instalações de apoio em situações de crises;
5. Enumerar os recursos necessários para testar a eficácia dos planos de gestão de situações de crises.

**TREINO RECORRENTE:**

—

**OJT:**

-----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Introdução ao curso</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os objetivos, estrutura e metodologia do curso</li> <li>▪ Anunciar as ameaças atuais contra a segurança da aviação civil</li> <li>▪ Conhecer as características dos indivíduos que possam efetuar ataques contra a segurança da aviação civil</li> </ul>	03	—	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avaliar os efeitos de um ato de interferência ilícita contra a aviação civil através de um estudo de caso</li> </ul>			
<p><b>2. O conceito de gestão de crises</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Explicar as características comuns a todas as situações de crise</li> <li>▪ Descrever os princípios básicos de situações crises de crises</li> <li>▪ Explicar as diferentes fases numa situação de crise e as estratégias para lidar com cada uma delas</li> <li>▪ Explicar os princípios inerentes ao exercício do comando e controlo em situações de crise</li> </ul>	04	--	04
<p><b>3. O plano de gestão de crises</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os principais elementos dum plano de gestão de crise</li> <li>▪ Explicar as fases de elaboração de um plano de gestão de crises</li> </ul>	05	--	05
<p><b>4. Equipa de gestão de situação de crise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Examinar a composição e as funções das equipas de gestão de crises a nível nacional e aeroportuário</li> <li>▪ Demonstrar como ocorre conflitos entre grupos de indivíduos com os mesmos objetivos, em situações de crises</li> </ul>	05	--	05
<p><b>5. Instalações de apoio a uma situação de crise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever a diferença entre tipos e localização dos centros de comando e controlo</li> <li>▪ Especificar as considerações a ter em conta aquando do desenvolvimento e estabelecimento dum posto de comando e controlo</li> </ul>	05	--	05

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Listar os equipamentos essenciais para operar um posto de comando e controlo</li> <li>▪ Demonstrar como pode ocorrer conflito entre grupos de indivíduos com os mesmos objetivos, em situações de crises</li> </ul>			
<p><b>6. Testes e exercícios</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avaliar a necessidade de exercícios de emergência</li> <li>▪ Descrever o processo de planeamento de exercícios de emergência</li> <li>▪ Participar numa simulação de exercício de gestão de crise</li> </ul>	01	04	05
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
Avaliação do Curso		01	
Encerramento		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>04</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>31</b>	



**ANEXO I AO APENDICE 1****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA SENSIBILIZAÇÃO EM SEGURANÇA  
DA AVIAÇÃO CIVIL****DESCRIÇÃO DO CURSO****PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA****DESIGNAÇÃO DO CURSO:****SENSIBILIZAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL****DURAÇÃO:** 06 (seis) HORAS**PROPÓSITO DO CURSO:**

O propósito das ações de sensibilização para questões de segurança, é de promover a tomada de consciência dos riscos à segurança, no seio de todo o pessoal que trabalha no aeródromo.

Os formandos devem ser testados relativamente à compreensão da matéria ministrada e os respetivos registos devem ser conservados.

Podem ser ministradas formações com base nas tecnologias de informação, como por exemplo CBT. No entanto, deve haver um instrutor ou supervisor disponível para responder as questões.

**PÚBLICO - ALVO:**

O público-alvo é o pessoal de segurança, outro pessoal e todos quantos forem titular de um cartão de acesso aeroportuário e todos que trabalham direta ou indiretamente ligado à aviação civil.

**OBJETIVOS:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Conhecer as principais ameaças contra a aviação civil nas áreas restritas de segurança e nas áreas publicas do aeroporto;
2. Reconhecer a organização de segurança no aeroporto;
3. Identificar o sistema de funcionamento do controlo de acesso;
4. Saber reagir perante uma situação de ameaça de bomba nas áreas restritas de segurança e nas áreas publicas do aeroporto.
5. Reportar uma potencial situação de ameaça..

**Refreshamento:**

O treino de refreshamento deve ser realizado de 2 (dois) em (dois) anos.

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<p><b>1. Aviação civil e atos de interferência ilícita</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ataques contra a aviação civil</li> <li>▪ Histórico de atos de interferência ilícita</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais e nacionais de prevenção</li> <li>▪ Táticas terroristas e ameaças atuais aos aeroportos.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>2. Organização de segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição e exemplos do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Definições e exemplos de pontos sensíveis e vulneráveis</li> <li>▪ Visão geral do Programa de Segurança do Aeroporto</li> <li>▪ Funções e responsabilidades</li> <li>▪ Como e a quem reportar itens suspeitos</li> <li>▪ Objetivos do programa de segurança aeroportuária</li> </ul>	02	--	02

<p><b>3. Controlo de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição e exemplo de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartões de acesso de pessoas e de veículos – tipos e validades</li> <li>▪ Controlo de acesso de veículos e de pessoas</li> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS</li> <li>▪ Equipamentos de auxílio à inspeção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>4. Ameaça de bomba</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meios de recebimento de ameaça de bomba</li> <li>▪ Formulário de recebimento de ameaça de bomba</li> <li>▪ Avaliação do risco</li> <li>▪ Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>	01	01	02
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso			
Avaliação do desempenho do formando			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>		<b>06</b>	

**APÊNDICE 2****MODELO DE UM PROGRAMA DE TREINO INICIAL PARA OUTRO PESSOAL**

1. Para além da sensibilização inicial e recorrente em segurança da aviação civil, o outro pessoal deve receber formação focada na promoção e tomada de consciência para questões de segurança e na forma de lidar com ameaça de bomba pelo telefone.
2. A sensibilização em segurança da aviação civil pode ser ministrada em separado ou então como parte integrante de um curso especializado em matéria de segurança.
3. Os módulos relevantes para o treino inicial para outro pessoal em segurança da aviação são apresentados em anexo a este apêndice.

**ANEXO A AO APÊNDICE 2****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS OPERADORES AÉREOS E AEROPORTUÁRIOS – GESTORES**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA O PESSOAL GESTOR DO OPERADOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO</b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 20 (vinte) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p>O propósito da formação em segurança da aviação civil para os gestores dos operadores aéreos e aeroportuários, é de sensibiliza-los para a necessidade da efetiva implementação dos respectivos PS.</p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p>Pessoal gestor dos operadores aéreos e aeroportuários.</p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <p>Ter função/cargo de gestão no seio do operador aéreo.</p>
<p><b>OBJETIVOS DO CURSO:</b></p> <p>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</p>

1. Descrever as medidas e os procedimentos para o controlo do movimento de pessoas, bagagens, cargo, *catering*, veículos e equipamentos em ambiente aeronáutico;
2. Reconhecer a importância e a necessidade de ações de sensibilização de segurança;
3. Identificar atividades e comportamentos suspeitos e que podem constituir ameaça contra a segurança da aviação civil;
4. Adotar e promover a tomada de atitudes responsáveis de modo a proteger a segurança da aviação civil;
5. Participar na resolução de situações de emergência.

**TREINO RECORRENTE:**

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

**OJT:**

-----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>	02	--	02
<b>2. Ameaças contra aviação civil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> </ul>	01	--	01

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>			
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	05	--	05
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos</li> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>	01	02	03
<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartão de acessos e dísticos para veículos</li> <li>▪ Códigos de acesso</li> </ul>	01	--	01

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso</li> </ul>			
<b>6. Sensibilização de segurança para colaboradores</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Explicar a importância da contribuição de cada colaborador para a segurança da aviação civil</li> <li>▪ Descrever a necessidade da vigilância e da aceitação das medidas de segurança por parte dos colaboradores</li> <li>▪ Descrever comportamentos suspeitos e respetivas respostas</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade da sensibilização de segurança para os passageiros, utentes do aeroporto e dos mídias</li> </ul>	02	--	02
<b>7. Ações de contingência</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Medidas adicionais de segurança</li> <li>▪ Conceito de crise</li> <li>▪ Centro de operações de emergência (COE)</li> <li>▪ Planos de contingências AVSEC</li> <li>▪ Responsabilidades do gestor na resolução de situações de emergência</li> <li>▪ Relato de incidentes</li> </ul>	04	--	04
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
	<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>

<b>TOTAL</b>	<b>20</b>
--------------	-----------

**ANEXO B AO APENDICE 2****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS  
OPERADORES AÉREOS – SUPERVISORES E CHEFES DE ESCALA**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA SUPERVISORES E CHEFES DE ESCALA</b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 27 (vinte e sete) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p>O propósito da formação em segurança da aviação civil para os supervisores e chefes de escala do operador aéreo, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.</p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p>A formação tem como público-alvo os Supervisores e Chefes de Escalas e demais colaboradores cuja responsabilidade primária seja a implementação das medidas de segurança de modo a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.</p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 12º ano de escolaridade.</li> <li>2. Boa capacidade de expressão oral e escrita.</li> <li>3. Ter (preferencialmente) experiência de trabalho em ambiente aeronáutico, nomeadamente a nível da gestão operacional no operador aéreo ou aeroportuário.</li> </ol>



**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Implementar partes relevantes do programa de segurança;
2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS;
3. Descrever os procedimentos para lidar com artigos proibidos;
4. Responder a situações de incidentes de segurança envolvendo aeronaves no solo ou em voo;
5. Assegurar a utilização correta dos equipamentos de segurança conforme prescrito no respetivo PEN.

