



BOLETIM OFICIAL

S U P L E M E N T O

S U M Á R I O

AGÊNCIA DA AVIAÇÃO CIVIL

Conselho de Administração

REGULAMENTO Nº 1/2010

de 11 de Fevereiro

Cabo Verde, como Estado Contratante da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944 (Convenção de Chicago), assumiu obrigações internacionais em matéria de segurança de aviação civil contra actos de interferência ilícita, devendo ser conduzidas em conformidade com as normas e práticas recomendadas, estabelecidas no anexo n.º 17 à referida Convenção.

Também determina o parágrafo 14.1, do ponto 1 do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), que a Agência de Aviação Civil (AAC) deve desenvolver o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC).

Neste âmbito, instituiu-se o PNCQSAC que visa promover e assegurar o cumprimento da regulamentação e normas da aviação, prescrevendo um nível de controlo de qualidade de segurança, aceitável para todas as entidades envolvidas a fim de garantir a avaliação do seu cumprimento a nível nacional.

O PNCQSAC tem por objectivo monitorar a implementação das medidas de segurança nele estabelecidas e noutros regulamentos aeronáuticos, pelos aeródromos, operadores aéreos e outras entidades que exercem funções de segurança no âmbito da aviação civil e assegurar que as mesmas são efectivamente aplicadas e eficazes. Constituem igualmente objectivos do PNCQSAC assegurar que os regulamentos, práticas e procedimentos que o compõem são adequados a garantir a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, zelar para que estes sejam investigados, rever e reavaliar as medidas de segurança após incidentes e estimular a excelência na segurança da aviação civil nacional.

Portanto, a elaboração, a implementação e a actualização do PNCQSAC é assegurada pela AAC, tendo como responsabilidade garantir a sua regularidade.

Para este fim, a AAC designa a Direcção de Segurança e Facilitação como sendo a entidade encarregue de implementar as actividades de controlo de qualidade a fim de assegurar que as medidas exigidas são efectivamente realizadas conforme o estatuído no PNSAC.

Sendo assim, são previstas acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil que devem ser conduzidas por inspectores de segurança da aviação civil, devidamente qualificados e certificados pela AAC.

As inspecções e auditorias são efectuadas de forma a garantir o cumprimento da regulamentação em vigor e ao documentar o processo dessa actividade, torna-se possível aferir e demonstrar o nível de cumprimento dos requisitos técnicos e legais, por parte de uma dada entidade ou organização.

Assim, o Conselho de Administração da AAC, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro e da alínea a) do n.º 2 do artigo 12º dos Estatutos da AAC, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 28/2004, de 12 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 31/2009, de 7 de Setembro, por deliberação de 10 de Fevereiro de 2010, aprova o seguinte regulamento:

Artigo 1º

Aprovação

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

Artigo 2º

Entrada em Vigor

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

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 10 de Fevereiro de 2010. — O Presidente, *Carlos Monteiro*.

ANEXO

PROGRAMA NACIONAL DE CONTROLO DA QUALIDADE DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO I

Aspectos gerais do programa**1.1. Objectivo do programa**

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

- a) Monitorar a implementação das medidas de segurança estabelecidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e noutros regulamentos aeronáuticos, pelos aeródromos, 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 efectivamente 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 protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- d) Zelar para que todas as pessoas afectas às responsabilidades ou funções de segurança da aviação sejam efectivamente formadas para a execução das suas funções;
- e) Zelar para que os actos de interferência ilícita sejam investigados;
- f) Rever e reavaliar as medidas e controlos de segurança imediatamente após um acto de interferência ilícita;
- g) Estimular a excelência na segurança da aviação civil.

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

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

1.2. Entidades abrangidas pelo PNCQSAC

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

- a) Aeródromos nacionais;
- b) Instituições responsáveis pelo rastreio de passageiros, bagagens e carga;
- c) Instituições responsáveis pelo controlo de acessos em aeródromos;
- d) Operadores aéreos nacionais e estrangeiros, estes quando em território nacional;
- e) Operadores de *handling*;
- f) Operadores de carga e correios;
- g) Agentes regulados;
- h) Operadores de *Catering*;
- i) Qualquer instituição ou pessoa com funções de segurança no âmbito da aviação civil.