**TREINO RECORRENTE:**

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

**OJT:** -----

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

<p><b>2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	05	--	05
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos</li> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>	01	02	03

<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartão de acessos e dísticos para veículos</li> <li>▪ Códigos de acesso</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Gestão dos recursos de segurança</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de gestão de recursos de segurança</li> <li>▪ Descrever o objetivo e o processo de planeamento financeiro</li> <li>▪ Avaliar o objetivo e o processo de planeamento de recursos humanos</li> <li>▪ Descrever os critérios para a deslocação dos recursos humanos</li> <li>▪ Identificar as necessidades, utilização e deslocação de recursos matérias</li> </ul>	05	--	05
<p><b>7. Treino em segurança da aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificar as necessidades de treino AVSEC</li> <li>▪ Descrever os tipos de treino AVSEC disponíveis</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de formação e treino para o <i>staff</i></li> </ul>	01	--	01
<p><b>8. Procedimentos de exploração normalizada (PEN) e sistemas de testes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever o objetivo dos PEN para o operador aéreo</li> <li>▪ Descrever o processo para a elaboração de PEN</li> <li>▪ Elaborar um PEN para uma tarefa específica de segurança</li> <li>▪ Descrever métodos e processos de testes</li> </ul>	02	01	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Explicar a necessidade da existência dum sistema de reporte de incidentes de segurança</li> </ul>			
<p><b>9. Planeamento de contingência</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de gestão de recursos de segurança</li> </ul>			
<p><b>10. Ações de contingência</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Medidas adicionais de segurança;</li> <li>▪ Conceito de crise;</li> <li>▪ Centro de Operações de Emergência (COE);</li> <li>▪ Planos de Contingências AVSEC;</li> <li>▪ Responsabilidades do gestor na resolução de situações de emergência</li> <li>▪ Relato de incidentes.</li> </ul>	04	--	04
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>27</b>	

**ANEXO C AO APENDICE 2****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS  
OPERADORES AÉREOS E DE PRESTADOR DE SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA  
EM ESCALA – COORDENADORES DE RAMPA**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b>  <b>FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA COORDENADORES DE RAMPA</b>
<b>DURAÇÃO:</b> 19 (dezanove horas) HORAS
<b>PROPÓSITO DO CURSO:</b>  O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de rampa, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.
<b>PÚBLICO - ALVO:</b>  A formação tem como público-alvo o pessoal de rampa pertencente ao operador aéreo e ou prestador de serviço de assistência em escala cuja responsabilidade seja a implementação das medidas e dos procedimentos de segurança da aviação civil previstos nos PNSAC e nos respetivos PS, nomeadamente a reconciliação e autorização para carregar bagagens de porão a bordo de aeronaves de modo a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.
<b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b>  <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Boa capacidade de expressão oral e escrita</li></ul>

- Ter (preferencialmente) experiência de trabalho em ambiente aeronáutico, nomeadamente a nível de atividades de supervisão no operador aéreo ou aeroportuário.

### OBJETIVOS DO CURSO:

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

7. Implementar partes relevantes do programa de segurança;
8. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA;
9. Implementar as medidas de segurança prescritas pelo operador aéreo relativamente ao embarque de passageiros e à introdução de itens a bordo da aeronave;
10. Coordenar o processo de controlo de segurança de aeronave antes da sua descolagem e ainda a resposta a situações de ameaças de bomba;
11. Assegurar a implementação das medidas de segurança relativas ao rastreio e à reconciliação entre passageiros e as respetivas bagagens;
12. Prestar apoio aquando da resposta a incidentes e ou acidentes envolvendo aeronaves no solo ou em voo.

### TREINO RECORRENTE:

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

**OJT:** -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>9. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> </ul>	02	--	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>			
<p><b>10. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> </ul>	01	--	01
<p><b>11. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Responsabilidades do coordenador de rampa</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	05	--	05
<p><b>12. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos</li> </ul>	01	02	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>			
<p><b>13. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos</li> <li>▪ Códigos de acesso</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso</li> </ul>	01	--	01
<p><b>14. Proteção de aeronave estacionada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir as responsabilidades e os procedimentos de segurança relativamente a proteção de aeronaves</li> <li>▪ Identificar procedimentos a serem adotados em relação a aeronave abandonada ou que não esteja sob medidas de segurança</li> <li>▪ Descrever os motivos e os procedimentos para a realização do controlo e verificação de segurança</li> <li>▪ Identificar procedimentos para lidar com objectos não identificados ou suspeitos</li> </ul>	02	--	02
<p><b>15. Reconciliação de passageiros e bagagens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procedimentos de aceitação de passageiros e bagagens</li> <li>▪ Procedimento para carregamento da bagagem na aeronave: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manuseamento da bagagem de porão</li> <li>- Bingo <i>card</i></li> <li>- Contagem e controlo da bagagem</li> </ul> </li> </ul>	01	--	01



- Funções e responsabilidades do agente de <i>check-in</i> e do bagageiro			
<b>16. Procedimentos de segurança em terra</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os procedimentos de segurança a serem adotados antes da descolagem da aeronave</li> <li>▪ Procedimento para responder a uma situação de ameaça de bomba</li> <li>▪ Descrever os procedimentos para o retorno duma aeronave ao serviço</li> </ul>	02	--	02
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
	<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>

<b>TOTAL</b>	<b>19</b>
--------------	-----------

**ANEXO D AO APENDICE 2**

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

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>  <b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA PESSOAL DE TERRA - PRESTADOR DE SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA/ OPERADORES AÉREOS</b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 16 (dezasseis) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p>O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de terra, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA e no PS do prestador de serviço de assistência em escala.</p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p>A formação tem como público-alvo o pessoal de terra pertencente ao operador aéreo e do prestador de serviço de assistência em escala cuja responsabilidade primária seja a implementação das medidas de segurança de modo a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.</p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <p>1. Boa capacidade de expressão oral e escrita.</p>

2. Ter (preferencialmente) experiência de trabalho em ambiente aeronáutico, nomeadamente a nível do operador aéreo ou aeroportuário.

### **OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

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

### **TREINO RECORRENTE:**

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

**OJT:** -----

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> </ul>	02	--	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>			
<p><b>2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Normas de natureza safety em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	05	--	05
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos</li> </ul>	01	02	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>			
<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos</li> <li>▪ Códigos de acesso</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Procedimentos de segurança em terra</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os procedimentos para controlo e verificação de segurança da aeronave</li> <li>▪ Descrever os procedimentos de revista a uma aeronave sujeita a ameaça de bomba</li> <li>▪ Explicar os motivos e os procedimentos para a identificação de bagagens dos passageiros</li> <li>▪ Explicar a necessidade do controlo de acesso a aeronave</li> </ul>	02	--	02
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
<b>SUBTOTAL</b>			<b>02</b>
<b>TOTAL</b>			<b>16</b>

## ANEXO E AO APENDICE 2

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

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

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

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

**TREINO RECORRENTE:**

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

**OJT:** -----

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

<p><b>2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	02	--	02
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Identificar as responsabilidades do pessoal de manutenção e de engenharia relativamente a segurança</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	05	--	05
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos</li> </ul>	01	02	03



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>			
<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas;</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos;</li> <li>▪ Códigos de acesso;</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Proteção de aeronave estacionada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir as responsabilidades na proteção de aeronaves</li> <li>▪ Descrever o processo para assegurar que uma aeronave fora de serviço se encontra segura</li> <li>▪ Explicar o processo de notificação da violação de segurança</li> <li>▪ Conhecer as respostas para situações de acesso não autorizado a uma aeronave</li> </ul>	02	--	02
<p><b>7. Procedimentos de segurança em terra</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever os procedimentos para controlo e verificação de segurança da aeronave</li> <li>▪ Descrever o processo de revista a uma aeronave sujeita a ameaça de bomba</li> <li>▪ Identificar as responsabilidades do órgão responsável pela engenharia na resolução duma situação de emergência</li> </ul>	03	--	03
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>			<b>CARGA HORÁRIA</b>

Abertura do curso	01
Avaliação do desempenho do formando	01
<b>SUBTOTAL</b>	<b>02</b>

<b>TOTAL</b>	<b>20</b>
--------------	-----------

**ANEXO F AO APENDICE 2****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS  
OPERADORES AÉREOS – PESSOAL TRIPULANTE – PNT E PNC**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA PESSOAL TRIPULANTE – PNT E PNC</b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 19 (dezanove) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p>O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal tripulante (PNT e PNC), é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.</p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p>A formação tem como público-alvo o pessoal tripulante (PNT e PNC), cuja responsabilidade é a implementação de medidas de segurança de modo a prevenir e se necessário reagir perante situações de atos de interferência ilícita.</p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <p>Ser pertencente a um operador aéreo e atuar como tripulante.</p>
<p><b>OBJETIVOS DO CURSO:</b></p> <p>No final do curso os formandos devem estar aptos a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Implementar partes relevantes do programa de segurança;</li> <li>8. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA;</li> <li>9. Reconhecer artigos proibidos;</li> <li>10. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;</li> <li>11. Prestar assistência durante a realização da verificação e ou controlo de segurança, bem como na proteção de aeronave;</li> <li>12. Participar na resolução de situações de emergência.</li> </ol>
<p><b>TREINO RECORRENTE:</b></p> <p>O treino recorrente deve ser realizado a anualmente e deve conter pelo menos 1/3 do conteúdo da formação inicial.</p>
<p><b>OJT:</b>-----</p>

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>11. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>	02	--	02
<b>15. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos</li> <li>▪ Códigos de acesso</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<b>16. Segurança do cockpit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conceito</li> <li>▪ Comunicação entre os membros da tripulação.</li> <li>▪ Acesso ao cockpit</li> </ul>	01	--	01
<b>17. Verificação e controlo de segurança da aeronave</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Checklist para a verificação/controlo de segurança</li> <li>▪ Verificação de segurança em terra</li> <li>▪ Artigos deixados a bordo por passageiros</li> <li>▪ Verificação de segurança em voo</li> <li>▪ Ações de respostas</li> </ul>	01	--	01
<b>18. Passageiros indisciplinados em voo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conceito</li> <li>▪ Identificação e classificação de passageiros indisciplinados</li> <li>▪ Medidas de resposta a distúrbios em voo</li> </ul>	01	--	01
<b>19. Ameaça de bomba, armas químicas e biológicas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conceito</li> <li>▪ Ameaça de bomba em solo</li> <li>▪ Ameaça de bomba em voo</li> <li>▪ Explosivos versus armas químicas e biológicas</li> </ul>	01	--	01

<p><b>15. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos</li> <li>▪ Códigos de acesso</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>16. Segurança do cockpit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conceito</li> <li>▪ Comunicação entre os membros da tripulação.</li> <li>▪ Acesso ao cockpit</li> </ul>	01	--	01
<p><b>17. Verificação e controlo de segurança da aeronave</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Checklist para a verificação/controlo de segurança</li> <li>▪ Verificação de segurança em terra</li> <li>▪ Artigos deixados a bordo por passageiros</li> <li>▪ Verificação de segurança em voo</li> <li>▪ Ações de respostas</li> </ul>	01	--	01
<p><b>18. Passageiros indisciplinados em voo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conceito</li> <li>▪ Identificação e classificação de passageiros indisciplinados</li> <li>▪ Medidas de resposta a distúrbios em voo</li> </ul>	01	--	01
<p><b>19. Ameaça de bomba, armas químicas e biológicas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conceito</li> <li>▪ Ameaça de bomba em solo</li> <li>▪ Ameaça de bomba em voo</li> <li>▪ Explosivos versus armas químicas e biológicas</li> </ul>	01	--	01
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Medidas de segurança para armas químicas e biológicas em voo</li> </ul>			
<p><b>20. Comunicação, coordenação e resposta a atos de interferência ilícita</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procedimentos de comunicação e coordenação</li> <li>▪ Responsabilidades da tripulação de cabine</li> <li>▪ Briefing antes do pré-voo</li> <li>▪ Comunicação durante um ato de interferência ilícita</li> </ul>	01	--	01
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>			<b>CARGA HORÁRIA</b>
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
<b>SUBTOTAL</b>			<b>02</b>
<b>TOTAL</b>			<b>19</b>

**ANEXO G AO APENDICE 2****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O PESSOAL PERTENCENTE AOS  
OPERADORES AÉREOS / PRESTADOR DE SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA EM  
ESCALA – PESSOAL DE ATENDIMENTO AOS PASSAGEIROS E AO  
PÚBLICO****DESCRIÇÃO DO CURSO****PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA****DESIGNAÇÃO DO CURSO:****FORMAÇÃO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA PESSOAL DE  
ATENDIMENTO AOS PASSAGEIROS E AO PÚBLICO****DURAÇÃO:** 20 (vinte) HORAS**PROPÓSITO DO CURSO:**

O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de atendimento aos passageiros e ao público em geral, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PSOA.

**PÚBLICO - ALVO:**

A formação tem como público-alvo o pessoal de atendimento aos passageiros e ao público, cuja responsabilidade é a implementação de medidas de segurança de modo a prevenir contra de atos de interferência ilícita.

**REQUISITOS DE ENTRADA:**

1. Boa capacidade de expressão oral e escrita.
2. Atestado médico comprovando a robustez física.

3. Verificação de Antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).

### OBJETIVOS DO CURSO:

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança;
2. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PSOA;
3. Reconhecer artigos proibidos;
4. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;
5. Participar na resolução de situações de emergência.

### TREINO RECORRENTE:

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

**OJT:**-----

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

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>			
<p><b>2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	05	--	05
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos;</li> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.</li> </ul>	01	02	03

<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas;</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos;</li> <li>▪ Códigos de acesso;</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Identificação/aceitação de passageiros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Processo de identificação de passageiro no <i>check-in</i></li> <li>▪ Documentos de viagem válidos para o embarque doméstico/internacional</li> <li>▪ Procedimento para criança e adolescente</li> <li>▪ Documentação fraudulenta</li> <li>▪ Questões de segurança ao passageiro (<i>passenger profile</i>)</li> <li>▪ Proteção de etiquetas, documentos de viagem e de equipamentos</li> </ul>	01	--	01
<p><b>7. Procedimento para o embarque de passageiro armado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Relação de passageiros com direito de uso e porte de arma de fogo (por prerrogativa do cargo).</li> <li>▪ Procedimento para embarque de passageiros armados</li> <li>▪ Procedimento para passageiros sob custódia</li> <li>▪ Polícias de bordo</li> </ul>	01	--	01
<p><b>8. Noções de segurança de carga, aeronaves no solo, catering e operações no solo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Medidas de segurança para aeronaves em serviço e fora de serviço</li> <li>▪ Voos sob elevado nível de ameaça</li> <li>▪ Recebimento de serviços e provisões de bordo</li> </ul>	01	--	01



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Despacho AVSEC do voo</li> <li>▪ Inspeção e proteção da carga</li> </ul>			
<p><b>9. Noções de segurança de passageiros e de bagagens despachadas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procedimentos de inspeção de passageiros</li> <li>▪ Passageiros com necessidades especiais</li> <li>▪ Procedimentos de segurança à porta de embarque</li> <li>▪ Conceito de reconciliação entre passageiros e bagagens</li> <li>▪ Procedimento para bagagens desacompanhada e para tripulantes</li> </ul>	01	--	01
<p><b>10. Ameaça de bomba</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meios de recebimento de ameaça de bomba</li> <li>▪ Formulário de recebimento de ameaça de bomba</li> <li>▪ Assistência aquando da avaliação de risco</li> <li>▪ Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>	01	01	02
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>	

<b>TOTAL</b>	<b>20</b>
--------------	-----------

**ANEXO H AO APENDICE 2**

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

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>  <b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>CURSO AVSEC PARA PESSOAL DE <i>CATERING</i></b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 20 (vinte) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p>O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de <i>catering</i>, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovados.</p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p>O público-alvo é o pessoal contratado pelos operadores aéreos e de <i>catering</i>, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, o <i>catering</i> e as provisões de bordo destinados a serem embarcados em aeronaves de transporte de passageiros.</p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Atestado médico comprovando a robustez física.</li> <li>2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).</li> </ol>

**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;
2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;
3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana
4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança;
5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS;
6. Reconhecer artigos proibidos;
7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;
8. Participar na resolução de situações de emergência.

**TREINO RECORRENTE:**

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

**OJT:---**

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> </ul>	02	--	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>▪ Programa de segurança do operador de <i>catering</i></li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>			
<p><b>2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Entender porque <i>catering</i> é um ponto vulnerável</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	02	--	02
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos</li> </ul>	01	02	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>			
<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos</li> <li>▪ Códigos de acesso</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Controlo de acesso às instalações de <i>catering</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do controlo de acesso e da proteção de <i>catering</i></li> <li>▪ Métodos de controlo de acesso e da proteção de <i>catering</i> utilizados pelo operador de <i>catering</i></li> <li>▪ Principais responsabilidades do pessoal que efetua o controlo de acesso</li> <li>▪ Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário</li> <li>▪ Procedimento para verificar o cartão de acesso</li> <li>▪ Ações a serem adotadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido</li> <li>▪ Autoridade relevante para a prevenção e controlo de acesso</li> <li>▪ Entidades a serem contactadas em caso de anomalia</li> <li>▪ Princípios relativos a proteção de instalações de <i>catering</i></li> <li>▪ Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações</li> </ul>	01	--	01

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever e responder a situações de intrusão</li> </ul>			
<b>7. Controlo de segurança</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Revista a contentores e <i>trolleys</i></li> <li>▪ Selagem</li> <li>▪ Registos e documentação relativos a expedição de <i>catering</i></li> </ul>	01	01	02
<b>8. Transporte de <i>catering</i></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Requisitos de segurança relativamente ao fecho e a selagem da viatura</li> <li>▪ Ações a serem tomadas caso a viatura for abandonada</li> </ul>	01	01	02
<b>9. Ameaça de bomba</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meios de recebimento de ameaças de bomba;</li> <li>▪ Formulário de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>▪ Exercício de recebimento de ameaça de bomba.</li> </ul>	01	01	02
<b>10. Atividades de administração e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Responsabilidades do responsável de segurança de <i>catering</i></li> <li>▪ Exigências nacionais e internacionais relativamente a segurança de <i>catering</i></li> <li>▪ Controlo de qualidade interna</li> </ul>	02	--	02
<b>SUBTOTAL</b>			<b>18</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>			<b>CARGA HORÁRIA</b>

Abertura do curso	01
Avaliação do desempenho do formando	01
<b>SUBTOTAL</b>	<b>02</b>

<b>TOTAL</b>	<b>20</b>
--------------	-----------

**ANEXO I AO APENDICE 2****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA  
DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO AO PESSOAL DAS EMPRESAS DE  
LIMPEZA****DESCRIÇÃO DO CURSO****PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA****DESIGNAÇÃO DO CURSO:**

**CURSO AVSEC PARA PESSOAL DAS EMPRESAS DE LIMPEZA (PESSOAL DE LIMPEZA)**

**DURAÇÃO:** 18 (dezoito) HORAS

**PROPÓSITO DO CURSO:**

O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de limpeza, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovado.

**PÚBLICO - ALVO:**

O público-alvo é o pessoal contratado pelas empresas de limpeza, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, o material de limpeza destinado a ser introduzido em ARS ou a bordo de aeronaves de transporte de passageiros.

**REQUISITOS DE ENTRADA:**

3. Atestado médico comprovando a robustez física.
4. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).

**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

9. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;
10. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;
11. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;
12. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança;
13. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS;
14. Reconhecer artigos proibidos;
15. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;
16. Participar na resolução de situações de emergência.