1.3. Classificação

O PNCQSAC é não classificado.

1.4. Distribuição

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

2. Assim, a autoridade competente promoverá a distribuição do PNCQASAC aos membros da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança, os quais o divulgarão no seio das respectivas organizações.

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

1.5. Referências normativas

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

- a) Anexo 17 à Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944;
- b) Anexo 14 à Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944;
- c) Manual de Segurança da Aviação Civil (DOC 8973);
- d) Manual de Referência para as Auditorias de Segurança da Aviação (DOC 9807);
- e) Manual de Supervisão Parte C – Estabelecimento e Gestão do Sistema de Segurança dos Estados (DOC 9734);
- f) Manual dos Serviços do Aeroporto (DOC 9137), 7ª Parte;
- g) PNSAC, aprovado pelo Decreto n.º 14/2009, de 25 de Maio, republicado no BO, I Serie, n.º 32 de 10 de Agosto.

CAPÍTULO II

Definições

2.1. Definições

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

- a) «Actos de Interferência Ilícita», actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:
 - i. Captura ilícita dum aeronave em voo;
 - ii. Captura ilícita dum aeronave em terra;
 - iii. Tomada de reféns a bordo dum aeronave ou num aeródromo;
 - iv. Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior dum instalação aeronáutica;
 - v. Introdução a bordo dum aeronave ou num aeródromo, dum arma, dum engenho perigoso ou dum matéria perigosa, com fins criminosos;
 - vi. 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, num aeródromo ou dentro dum instalação da aviação civil.
- b) «Administração Aeroportuária», uma pessoa ou organização responsável pela administração de um ou de um grupo de aeródromos ou aeroportos;
- c) «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 de Segurança da Aviação Civil, à carga, ao correio, às encomendas expresso e ao correio postal;
- d) «Auditoria de Segurança», exame aprofundado de todos os aspectos do PNSAC de modo a determinar se a organização de segurança é adequada e se as medidas e os procedimentos são efectivamente:
 - i. Aplicados de forma contínua, através da análise de documentos, tais como registos de treinos; e
 - ii. Segundo uma norma constante e de acordo com o PNSAC, através da observação em diferentes locais e diferentes horários.
- e) «Autoridade de Segurança da Aviação Civil», a Autoridade que o Estado de Cabo Verde dentro da sua administração designa como competente no âmbito de segurança da aviação civil, e que é responsável pela elaboração, actualização, implementação e controlo da aplicação do PNSAC;

f) «Catering», fornecimentos de restauração;

g) «Certificação», avaliação formal e confirmação pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil, que uma pessoa possui as competências necessárias para executar as funções que lhe são confiadas;

h) «Controlo da Qualidade», técnicas de supervisão e actividades utilizadas para avaliar o sistema de segurança visando resolver deficiências encontradas, através da prescrição de recomendações pertinentes;

i) «Controlo de Segurança», medidas estabelecidas visando impedir a introdução de armas, explosivos ou outros engenhos, artigos ou substâncias proibidas que podem ser utilizados na comissão de actos de intervenção ilícita;

j) «Deficiência», falha em cumprir os requisitos de segurança da aviação;

k) «Direcção de Segurança e Facilitação», unidade orgânica da AAC que responde pelas áreas da facilitação e da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita;

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

m) «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;

n) «Incidente de Segurança», uma ocorrência com implicações negativas na segurança e protecção de pessoas e bens;