**TREINO RECORRENTE:**

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

**OJT:---**

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>10. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> </ul>	02	--	02



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programa de segurança do operador de <i>catering</i></li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>			
<p><b>11. 2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>12. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Entender porque <i>catering</i> é um ponto vulnerável</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	02	--	02
<p><b>13. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos;</li> </ul>	01	02	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.</li> </ul>			
<p><b>14. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas;</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos;</li> <li>▪ Códigos de acesso;</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>15. Controlo de acesso às instalações de material de limpeza</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do controlo de acesso às instalações de material de limpeza</li> <li>▪ Métodos de controlo de acesso e da proteção das instalações de material de limpeza</li> <li>▪ Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso</li> <li>▪ Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário</li> <li>▪ Procedimento para verificar o cartão de acesso</li> <li>▪ Ações a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido</li> <li>▪ Autoridade relevante para a prevenção e controlo de acesso</li> <li>▪ Entidades a serem contactadas em caso de anomalia</li> <li>▪ Princípios relativos a proteção de instalações de material de limpeza</li> <li>▪ Descrever a necessidade do patrulhamento das instalações</li> </ul>	01	--	01

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descrever e responder a situações de intrusão</li> </ul>			
<b>16. Transporte de material de limpeza</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Requisitos de segurança relativamente ao fecho e a selagem da viatura</li> <li>▪ Ações a serem tomadas caso a viatura for abandonada</li> </ul>	01	01	02
<b>17. Ameaça de bomba</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meios de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>▪ Formulário de recebimento de ameaças de bomba</li> <li>▪ Exercício de recebimento de ameaça de bomba</li> </ul>	01	01	02
<b>18. Atividades de administração e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Responsabilidades do supervisor de segurança da empresa de limpeza</li> <li>▪ Controlo de qualidade interna</li> </ul>	02	--	02
<b>SUBTOTAL</b>			<b>16</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>			<b>CARGA HORÁRIA</b>
Abertura do curso			01
Avaliação do desempenho do formando			01
<b>SUBTOTAL</b>			<b>02</b>
<b>TOTAL</b>			<b>18</b>

**ANEXO J AO APENDICE 2**

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

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>  <b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>CURSO AVSEC PARA AGENTES DE CARGA AÉREA E AGENTES RECONHECIDOS</b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 22 (vinte e duas) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p>O propósito da formação em segurança da aviação civil para os agentes de carga aérea e agentes reconhecidos é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovados.</p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p>O público-alvo é o pessoal contratado pelas empresas de carga aérea e agentes reconhecidos, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, a carga aérea destinada a ser introduzida em ARS ou a bordo de aeronaves de transporte de passageiros.</p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Atestado médico comprovando a robustez física.</li> <li>2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).</li> </ol>

**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;
2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;
3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;
4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança;
5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS;
6. Reconhecer artigos proibidos;
7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;
8. Participar na resolução de situações de emergência.

**TREINO RECORRENTE:**

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

**OJT:---**

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> </ul>	02	--	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>▪ Programa de segurança do operador de <i>catering</i></li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>			
<p><b>2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Entender porque a carga aérea é vulnerável a ataques terroristas</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	02	--	02
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos</li> </ul>	01	02	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança</li> </ul>			
<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas;</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos;</li> <li>▪ Códigos de acesso;</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Controlo de segurança de carga</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos do controlo de segurança</li> <li>▪ Diferentes métodos de controlo de segurança a serem aplicados</li> <li>▪ As vantagens e as desvantagens das medidas de controlo de segurança utilizadas pelos operadores de carga em relação à carga recebida dum expedidor desconhecido ou de um agente não regulado</li> <li>▪ Métodos de camuflagem utilizados no passado</li> <li>▪ Proteção de carga aérea rastreada contra interferência não autorizada</li> <li>▪ Reconhecer sinais de interferência ou de violações</li> </ul>	01	--	01
<p><b>7. Controlo de acesso a aeronaves e proteção de carga aérea</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do controlo de acesso e da proteção da carga aérea</li> <li>▪ Métodos de controlo de acesso e da proteção da carga utilizados pelo operador de carga</li> <li>▪ Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso às instalações de carga aérea</li> </ul>	01	--	01

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário</li> <li>▪ Procedimento para verificar o cartão de acesso</li> <li>▪ Ações a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido</li> <li>▪ Poder legal relevante para a prevenção e controlo de acesso</li> <li>▪ Entidades a serem contactadas em caso de anomalia</li> <li>▪ Objetivo do patrulhamento</li> <li>▪ Requisitos essenciais para a realização de uma patrulha</li> <li>▪ Objetivo do controlo de acesso a aeronaves</li> <li>▪ Controlo de acesso a aeronaves</li> </ul>			
<p><b>8. Controlo de segurança de aeronave</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo da realização do controlo de segurança</li> <li>▪ Áreas duma aeronave a serem revistadas</li> </ul>	01	02	03
<p><b>9. Revista manual</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos de revistar a carga manualmente</li> <li>▪ Vantagens e desvantagens em revistar a carga manualmente</li> <li>▪ As bases para aceitação ou rejeição dum artigo</li> <li>▪ Exemplo prático duma revista manual a um exemplar de carga normalmente efectuado por um agente</li> </ul>	01	03	04
<p><b>10. Atividades de administração e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elementos relevantes da segurança de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transbordo de carga</li> <li>• Carga proveniente de agentes reconhecidos</li> </ul> </li> </ul>	02	--	02



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carga conhecida ou desconhecida</li> <li>▪ Aspectos de segurança no manuseamento da carga</li> <li>▪ Segurança física de aspetos relevantes do programa de segurança do operador de carga</li> <li>▪ Requisitos de segurança em relação a aeronaves de carga</li> <li>▪ Objetivo da utilização do certificado de segurança de expedição, quando utilizado e como o preencher</li> <li>▪ Função das autoridades alfandegárias e policiais e como contactá-las</li> <li>▪ Responsabilidades do coordenador e do supervisor de segurança</li> <li>▪ Circunstância em que se deve procurar aconselhamento do supervisor</li> <li>▪ Aplicabilidade dos requisitos de segurança de carga</li> <li>▪ Procedimentos em relação a clientes</li> <li>▪ Expedições isentas de controlo de segurança</li> <li>▪ Funções dos inspetores da autoridade aeronáutica no âmbito das ações de controlo de qualidade.</li> </ul>			
<b>SUBTOTAL</b>			<b>20</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>22</b>	

**ANEXO K AO APENDICE 2****PLANO CURRICULAR MÍNIMO PARA O CURSO BÁSICO EM SEGURANÇA  
DA AVIAÇÃO CIVIL DESTINADO ÀS COMPANHIAS DE CORREIO**

<b>DESCRIÇÃO DO CURSO</b>
<b>PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA</b>
<p><b>DESIGNAÇÃO DO CURSO:</b></p> <p><b>CURSO AVSEC PARA COMPANHIAS DE CORREIO</b></p>
<p><b>DURAÇÃO:</b> 18 (dezoito) HORAS</p>
<p><b>PROPÓSITO DO CURSO:</b></p> <p>O propósito da formação em segurança da aviação civil para o pessoal de expedição das companhias de correio, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovados.</p>
<p><b>PÚBLICO - ALVO:</b></p> <p>O público-alvo é o pessoal contratado pelas empresas de correio, cuja responsabilidade seja preparar, manusear, transportar e entregar de forma segura, toda o correio a ser expedido por via aérea.</p>
<p><b>REQUISITOS DE ENTRADA:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Atestado médico comprovando a robustez física.</li> <li>2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).</li> </ol>
<p><b>OBJETIVOS DO CURSO:</b></p>

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;
2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;
3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;
4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança;
5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS;
6. Reconhecer artigos proibidos;
7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;
8. Participar na resolução de situações de emergência.

#### TREINO RECORRENTE:

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

**OJT:---**

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

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>			
<p><b>2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Entender porque a carga aérea é vulnerável a ataques terroristas</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	02	--	02
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos;</li> </ul>	01	02	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.</li> </ul>			
<p><b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas;</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos;</li> <li>▪ Códigos de acesso;</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>6. Princípios gerais relacionados com o correio:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos gerais das medidas de segurança relacionadas com o correio</li> <li>▪ Critério para ser considerado expedidor conhecido e a diferença entre expedidor conhecido e desconhecido</li> <li>▪ Medidas internas para o manuseamento do correio proveniente de expedidores conhecidos e desconhecidos.</li> </ul>	01	--	01
<p><b>7. Controlo de segurança</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos do controlo de segurança</li> <li>▪ Diferentes métodos de controlo de segurança a serem aplicados</li> <li>▪ As vantagens e as desvantagens das medidas de controlo de segurança utilizadas pela companhia de correios em relação ao correio recebido dum expedidor desconhecido</li> <li>▪ Avaliação do nível de segurança a ser aplicado a um artigo em específico (exemplo correio sensível ao tempo)</li> </ul>	01	--	01