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

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

q) «Inspector de Segurança da Aviação Civil», é o especialista em segurança da aviação civil, certificado pela AAC, que supervisiona, assessora e conduz as acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil (AVSEC), bem como identifica vulnerabilidades e avalia riscos em todas as organizações sujeitas ao PNSAC;

r) «Inspector Interno de Segurança da Aviação Civil», é o especialista em segurança da aviação civil, certificado pela AAC, que conduz as acções internas de controlo da qualidade da segurança da aviação civil (AVSEC), bem como identifica vulnerabilidades e avalia riscos, na sua organização e nas organizações com as quais a sua mantém relações de natureza comercial;

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

t) «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;

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

- v) «Não Conformidade», incumprimento dos requisitos de segurança da aviação;
- w) «Operador Aéreo», pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar-se à exploração de uma ou mais aeronaves;
- x) «Operador Aeroportuário», o mesmo que Administração Aeroportuária;
- y) «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;
- z) «Plano de acção correctiva», um plano submetido, em resposta às não conformidades apuradas durante uma acção de controlo da qualidade e que define o modo como a entidade alvo da acção se propõe corrigir as deficiências;
- aa) «Plano de Contingência», plano desenvolvido a nível nacional, local e sectorial, abrangendo hipóteses de diversos actos de intervenção ilícita contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos, visando garantir a continuidade das actividades e dos serviços, bem como responder a situações de emergência através da gestão de crises;
- bb) «Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC)», 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;
- cc) «Programa de Segurança dos Operadores», medidas adoptadas pelos operadores aéreos e aeroportuários para proteger a aviação civil internacional contra actos de intervenção ilícita;
- dd) «Provisões de Bordo», artigos de consumo corrente destinados a ser utilizados ou vendidos a bordo de uma aeronave durante o voo;
- ee) «Relatório», um relatório que descreve o processo da acção de controlo da qualidade e fornece uma síntese dos resultados obtidos;
- ff) «Resultado», o que se apurou no final duma acção de controlo da qualidade;
- gg) «Seguimento», a fase final duma acção de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, cujo objectivo incide nas eventuais acções correctivas, na sequência dos resultados de uma auditoria, inspecção, teste, inquérito ou investigação;
- hh) «Segurança», protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais;
- ii) «Teste de Segurança», verificação aberta ou encoberta duma medida de segurança através da simulação duma tentativa de perpetração de um acto de interferência ilícita. O teste visa verificar a eficácia ou ineficácia duma medida ou dum procedimento;
- jj) «Verificação de Antecedentes», verificação da identidade de uma pessoa e da sua experiência profissional, incluindo os antecedentes criminais, desde que legalmente permitido, como parte do processo de avaliação da aptidão de uma pessoa para implementação de controlos de segurança e/ou para o acesso desacompanhado a uma área restrita de segurança;
- kk) «Zona Estéril», zona situada entre um posto de rastreio e as aeronaves e cujo acesso é estritamente controlado;
- ll) «Zona de Segurança de Acesso Regulamentado», toda a zona de um aeródromo, de uma aerogare ou de uma instalação cujo acesso é regulamentado ou controlado por razões de segurança e protecção.
- mm) «Zona não Regulamentada», toda a zona de um aeródromo de livre acesso ao público ou cujo acesso não é regulamentado.

CAPÍTULO III

Organização

3.1. Autoridade competente

1. A AAC é a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, encarregada de, entre outros, elaborar, implementar e actualizar o PNCQSAC.

2. A AAC designa a Direcção de Segurança e Facilitação, como sendo a entidade encarregue de implementar as actividades de controlo de qualidade a fim de assegurar que as medidas exigidas são efectivamente realizadas conforme o estatuído no PNSAC.

3.2. Direcção de Segurança e Facilitação da AAC

Compete à Direcção de Segurança e Facilitação da AAC:

- a) Estabelecer um plano anual de controlos a realizar;
- b) Manter uma lista das pessoas habilitadas a exercer esses controlos;
- c) Garantir que o pessoal que efectua as actividades de controlo de qualidade seja devidamente treinado;
- d) Assegurar a composição das equipas para cada actividade de controlo;
- e) Transmitir todos os documentos necessários às equipas;
- f) Estabelecer os prazos de restituição dos relatórios de controlo;
- g) Garantir a recepção de todos os planos de acções correctivas;
- h) Assegurar que os planos de acções correctivas elaborados na sequência de acções de controlo da qualidade são efectivamente implementados;
- i) Conservar todos os documentos relativos às actividades de controlo;
- j) Alterar caso necessário, a metodologia e os procedimentos de controlo de qualidade;
- k) Redigir um relatório anual do estado de implementação de toda a regulamentação relativa à segurança da aviação civil.

3.3. Operadores aéreos, aeroportuários e agentes reconhecidos

1. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos e os agentes reconhecidos, devem elaborar e implementar um Programa Interno de Controlo da Qualidade da Segurança (PICQS) que cumpra os requisitos deste PNCQSAC e que monitore não só os seus procedimentos internos como também aqueles desenvolvidos pelas empresas com quem têm uma relação contratual ou de outra natureza e que tenham responsabilidades na aplicação de medidas de segurança previstas no Programa de Segurança Aeroportuário (PSA) ou no Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA).

2. As administrações aeroportuárias e os operadores aéreos devem:

- a) Designar um responsável pelo controlo da qualidade que não esteja implicado em tarefas operacionais de segurança;
- b) Instituir um sistema de controlo a fim de verificar a conformidade da aplicação das medidas de segurança com a regulamentação vigente;
- c) Estabelecer procedimentos de elaboração de relatórios e de análise dos incidentes ocorridos na implementação das medidas de segurança;
- d) Assegurar a elaboração dum balanço anual das acções de controlo da qualidade realizadas;
- e) Estabelecer e implementar planos de acções correctivas em caso de insuficiências e não conformidades detectadas;
- f) Remeter trimestralmente à Direcção de Segurança e Facilitação da AAC, os relatórios das acções de controlo da qualidade realizadas, bem com os planos de acções correctivas elaborados na sequência dos mesmos;
- g) Desenvolver um relatório anual das actividades de controlo da qualidade.

3.4. Recursos

3.4.1. Recursos financeiros

A AAC, as administrações aeroportuárias, os operadores aéreos e os agentes reconhecidos, devem recorrer aos seus próprios recursos financeiros para implementarem o PNCQSAC.

3.4.2. Recursos humanos

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

3.4.3. Recursos materiais

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

CAPÍTULO IV

Pessoal encarregue dos controlos

4.1. Inspectores de segurança da aviação civil

As acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil são conduzidas por inspectores de segurança da aviação civil, com as qualificações previstas no número seguinte e devidamente certificados pela AAC.

4.2. Qualificação

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

- a) Possuírem boa reputação moral e cívica;
- b) Não terem sido condenados por crimes dolosos;
- c) 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 PNFTSAC, os regulamentos aeronáuticos nacionais relativos à segurança e as directivas;
- d) Bons conhecimentos práticos do sector da aviação civil, nomeadamente do ambiente aeroportuário e do transporte aéreo;
- e) Boa capacidade de expressão oral e escrita;
- f) Qualificação na condução de acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, atestada pela frequência com aproveitamento de cursos de inspectores de segurança da aviação civil, ministrados por organizações de credibilidade reconhecida pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil, designadamente a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Conferência 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 PNSFTSAC.

4.3. Formação e treino

A formação e o treino de inspectores de segurança da aviação civil visam:

- a) Promover um entendimento comum da forma como se avalia a implementação do PNSAC;
- b) Padronizar as práticas e os procedimentos de modo a atingir-se os objectivos do PNCQSAC;

- c) Fornecer as informações e os documentos que permitirão ao formando levar a cabo a sua missão;
- d) Prover o formando de conhecimentos de controlo da qualidade, designadamente de princípios, procedimentos, técnicas de recolha de informação, habilidades para rever documentos e preparar relatórios detalhados.