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ As bases para aceitação ou rejeição dum determinado artigo</li> <li>▪ Métodos de camuflagem utilizados no passado</li> <li>▪ Reconhecer sinais de interferência ou de violações</li> </ul>			
<p><b>8. Controlo de acesso e proteção do correio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo da proteção do correio</li> <li>▪ Métodos de controlo de acesso e da proteção do correio utilizados pela companhia de correio</li> <li>▪ Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso</li> <li>▪ Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário</li> <li>▪ Procedimento para verificar o cartão de acesso</li> <li>▪ Ações a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido</li> <li>▪ Entidades a serem contactadas em caso de anomalia;</li> </ul>	01	--	01
<p><b>9. Revista manual</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos da revista manual, verificação física ou outro meio (procedimentos, técnicas e sensores)</li> <li>▪ Vantagens e desvantagens de cada método</li> <li>▪ As bases para aceitação ou rejeição dum artigo</li> <li>▪ Exemplo prático duma revista manual, verificação física, câmara de simulação ou outro meio (procedimentos, técnicas e sensores), a um exemplar de correio normalmente efectuado por um agente</li> </ul>	01	01	02
<p><b>10. Atividades de gestão e de supervisão (aplicável apenas ao pessoal com responsabilidade de supervisão)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elementos relevantes da segurança de:</li> </ul>	02	--	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>• - Correio conhecido e desconhecido;</li> <li>• - Transbordo de correio;</li> <li>• - Correio proveniente de expedidores conhecidos e desconhecidos;</li> <li>▪ Aspectos de segurança no manuseamento do correio</li> <li>▪ Segurança física de aspetos relevantes do programa de segurança da companhia de correios</li> <li>▪ Requisitos de segurança em relação a aeronaves exclusivas ao transporte de correio</li> <li>▪ Objetivo da utilização do certificado de segurança de consignação, quando utilizado, e como o preencher</li> <li>▪ Função das autoridades alfandegárias e policiais e como contactá-las</li> <li>▪ Responsabilidades do coordenador e do supervisor de segurança</li> <li>▪ Circunstância em que se deve procurar aconselhamento do supervisor</li> <li>▪ Aplicabilidade dos requisitos de segurança de correio</li> <li>▪ Procedimentos em relação a clientes</li> <li>▪ Expedições isentas de controlo de segurança</li> <li>▪ Funções dos inspetores da autoridade aeronáutica no âmbito das ações de controlo de qualidade.</li> </ul>			
<b>SUBTOTAL</b>			<b>16</b>
<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>		<b>CARGA HORÁRIA</b>	
Abertura do curso		01	
Avaliação do desempenho do formando		01	
<b>SUBTOTAL</b>		<b>02</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>18</b>	

**ANEXO L AO APENDICE 2**

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

**DESCRIÇÃO DO CURSO****PROPÓSITOS E REQUISITOS DE ENTRADA****DESIGNAÇÃO DO CURSO:**

**CURSO AVSEC PARA CONTROLADORES DE TRAFEGO AÉREO**

**DURAÇÃO:** 14 (catorze) HORAS

**PROPÓSITO DO CURSO:**

O propósito da formação em segurança da aviação civil para controladores de tráfego aéreo, é de capacitá-los para a uma efetiva implementação das medidas e procedimentos de segurança prescritos no PNSAC e no PS aprovados.

**PÚBLICO - ALVO:**

O público-alvo é o pessoal controlador de tráfego aéreo contratado pelas empresas de navegação aérea, cuja responsabilidade seja prestar o auxílio necessário às aeronaves envolvidos em situações de emergências, ou em outras situações de emergências que possam ocorrer em terra.

**REQUISITOS DE ENTRADA:**

1. Atestado médico comprovando a robustez física.
2. Verificação de antecedentes (incluindo os registos policiais – PN/PJ e criminal que devem estar limpos).



**OBJETIVOS DO CURSO:**

No final do curso os formandos devem estar aptos a:

1. Identificar a legislação internacional e nacional aplicável a segurança da aviação civil;
2. Reconhecer as principais ameaças contra a aviação civil;
3. Descrever a organização do sistema de segurança da aviação civil cabo-verdiana;
4. Descrever e implementar partes relevantes do programa de segurança;
5. Compreender as responsabilidades legais respeitantes às medidas de segurança previstas no PS;
6. Reconhecer artigos proibidos;
7. Compreender a importância dos procedimentos de segurança no manuseio de artigos proibidos;
8. Participar na resolução de situações de emergência.

**TREINO RECORRENTE:**

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

**OJT:---**

MÓDULOS RELEVANTES	CARGA HORÁRIA (HORAS)		
	TEÓRICA	PRÁTICA	TOTAL
<b>1. Legislação AVSEC</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A OACI</li> <li>▪ Sistema da aviação civil cabo-verdiana</li> <li>▪ Principais regulamentos AVSEC em vigor</li> <li>▪ Programa de segurança aeroportuário</li> </ul>	02	--	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programa de segurança do operador aéreo</li> <li>▪ Programa de segurança do operador de <i>catering</i></li> <li>▪ Organização da comissão FALSEC aeroportuária</li> </ul>			
<p><b>2. Ameaças contra aviação civil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivos dos grupos terroristas</li> <li>▪ Critério de seleção de alvos terroristas</li> <li>▪ Riscos à segurança da aviação civil</li> <li>▪ Medidas internacionais de prevenção</li> </ul>	01	--	01
<p><b>3. Organização da segurança no aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objetivo do programa de segurança aeroportuária</li> <li>▪ Organização e atribuições do Gabinete de Segurança do aeroporto</li> <li>▪ Descrever e reconhecer as principais características do aeroporto</li> <li>▪ Localizar as principais instalações do operador aeroportuário, aéreo e de outros serviços e entidades relevantes</li> <li>▪ Definição do lado ar e lado terra</li> <li>▪ Identificação de pontos vulneráveis e de pontos sensíveis</li> <li>▪ Entender porque a carga aérea é vulnerável a ataques terroristas</li> <li>▪ Normas de natureza <i>safety</i> em vigor no aeroporto</li> <li>▪ Reconhecer a necessidade de observar e relatar atividades suspeitas e de adotar medidas corretivas</li> </ul>	02	--	02
<p><b>4. Artigos proibidos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classificação de artigos proibidos de serem introduzidos em ARS ou a bordo de aeronaves</li> <li>▪ Locais de ocultação de artigos proibidos;</li> </ul>	01	02	03

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contato com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança.</li> </ul>			
<b>5. Sistema de gestão de acesso aeroportuário</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definição de áreas públicas e áreas controladas;</li> <li>▪ Cartão de acesso e dísticos para veículos;</li> <li>▪ Códigos de acesso;</li> <li>▪ Procedimento para emissão e controlo de cartões de acesso.</li> </ul>	01	--	01
<b>6. Sequestro de aeronaves:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comunicação com a aeronave</li> <li>▪ Tipos de informações a serem obtidas da aeronave</li> <li>▪ Notificação das autoridades</li> <li>▪ Notificação aos Estados</li> <li>▪ Uso da mensagem AFTN ou outros meios</li> <li>▪ PEI</li> </ul>	01	--	01
<b>7. Ameaça de bomba</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comunicação com a aeronave</li> <li>▪ Informações a serem obtidas da aeronave</li> <li>▪ Notificação das autoridades</li> </ul>	01	--	01
<b>8. Procedimentos de alerta e contingência</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Procedimentos de notificação</li> <li>▪ Notificação das autoridades</li> <li>▪ Tipos de informações a serem transmitidas à autoridade aeronáutica</li> </ul>	01	--	01
<b>SUBTOTAL</b>			<b>12</b>

<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>	<b>CARGA HORÁRIA</b>
Abertura do curso	01
Avaliação do desempenho do formando	01
<b>SUBTOTAL</b>	<b>02</b>

<b>TOTAL</b>	<b>14</b>
--------------	-----------

**APÊNDICE 3**  
**MODELOS DIVERSOS**

**ANEXO A AO APÊNDICE 3 – INFORMAÇÃO DE REALIZAÇÃO DE CURSO (S)**

**Exmo. Senhor Diretor  
de Segurança e Facilitação  
da AAC**

\_\_\_\_\_, neste ato representado (a)  
(Designação da instituição)

Pelo seu \_\_\_\_\_,  
(Diretor/Presidente) (nome completo)

\_\_\_\_\_, natural de \_\_\_\_\_,  
(estado civil) (nacionalidade)

identidade nº \_\_\_\_\_, emitido pelo \_\_\_\_\_,  
em \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_, residente em \_\_\_\_\_

Vem informar a V. Exa. Que realizará no \_\_\_\_\_ o(s) curso(s) de \_\_\_\_\_ no dia \_\_\_\_\_, no  
(local) \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Assinatura do Diretor/Presidente da Organização

**ANEXO B ao APÊNDICE 3 – DECLARAÇÃO**  
(Logótipo da instituição)

**DECLARAÇÃO**

Declaro, para os devidos efeitos, que o (s) curso (s) de

\_\_\_\_\_

, será desenvolvido de acordo com o disposto no actual Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança de Aviação Civil (PNFTCSAC).

\_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Assinatura do Diretor/Presidente)

**ANEXO C ao APÊNDICE 3 – FICHA DO INSTRUTOR**

Logótipo da instituição	<b>FICHA DO INSTRUTOR</b>
-------------------------	---------------------------

<b>1</b>	<b>IDENTIFICAÇÃO</b>		
NOME		SEXO M ____ F ____	
ESTADO CIVIL		DATA DE NASCIMENTO	
BI nº	ORGÃO EXPEDIDOR	DATA DE EMISSÃO	
NACIONALIDADE			
CARGO		FUNÇÃO	
EMPRESA			
ENDEREÇO DA INSTITUIÇÃO			CP
CIDADE		TELEFONE	

<b>2</b>	<b>NIVEL DE INSTRUÇÃO</b>		
12º ANO ____	FREQUENCIA DO ENSINO SUPERIOR ____	ENSINO SUPERIOR COMPLETO ____	

<b>3</b>	<b>FORMAÇÃO PROFISSIONAL</b>		
CURSO		DATA DE CONCLUSÃO	
ENTIDADE			

<b>4</b>	<b>APERFEIÇOAMENTO PROFISSIONAL</b>		
CURSO			
ENTIDADE		PERÍODO ____/____/____ A ____/____/____	
CURSO			
ENTIDADE		PERÍODO ____/____/____ A ____/____/____	

CURSO	
ENTIDADE	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___
CURSO	
ENTIDADE	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___