4.4. Certificação

- a) Compete à AAC certificar os inspectores nacionais de segurança da aviação civil nos termos do previsto no PNSFTSAC;
- b) A AAC mantém uma lista actualizada dos inspectores de segurança da aviação civil certificados, onde deve constar as formações que possuem, assim como o registo da experiência acumulada em matéria de controlo da qualidade AVSEC;
- c) O uso indevido da certificação ou infracção comprovada das normas de conduta estabelecidas no desenvolvimento ou na execução do plano de controlo da qualidade da segurança pode ocasionar a perda da certificação de inspector;
- d) O inspector de segurança da aviação civil deve ser recertificado anualmente;
- e) A execução de 3 (três) acções de controlo da qualidade anuais, constitui requisito básico para a recertificação do inspector de segurança da aviação civil.

4.5. Deveres

São deveres dos inspectores de segurança da aviação civil:

- a) Realizar as tarefas de controlo da qualidade da segurança da aviação civil de forma eficiente, responsável, discreta e obedecendo aos princípios deontológicos da função;
- b) Manter estrita confidencialidade sobre os elementos recolhidos durante as acções de controlo de qualidade;
- c) Aceder às áreas restritas de segurança apenas quando na posse dum cartão de acesso válido e após cumprir as medidas de segurança vigentes;
- d) Não perturbar o desenvolvimento das operações das entidades objecto das acções de controlo da qualidade;
- e) Não se imiscuir nos assuntos internos da entidade sujeita à acção de controlo da qualidade;
- f) Não tentar resolver conflitos existentes no seio das entidades reguladas ou entre entidades reguladas;
- g) Cumprir os regulamentos e procedimentos instituídos, incluindo os de natureza *Safety*;
- h) Não utilizar a força para aceder a aeronaves, edifícios ou instalações;
- i) Apresentar documentos sobre as conclusões e observações das acções de controlo da qualidade;
- j) Elaborar um relatório dos resultados das acções de controlo da qualidade realizadas.

4.6. Poderes

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

- a) Penetrar em quaisquer instalações de natureza operacional dum aeroporto ou de um operador aéreo sujeitas ao PNSAC;
- b) Penetrar em qualquer instalação de natureza operacional exterior a um aeroporto, onde são aplicadas controlos de segurança no âmbito da aviação civil, designadamente, em empresas fornecedoras de *catering*, carga e correios sujeitos ao PNSAC;
- c) Transportar para o interior duma área restrita dum aeroporto e utilizar, qualquer equipamento necessário ao desempenho das suas actividades, incluindo, máquinas fotográficas, gravadores áudio e vídeo, armas inutilizadas e dispositivos que simulem engenhos explosivos improvisados;

- d) Inspeccionar uma aeronave nacional ou estrangeira desde que esta se encontre num aeroporto nacional;
- e) 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;
- f) Proceder a observações que acharem necessárias, quer no período diurno quer no período nocturno;
- g) Propor acções correctivas para ajudar as entidades objecto das acções de controlo da qualidade a ultrapassarem qualquer não conformidade detectada;
- h) Exigir, nos casos em que tal se mostra possível, a imediata correcção das não conformidades detectadas;
- i) Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades e encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
- j) Interditar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, uma aeronave de realizar voo, sempre que o incumprimento de normas represente claramente um risco para a segurança do mesmo, até que deixe de se verificar a situação que motivou a interdição;
- k) 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;
- l) Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devem ter execução imediata no âmbito de actos de gestão pública;
- m) Levantar autos de advertência ou de contra-ordenação nos termos do regime jurídico das contra-ordenações aeronáuticas civis.

4.7. Composição das equipas

- a) As acções de controlo da qualidade devem ser levadas a cabo idealmente, por equipas formadas por pelo menos dois inspectores de segurança da aviação civil, em que um deles é o chefe da equipa;
- b) Compete à Direcção de Segurança e Facilitação a escolha dos inspectores de segurança da aviação civil que integram as diferentes missões de controlo da qualidade levadas a cabo pela AAC.