<b>5</b>	<b>EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL (NÃO DOCENTE)</b>	
<b>NO SISTEMA DA AVIAÇÃO CIVIL</b>		
CARGO	FUNÇÃO	
INSTITUIÇÃO/EMPRESA	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___	
CARGO	FUNÇÃO	
INSTITUIÇÃO/EMPRESA	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___	
CARGO	FUNÇÃO	
INSTITUIÇÃO/EMPRESA	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___	

**CASO QUEIRA COMPLEMENTAR ALGUMA INFORMAÇÃO, UTILIZAR O ESPAÇO RESERVADO A INFORMAÇÕES ADICIONAIS**

<b>6</b>	<b>FORA DO SISTEMA DA AVIAÇÃO CIVIL</b>	
CARGO	FUNÇÃO	
INSTITUIÇÃO/EMPRESA	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___	
CARGO	FUNÇÃO	

INSTITUIÇÃO/EMPRESA		PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___
CARGO	FUNÇÃO	
INSTITUIÇÃO/EMPRESA		PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___

7	<b>EXPERIÊNCIA DOCENTE</b>	
<b>NO SISTEMA DA AVIAÇÃO CIVIL</b>		
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___

8	<b>EXPERIÊNCIA DOCENTE</b>	
<b>FORA DO SISTEMA DA AVIAÇÃO CIVIL</b>		
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___
CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___

CURSO DE		DISCIPLINA LECIONADA	
CARGA HORÁRIA	ENTIDADE	PERÍODO ___/___/___ A ___/___/___	

<b>9</b>	<b>IDIOMAS ESTRANGEIROS</b>			
IDIOMA (S)	LÊ	ESCREVE	FALA	ENTENDE

<b>10</b>	<b>INFORMAÇÕES ADICIONAIS</b>

<b>MÓDULO (S) QUE IRÁ LECIONAR</b>

	<b>PREENCHIDO POR</b>	
	<b>NOME POR EXTENSO</b>	<b>RÚBRICA</b>



**ANEXO D ao APÊNDICE 3 – QUADRO DOS RECURSOS AUXILIARES DE INSTRUÇÃO**

**INSTITUIÇÃO:** \_\_\_\_\_

<b>DESIGNAÇÃO</b>	<b>QUANTIDADE</b>

\_\_\_\_\_  
(Assinatura do responsável da organização)

**OBS:** Indicar recursos como: projector, televisão, aparelho de vídeo ou similar, slides, filmes, máquina fotocopadora, terminal de computador, quadro de avisos, etc, além dos específicos do (s)

## ANEXO E ao APÊNDICE 3 – QUADRO DE MATERIAL DE INSTRUÇÃO

INSTITUIÇÃO: \_\_\_\_\_

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE

\_\_\_\_\_  
(Assinatura do responsável da organização)

**OBS:** Indicar os títulos do material impresso, de acordo com o tipo: livros, manuais, fichas, revistas especializadas etc.

**ANEXO F ao APÊNDICE 3 – QUADRO DE INSTALAÇÕES**

INSTITUIÇÃO: \_\_\_\_\_

<b>DESIGNAÇÃO</b>	<b>QUANTIDADE</b>	<b>ÁREA (m<sup>2</sup>)</b>	<b>CAPACIDADE (Nº DE FORMANDOS)</b>

\_\_\_\_\_  
(Assinatura do responsável da organização)

OBS: Indicar todas as instalações utilizadas para a realização do (s) curso (s) a ser (em) autorizado

ANEXO G ao APÊNDICE 3 – MODELO DE PROGRAMA SEMANAL  
 MODELO DE PROGRAMAÇÃO SEMANAL

PROGRAMAÇÃO SEMANAL			PERÍODO:			LOCAL:		FOLHA:
CURSO:	TEMPO	ASSUNTO	MÉTODO	INSTRUTOR	ENTIDADE	OBSERVAÇÕES		
2ª Feira	1º							
	2º							
	3º							
	4º							
	5º							
	6º							
3ª Feira	1º							
	2º							
	3º							
	4º							
	5º							AE – Aula Expositiva
	6º							C – Cerimónia
4ª Feira	1º							P – Palestra
	2º							T – Teste
	3º							TG – Trabalho de Grupo
	4º							VE – Visita de Estudo
	5º							
	6º							Coordenador
5ª Feira	1º							
	2º							
	3º							
	4º							APROVO
	5º							
	6º							Diretor
6ª Feira	1º							
	2º							
	3º							
	4º							
	5º							
	6º							

**ANEXO H ao APÊNDICE 3 – FICHA DE INSCRIÇÃO DO FORMANDO**

<b>FICHA DE INSCRIÇÃO</b>			
INSTITUIÇÃO		INSCRIÇÃO Nº	FOTO
CURSO DE			
NOME		SEXO M ___ F ___	

<b>1 DADOS PESSOAIS</b>			
ENDEREÇO			CP
CIDADE		TELEFONE	
DATA DE NASCIMENTO	ESTADO CIVIL	NATURALIDADE	NACIONALIDADE
FILIAÇÃO	PAI		
	MÃE		
INSTITUIÇÃO ONDE TRABALHA		CARGO	
ENDEREÇO			CP
CIDADE		TELEFONE	

<b>2 DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO</b>		
DOC. DE IDENTIDADE Nº	ENTIDADE EXPEDIDORA	DATA DE EMISSÃO

<b>3 NÍVEL DE INSTRUÇÃO</b>	

<b>4 CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO</b>	
CURSO DE	
ENTIDADE	PERÍODO A
CURSO DE	
ENTIDADE	PERÍODO A

CURSO DE	
ENTIDADE	PERÍODO A

**CASO QUEIRA COMPLETAR ALGUMA INFORMAÇÃO, UTILIZAR O ESPAÇO RESERVADO A INFORMAÇÕES ADICIONAIS**

5	IDIOMAS ESTRANGEIROS			
IDIOMA (S)	LÊ	ESCREVE	FALA	ENTENDE

6	EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

7	DOMICÍLIO NO EXTERIOR	
PAÍS:		PERÍODO
PAÍS:		PERÍODO

8	INFORMAÇÕES ADICIONAIS
	GRUPO DE SANGUE: _____
	EM CASO DE ACIDENTE, CONTACTAR:
	NOME: _____
	GRAU DE PARENTESCO: _____
	ENDEREÇO: _____
	TELEFONE: _____

9	OUTRAS INFORMAÇÕES	
	PREENCHIDO POR	
DATA	NOME POR EXTENSO	RÚBRICA

**ANEXO I ao APÊNDICE 3 – QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO SOBRE O MÓDULO  
QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO SOBRE O MÓDULO**

NOME: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

MÓDULO N.º: \_\_\_\_

TÍTULO DO MÓDULO: \_\_\_\_\_

**Indique numa escala de 1 a 5, a sua opinião relativamente a cada uma das seguintes questões que se seguem.**

- As instruções dadas para o estudo deste módulo foram entendidas :

**Absolutamente Nada      1    2    3    4    5      Completamente**

- Os objetivos do módulo foram atingidos :

**Absolutamente Nada      1    2    3    4    5      Completamente**

- Os conteúdos deste módulo foram compreendidos :

**Absolutamente Nada      1    2    3    4    5      Completamente**

- O material visual (slides) foi

**Confuso                      1    2    3    4    5                      Claro**





**ANEXO J ao APÊNDICE 3 – FICHA DE AVALIAÇÃO FINAL DO CURSO****AVALIAÇÃO FINAL DO CURSO**

INSTITUIÇÃO:

---

CURSO:

---

PERÍODO: DE \_\_\_ / \_\_\_ /2010 A \_\_\_ / \_\_\_ /2010

**I. Responda ao questionário:**

1. Nome completo

---

2. Instituição

---

3. Função e tempo na função

---

---

4. Principais atividades desenvolvidas

---

---

**II. Por favor, avalie o curso nos seguintes fatores (marque a sua resposta):****1. Duração do curso** Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório**2. Profundidade do curso**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**3. Precisão dos objetivos**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**4. Relevância para seu trabalho**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**5. Sequência do conteúdo**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**6. Aplicação prática**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**7. Adequabilidade do material do curso**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**8. Eficiência dos instrutores**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**9. Meios visuais**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**10. Instalações**

Muito satisfatório  Satisfatório  Pouco satisfatório  Insatisfatório

**11.** Caso exista alguma área que necessite de melhoria, especifique as mudanças que você sugeria.

---

---

---

---

---

---

---

**12.** O que mais o interessou no curso?

---

---

---

**13.** Por favor, ponha um círculo na resposta que melhor descreva como o curso atendeu às suas necessidades.

**Excelente      Bom      Regular      Fraco      Nulo**

**14.** Caso tenha seleccionado **fraco** ou **nulo**, por favor explique.

---

---

---

---

**ANEXO K ao APÊNDICE 3 – CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

Logótipo  
da  
Instituição

Reg. Nº \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(nome da instituição autorizada)

Autorizado a funcionar pelo (a) \_\_\_\_\_

(documento de autorização)

## **CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

Certifico que \_\_\_\_\_

(nome do formando)

portador do documento de identificação nº \_\_\_\_\_, concluiu com aproveitamento o curso de \_\_\_\_\_

no período de \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ a \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_, com a duração de \_\_\_ horas de instrução teórica e prática, conforme o quadro no verso.

\_\_\_\_\_  
(local e data da emissão do certificado)

Aprovado pela AAC conforme o despacho/ofício/ nº \_\_\_\_\_ de

\_\_\_\_\_  
(assinatura do responsável)

(cargo)

(assinatura do instrutor)

**VERSO DO ANEXO K ao APÊNDICE 3 – CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DO CURSO**

<b>CARGA HORÁRIA (SUBTOTAIIS)</b>	<b>OUTRAS ATIVIDADES</b>

<b>MÓDULOS</b>	<b>CARGA HORÁRIA</b>		
	<b>INSTRUÇÃO TEÓRICA</b>	<b>INSTRUÇÃO PRÁTICA</b>	<b>SUBTOTAIIS</b>
<b>SUBTOTAIIS</b>			

**ANEXO L APENDICE 3 – VALIDAÇÃO DO NÍVEL I DO OJT**

	n/a	Inaceitável		Aceitável	
		Não consegue identificar os materiais	Identifica alguns dos materiais	Identifica a maior parte dos materiais	Identifica todos os materiais
O formando consegue identificar os materiais associados ao cumprimento da tarefa (manuais de procedimentos, PEN, regras, formulários, equipamentos etc)		Não consegue identificar os materiais	Identifica alguns dos materiais	Identifica a maior parte dos materiais	Identifica todos os materiais
O formando consegue definir os conceitos mais importantes ligados as tarefas a serem executadas		Não consegue definir os termos	Define apenas alguns dos termos	Define a maior parte dos termos	Define todos os termos
O formando consegue identificar o resultado pretendido com a execução de cada tarefa		Não consegue explicar os procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica apenas alguns dos procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica a maior parte dos procedimentos/meios para iniciar a tarefa	Explica todos os procedimentos/meios para iniciar a tarefa
O formando consegue descrever como documentar uma determinada tarefa.		Não consegue descrever como documentar uma tarefa		Descreve os métodos para documentar a execução de tarefas	Descreve os métodos para documentar a execução de tarefas

**OBS:** PARA VALIDAR O NÍVEL I DE O-J-T O FORMANDO DEVE RESPONDER DE FORMA ACEITÁVEL A CADA UMA DAS QUESTÕES LISTADAS NA PRIMEIRA COLUNA

## ANEXO MAPENDICE 3 – VALIDAÇÃO DO NÍVEL II DO O-J-T

	n/a	Inaceitável		Aceitável	
		Não consegue identificar a sequência dos passos	Consegue identificar apenas alguns dos passos	Identifica a maior parte dos passos	Identifica todos os passos
O formando consegue identificar a sequência dos passos necessários para executar uma tarefa		Não consegue identificar a sequência dos passos	Consegue identificar apenas alguns dos passos	Identifica a maior parte dos passos	Identifica todos os passos
O formando consegue descrever como os materiais e equipamentos são utilizados para a execução das tarefas		Não consegue descrever a forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever apenas parte da forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever a maior parte da forma de utilizar os materiais e equipamentos para a execução das tarefas	Consegue descrever correctamente a forma de utilizar todos os materiais e equipamentos para a execução das tarefas
O formando consegue descrever a forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança		O formando não consegue descrever a forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança	O formando consegue descrever apenas parte da forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança	O formando consegue descrever a maior parte da forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança	O formando consegue descrever correctamente a forma de coordenar e interagir com os restantes elementos de segurança
O formando consegue descrever a forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto		O formando não consegue descrever a forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto	O formando consegue descrever apenas parte da forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto de segurança	O formando consegue descrever a maior parte da forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto	O formando consegue descrever correctamente a forma de coordenar e interagir com os restantes identidades do aeroporto

**OBS:** PARA VALIDAR O NÍVEL II DE O-J-T O FORMANDO DEVE RESPONDER DE FORMA ACEITÁVEL A CADA UMA DAS QUESTÕES LISTADAS NA PRIMEIRA COLUNA

## ANEXO N APENDICE 3 – VALIDAÇÃO DO NÍVEL III DO O-J-T

	SIM	NÃO
O formando demonstrou possuir os conhecimentos necessários para executar correctamente a tarefa?		
O formando identificou todos os passos necessários para a execução correta da tarefa?		
Os passos foram executados seguindo a ordem correta?		
O formando executou a tarefa de forma correta, dentro do tempo limite estabelecido e sem assistência do instrutor?		
O formando avaliou e conclui correctamente o resultado da tarefa executada?		

**OBS:** PARA VALIDAR O NÍVEL III, O INSTRUTOR DEVE RESPONDER AFIRMATIVAMENTE A TODAS AS QUESTÕES LISTADAS NA PRIMEIRA COLUNA.



**ANEXO O AO APENDICE 3 – FICHA DE HISTÓRICO E AVALIAÇÃO DE OJT DE  
SCREENERS  
(APLICÁVEL AOS *SCREENERS* QUE EFCFTUAM O CONTROLO DE ACESSO E  
AOS ENVOLVIDOS NA VERIFICAÇÃO E CONTROLO DE SEGURANÇA DA  
AERONAVE, NO RASTREIO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS DE CABINE E DE  
PORÃO)**

		FORMULÁRIO DE IDENTIFICAÇÃO E REGISTO DE OJT	
<b>Secção 1</b>			
<b>Nome:</b>		<b>ID Nº:</b>	
<b>Data do Fim do Curso de Formação Inicial:</b>		<b>Data de Abertura:</b>	
<b>Secção:</b>	<b>Supervisor:</b>	<b>Supervisor do OJT:</b>	
<b>Secção 2 - Registos/Histórico de OJT</b>			
<b>SATISFATÓRIO</b>			
Teste ao HHMD	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Teste ao WTMD	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Teste ao RX	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Utilização do HHMD	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Utilização do WTMD	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Revista a Passageiros	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Revista a Bagagens de Cabine	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Revista a Bagagem de Porão	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Controlo de Segurança de aeronave	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Verificação de segurança de aeronave	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Esterelização da Sala de Embarque	De	__/__/__ a __/__/__	Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>
Há algum aspecto que carece de treino adicional?			
<b>Secção 3 - Mudança de Posição</b>			
Data da Mudança:		Nova Posição:	
Tarefas suplementares identificadas e discutidas		Sim <input type="checkbox"/>	Não <input type="checkbox"/>
Comentários:			
Responsável: _____		Data (D/M/A): _____	

*SCREENER*

NOME:

INSTITUIÇÃO:

SUPERVISOR

NOME DO SUPERVISOR:

CARGO OU FUNÇÃO:

AEROPORTO OU LOCAL DE OJT:

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

Mencione resumidamente as atividades desenvolvidas durante o período de 40 horas de OJT

AVALIAÇÃO				
Assinale com um X no campo que melhor corresponde ao comportamento observado no <i>screeener</i> , em cada item. Resume-se apenas e exclusivamente ao período de OJT.				
ITENS/DESCRIÇÃO	MUITO BOM	BOM	REGULAR	INSUFICIENTE
<b>1. ADEQUAÇÃO À ÁREA</b> Demonstra possuir os requisitos necessários a um bom profissional na área escolhida, tem consciência da escolha feita.				
<b>2. CONHECIMENTO</b> Demonstra conhecer métodos e técnicas e ter domínio de conhecimentos teóricos e práticos indispensáveis ao desempenho das atividades.				
<b>3. PARTICIPAÇÃO NAS ATIVIDADES TEÓRICAS</b> Apresenta interesse nos estudos, pesquisas e /ou trabalhos teóricos previstos no período de OJT.				
<b>4. DESEMPENHO</b> Demonstra eficiência na realização dos trabalhos práticos previstos no estágio.				
<b>5. APRENDIZAGEM DAS TAREFAS</b> Demonstra facilidade na aprendizagem das tarefas.				
<b>6. DESENVOLVIMENTO NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM</b> Demonstra interesse em aumentar os conhecimentos através de leitura e consultas.				
<b>7. TRABALHO EM EQUIPA</b> Demonstra entrosamento com a equipa de trabalho, participando das atividades a serem desenvolvidas pelo grupo.				
<b>8. RELACIONAMENTO</b> Demonstra capacidade de estabelecer contatos interpessoais.				
<b>9. RESPONSABILIDADE</b> Compreende as suas obrigações e as cumpre em qualquer situação.				

<b>10. INICIATIVA</b> Demonstra iniciativa e segurança ao realizar as tarefas de estágio.				
<b>11. ASSIDUIDADE</b> Comparece regularmente às atividades previstas.				
<b>12. PONTUALIDADE</b> Respeita os horários de entrada e de saída.				
<b>13. COMUNICAÇÃO</b> Capacidade de expressar ideias, de forma oral e escrita, com clareza e exactidão.				

COMENTÁRIOS COMPLEMENTARES

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ De \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Assinatura



**ANEXO P AO APENDICE 3 – FICHA DE AVALIAÇÃO OJT INSTRUTORES AVSEC****INSTRUTOR EM OJT**

NOME:

INSTITUIÇÃO:

**INSTRUTOR AVALIADOR**

NOME:

CARGO OU FUNÇÃO:

INSTITUIÇÃO:

**ATIVIDADES DESENVOLVIDAS**

Mencione resumidamente as atividades desenvolvidas durante o período de X horas de OJT

**AVALIAÇÃO**

Assinale com um X no campo que melhor corresponde ao comportamento observado no instrutor, em cada item. Resume-se apenas e exclusivamente ao período de OJT.

ITENS/DESCRIÇÃO	MUITO BOM	BOM	REGULAR	INSUFICIENTE
<b>1. MOTIVAÇÃO</b> Desperta a atenção e o interesse da audiência para o assunto.				
<b>2. ORIENTAÇÃO</b> Faz um pequeno sumário dos tópicos do roteiro.				
<b>3. DESENVOLVIMENTO</b> Demonstra conhecimento do assunto apresentado. Desenvolve os tópicos do roteiro de forma clara e objectiva.				
<b>4. CONCLUSÃO</b> Faz a síntese final, sem apresentar ideia nova.				
<b>5. COMPORTAMENTO</b> Apresenta atitude firme, transmitindo segurança.				
<b>6. COMUNICAÇÃO</b> Articula as palavras de maneira clara e completa. Expressa-se sem vícios de linguagem.				
<b>7. RECURSOS AUDIOVISUAIS</b> Manuseia adequadamente os auxiliares de instrução.				
<b>8. TEMPO</b> Aborda o conteúdo no tempo previsto.				