4.8. Repartição de tarefas entre os inspectores de segurança da aviação civil

4.8.1. Chefe de equipa

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

- a) Estuda os documentos preliminares;
- b) Prepara o plano da acção de controlo em concertação com o responsável de segurança da entidade regulada;
- c) Enquadra e assiste os restantes membros da equipa;
- d) Conduz a reunião de abertura;
- e) Decide quanto ao reajustamento do plano da acção de controlo;
- f) Participa na acção de controlo no terreno;
- g) Enquadra as reuniões internas à equipa;
- h) Dirige a reunião final;
- i) Assegura a elaboração dos relatórios;
- j) Recolhe as contribuições dos diferentes membros da equipa;
- k) Envia o relatório final à entidade regulada;
- l) Responde às questões eventuais suscitadas pela entidade regulada.

4.8.2. Membros da equipa

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

- a) Auxilia o chefe de equipa na preparação da acção de controlo;
- b) Participa na acção de controlo no terreno;
- c) Participa nas reuniões internas da equipa;
- d) Apresenta as informações pertinentes na reunião final, caso solicitado;
- e) Participa na redacção dos relatórios;
- f) Envia as suas contribuições ao chefe de equipa, para a redacção do relatório;
- g) Responde a eventuais questões do chefe de equipa.

CAPÍTULO V

Acções de controlo da qualidade

5.1. Planificação

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

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

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

5.2. Critérios de prioridade

1. As actividades de controlo devem ser planificadas em função das necessidades, dos recursos disponíveis, da potencial ameaça e do risco existente.

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

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

5.3. Tipos de acções de controlo da qualidade

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

- a) Auditorias;

- b) Inspecções;
- c) Testes;
- d) Inquéritos;
- e) Investigações;
- f) Exercícios de Gestão de Crises.

5.4. Aspectos alvo do controlo da qualidade

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

- a) Organização da segurança da entidade alvo da acção de controlo da qualidade;
- b) Programas de Segurança e Planos de Contingência dos diferentes operadores;
- c) PICQS, se exigido;
- d) A formação do pessoal de segurança e outro;
- e) As medidas de controlo de acesso;
- f) As medidas relativas às aeronaves;
- g) As medidas relativas aos passageiros e respectivas bagagens de cabine;
- h) As medidas relativas às bagagens de porão;
- i) As medidas relativas à carga, aos correios e às encomendas postais;
- j) As medidas relativas ao *catering*;
- k) As medidas relativas ao *co-mat* e ao *co-mail*;
- l) As medidas relativas aos equipamentos de segurança;
- m) As medidas aplicáveis à aviação geral;
- n) As medidas relativas ao design das infra-estruturas aeroportuárias;
- o) As medidas relativas à gestão de crises;
- p) Os procedimentos dos órgãos do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) relativos aos planos de contingência AVSEC;
- q) O Desempenho do pessoal que implementa controlos de segurança.

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

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

- a) Para as auditorias, pelo menos 1 (uma) em cada ano;
- b) Para as inspecções, pelo menos 2 (duas) em cada ano;
- c) Para os testes, pelo menos 2 (dois) em cada ano;
- d) Para os inquéritos, pelo menos 1 (um) em cada ano.
- e) Para as investigações, sempre que ocorrerem incidentes de segurança e actos de interferência ilícita.

5.6. Categorização das conformidades

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

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

5.7. Relatórios das acções

No final de cada acção de controlo da qualidade deve ser elaborado um relatório segundo um modelo padronizado, compreendendo:

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

5.8. Balanço anual

1. A AAC através da Direcção de Segurança e Facilitação deve elaborar no final de cada ano, um balanço das actividades de controlo da qualidade realizadas, que inclua designadamente:

- a) O número e o tipo das acções realizadas durante o ano;
- b) As entidades controladas;
- c) A síntese das não conformidades detectadas, incluindo as eventuais deficiências e insuficiências da regulamentação nacional;
- d) O estado das acções correctivas;
- e) As eventuais propostas de emenda do PNSAC e do PNCQSAC;
- f) Os aspectos humanos, formação inicial e recorrente, e financeiros do PNCQSAC.

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

CAPÍTULO VI

Acções correctivas e medidas coactivas

6.1. Acções correctivas

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

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

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

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

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

6. Sempre que a entidade controlada cumprir uma acção correctiva constante do plano enviado, deve remeter as evidências do cumprimento à Direcção de Segurança e Facilitação, podendo estas consistir em fotografias, vídeos, certificados, manuais, procedimentos, etc.

7. A Direcção de Segurança e Facilitação assegura o seguimento da implementação do plano de acções correctivas apresentado pela entidade controlada, através de visitas, análise de documentos e entrevistas, de modo a garantir que as deficiências detectadas são efectivamente corrigidas.

6.2. Medidas coactivas

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

- a) Autos de advertência nos termos da lei para impor uma acção correctiva, nos casos de infracção, que consista em irregularidade sanável, e da qual não resulte prejuízo irreparável para a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea;
- b) Levantamento e instrução nos termos da legislação vigente, de autos de contra-ordenações aeronáuticas, nos casos de se constatar infracção aos regulamentos, ou ainda, nos casos de incumprimento das medidas recomendadas no auto de advertência, na ocorrência de transgressões recorrentes ou susceptíveis de pôr em causa a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea.

CAPÍTULO VII**Desenvolvimento das acções de controlo da qualidade****7.1 Auditorias****7.1.1. Enquadramento**

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

2. As auditorias serão sempre previamente anunciadas com a devida antecedência e não incluirão testes de segurança.

7.1.2. Objectivo da auditoria

O objectivo da auditoria é:

- a) Verificar o cumprimento das normas e métodos recomendados no Anexo 17 e no PNSAC;
- b) Assegurar que as medidas e os procedimentos preconizados no PNSAC e nas directivas da AAC estão a ser implementados e são eficazes;
- c) Identificar qualquer não conformidade com os padrões e procedimentos de segurança da aviação civil previstos nas normas internacionais e na legislação cabo-verdiana e zelar pela sua supressão;
- d) 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:

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

7.1.4. As etapas da auditoria

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

- a) Preparação;
- b) Condução da auditoria;
- c) Conclusões da auditoria.

7.1.5. A preparação da auditoria

A preparação dum auditoria compreende:

- a) O estudo preliminar dos documentos;
- b) A constituição do plano da auditoria;
- c) Contactos com a entidade auditada através dum correspondente local;
- d) Divisão de tarefas no seio da equipa de auditores;
- e) Reunião de abertura da auditoria.

7.1.5.1 Estudo dos documentos

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

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

7.1.5.1.1 Questionário prévio

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

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

7.1.5.2 Plano da auditoria

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

- a) A hora e o local da reunião de abertura;
- b) As áreas que serão auditadas e os horários;
- c) Os períodos de observação;
- d) As visitas nocturnas;
- e) 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 mesma, uma reunião conduzida pelo chefe da equipa de auditores, na qual devem estar presentes, o responsável da entidade auditada, o seu responsável de segurança, bem como qualquer outra entidade, cuja presença seja solicitada pelos inspectores de segurança da aviação civil ou pela entidade auditada, cujo objectivo é:

- a) Proceder ao acolhimento e aos agradecimentos;
- b) Apresentações recíprocas;
- c) Apresentação da metodologia e dos objectivos da auditoria;
- d) Breve referência ao código de conduta dos inspectores de segurança da aviação civil;

- e) Apresentação do plano da auditoria;
- f) Modificação eventual do plano da auditoria;
- g) Clarificação de eventuais pontos obscuros;
- h) Resolução de aspectos materiais;
- i) 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:

- a) Análise de documentos, designadamente manuais, programas, planos, relatórios, registos e outros relacionados com a segurança da aviação civil;
- b) Questionamentos e entrevistas formais a responsáveis da entidade auditada e seus trabalhadores, bem como a qualquer pessoa cujas funções tenha directa ou indirectamente, implicações na segurança da aviação civil;
- c) 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:

- a) A reunião final;
- b) O relatório da auditoria, nos termos estabelecidos no ponto 5.7;
- c) O plano de acções correctivas nos moldes previstos no ponto 6.1.