COMENTÁRIOS

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ De \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Assinatura

\_\_\_\_\_

**ANEXO Q AO APENDICE 3 – FICHA DE AVALIAÇÃO OJT INSPETORES AVSEC****INSPETOR EM OJT**

NOME:

INSTITUIÇÃO:

**INSPETOR AVALIADOR**

NOME:

CARGO OU FUNÇÃO:

INSTITUIÇÃO:

**ATIVIDADES DESENVOLVIDAS**

Mencione resumidamente as atividades desenvolvidas durante o período de 40 horas de OJT

**AVALIAÇÃO**

Assinale com um X no campo que melhor corresponde ao comportamento observado no inspetor, em cada item.  
Resume-se apenas e exclusivamente ao período de OJT.

ITENS/DESCRIÇÃO	MUITO BOM	BOM	REGULAR	INSUFICIENTE
1. ADEQUAÇÃO À ÁREA				

Demonstra possuir os requisitos necessários a um bom profissional na área escolhida, tem consciência da escolha feita.				
2. CONHECIMENTO Demonstra conhecer métodos e técnicas e ter domínio de conhecimentos teóricos e práticos indispensáveis ao desempenho das atividades.				
3. PARTICIPAÇÃO NAS ATIVIDADES TEÓRICAS Apresenta interesse nos estudos, pesquisas e /ou trabalhos teóricos previstos no período de OJT.				
4. DESEMPENHO Demonstra eficiência na realização dos trabalhos práticos previstos no estágio.				
5. APRENDIZAGEM DAS TAREFAS Demonstra facilidade na aprendizagem das tarefas.				
6. DESENVOLVIMENTO NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM Demonstra interesse em aumentar os conhecimentos através de leitura e consultas.				
7. TRABALHO EM EQUIPA Demonstra entrosamento com a equipa de trabalho, participando das atividades a serem desenvolvidas pelo grupo.				
8. RELACIONAMENTO Demonstra capacidade de estabelecer contatos interpessoais.				
9. RESPONSABILIDADE Compreende as suas obrigações e as cumpre em qualquer situação.				
10. INICIATIVA Demonstra iniciativa e segurança ao realizar as tarefas de estágio.				
11. ASSIDUIDADE Comparece regularmente às atividades previstas.				
12. PONTUALIDADE Respeita os horários de entrada e de saída.				
13. COMUNICAÇÃO 9. Capacidade de expressar ideias, de forma oral e escrita, com clareza e exactidão.				
14. ADEQUAÇÃO À ÁREA				



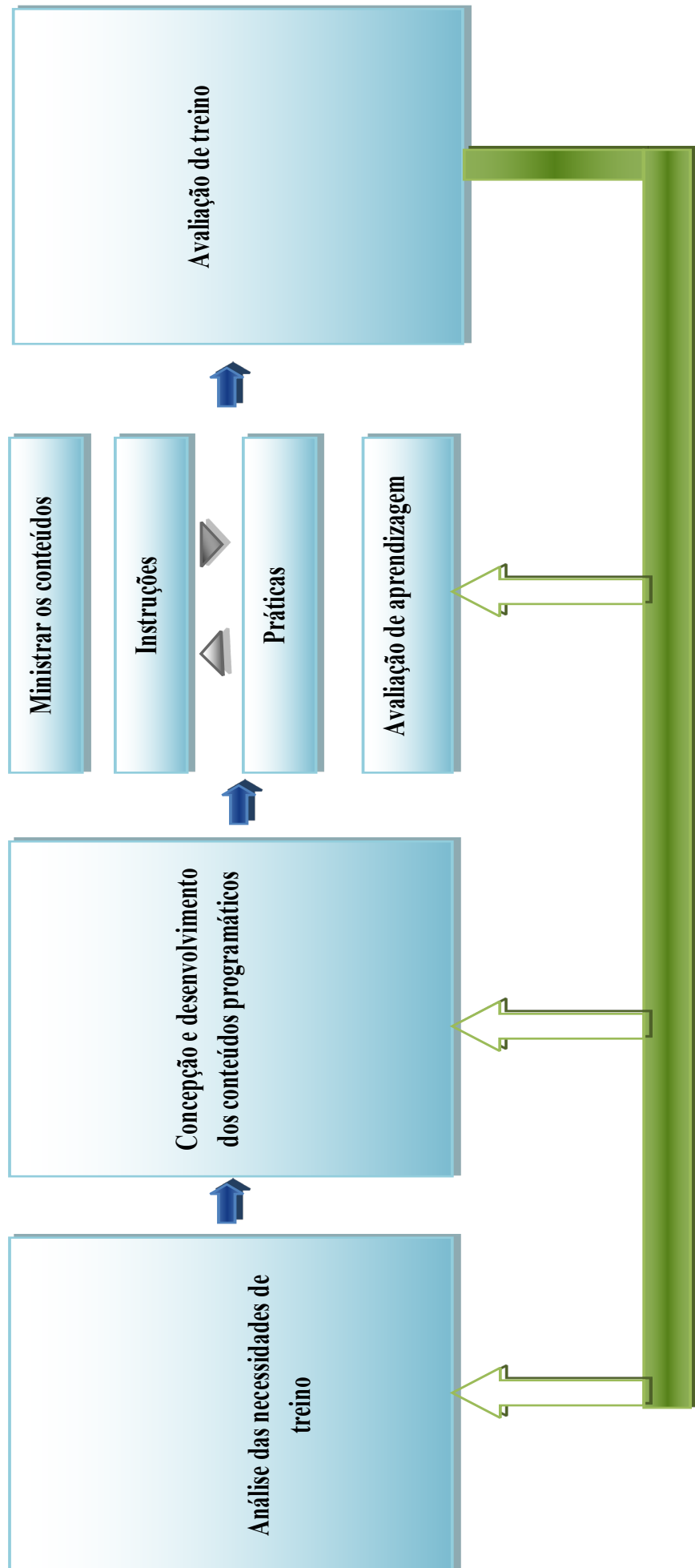
Demonstra possuir os requisitos necessários a um bom profissional na área escolhida, tem consciência da escolha feita.				
<b>15. CONHECIMENTO</b> Demonstra conhecer métodos e técnicas e ter domínio de conhecimentos teóricos e práticos indispensáveis ao desempenho das atividades.				
<b>16. PARTICIPAÇÃO NAS ATIVIDADES TEÓRICAS</b> Apresenta interesse nos estudos, pesquisas e /ou trabalhos teóricos previstos no período de OJT.				
<b>17. DESEMPENHO</b> Demonstra eficiência na realização dos trabalhos práticos previstos no estágio.				
<b>18. APRENDIZAGEM DAS TAREFAS</b> Demonstra facilidade na aprendizagem das tarefas.				
<b>19. DESENVOLVIMENTO NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM</b> Demonstra interesse em aumentar os conhecimentos através de leitura e consultas.				
<b>20. TRABALHO EM EQUIPA</b> Demonstra entrosamento com a equipa de trabalho, participando das atividades a serem desenvolvidas pelo grupo.				
<b>21. RELACIONAMENTO</b> Demonstra capacidade de estabelecer contatos interpessoais.				
<b>22. RESPONSABILIDADE</b> Compreende as suas obrigações e as cumpre em qualquer situação.				
<b>23. INICIATIVA</b> Demonstra iniciativa e segurança ao realizar as tarefas de estágio.				
<b>24. ASSIDUIDADE</b> Comparece regularmente às atividades previstas.				
<b>25. PONTUALIDADE</b> Respeita os horários de entrada e de saída.				

## COMENTÁRIOS



\_\_\_\_\_, De \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Assinatura

**ANEXO R AO APÊNDICE 3 – AVALIAÇÃO DA FORMAÇÃO E TREINO**



**ANEXO 5 AO APÊNDICE 3 – NÍVEIS DE AVALIAÇÃO**

FASE DA AVALIAÇÃO	VALOR/IMPORTÂNCIA PARA A INSTITUIÇÃO	TIPO DE AVALIAÇÃO	FACILIDADE DE MEDIÇÃO
<p>Reacção dos formandos em relação ao conteúdo programático e às sessões de ministradas (os formandos gostaram da formação?)</p> <p>Validação dos conhecimentos adquiridos durante o período de formação (os formandos compreenderam os conteúdos ministrados?)</p> <p>Demonstração de comportamentos adequados no local de trabalho, após a formação (os conhecimentos adquiridos são aplicados no local de trabalho?)</p> <p>Eficiência global da instituição. Por exemplo a nível do rendimento e da produtividade.</p>	<p><b>BAIXO</b></p> 	<p>Questionário, observação e entrevistas.</p> <p>Exemplo: questionário pós formação e treino.</p> <p>Moderação de grupos de discussões, estudo de casos, listas de verificação, teste para avaliação de competência e exame final.</p> <p>Exemplo: teste nacional para avaliação de competência, evidência quantitativa de ações práticas, ex prática através do CBT.</p> <p>Avaliação do superior hierárquico e dos pares relativamente a globalidade dos procedimentos operacionais.</p> <p>Exemplo: TIP, teste de segurança, observância dos PEN.</p> <p>Principais indicadores de desempenho relativamente ao desempenho e à produtividade. Redução de incidentes e de outras ocorrências indesejadas</p> <p>Exemplo: aumento do rendimento e a redução do absentismo</p>	<p><b>ALTO</b></p> 
	<p><b>ALTO</b></p>		<p><b>BAIXO</b></p>



**II SÉRIE**  
**BOLETIM**  
**OFICIAL**

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

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)



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

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