7.1.8. Reunião final

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

- a) Apresentação dos resultados da auditoria;
- b) Contradição dos resultados por parte da entidade auditada, dando ou não origem à alteração das não conformidades inicialmente inventariadas pelos inspectores de segurança da aviação civil;
- c) Tomada eventual de decisão quanto aos resultados apurados por parte dos inspectores de segurança da aviação civil;
- d) Conclusão da missão.

7.2. Inspeções

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

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

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

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

7.3. Testes

7.3.1. Enquadramento

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

2. Os testes servirão apenas para demonstrar se a medida de segurança ou o controlo de segurança foram eficazes num determinado momento e local.

7.3.2. Objectivo dos testes

O objectivo dos testes é:

- a) Testar a aplicação prática do PNSAC;
- b) Testar os procedimentos de segurança dos aeródromos, das companhias aéreas, dos operadores *catering* e outras entidades implicadas na segurança da aviação civil;
- c) Avaliar a proficiência do pessoal que exerce funções de segurança da aviação civil;
- d) Melhorar o nível de segurança da aviação civil.

7.3.3. Objecto dos testes

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

7.3.4. Competência e autorização

A AAC deve assegurar que todos os testes levados a cabo no país sejam efectuados por pessoal treinado, devidamente autorizado e segundo as disposições do presente programa.

7.3.5. Cuidados a ter com os testes

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

- a) São realizados conforme a regulamentação em vigor;
- b) Não ponham em perigo a segurança das pessoas;
- c) Não ponham em perigo a segurança das aeronaves e das instalações;
- d) Não danifiquem objectos e outros bens alheios;
- e) Interferiram o menos possível com as operações em curso;
- f) Minimizem os inconvenientes para o público e para as pessoas não testadas;
- g) Não criem alarme no público 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.

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 e controlados.

7.3.7. Condução dos testes

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

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

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

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

5. Todo o pessoal que intervier na condução dos testes deve ser portador duma autorização da AAC confirmando que possui autoridade para efectivar os testes.

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

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

7.3.8. Controlador dos testes

Sempre que se realizar um teste, deve ser designada uma pessoa formada e responsável, como controlador do teste, que tem a responsabilidade de:

- a) Planificar o teste;
- b) Conduzir o teste e efectuar o briefing do pessoal envolvido no teste;
- c) Distribuir e receber os materiais do teste;
- d) Executar o teste em condições de segurança;
- e) *Debriefing* do pessoal testado;
- f) Elaborar os documentos e relatórios relativos ao teste.

7.3.9. Relatório dos testes

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

- a) Os objectivos do teste;
- b) O *briefing* feito;
- c) As pessoas que foram informadas do teste;
- d) As pessoas testadas;
- e) A forma como o teste decorreu;
- f) O resultado do teste;
- g) Os treinos recebidos pelo pessoal testado;
- h) Tempo de serviço da pessoa testada;
- i) O grau de supervisão exercido sobre a pessoa testada;
- j) Qualquer circunstância que possa ter contribuído para os resultados;
- k) As conclusões retiradas do teste, incluindo a avaliação;
- l) As recomendações a serem implementadas pela entidade testada, através dum plano de acções correctivas.

7.3.10. Acções rectificativas

1. Os inspectores de segurança da aviação civil devem enviar no prazo máximo de 7 (sete) dias, uma cópia do relatório dos testes à organização testada, especificando as deficiências encontradas e solicitando-a que envie à autoridade competente um plano de acções correctivas contendo as medidas que tomou ou pretende tomar para evitar a repetição da falha.

2. A Direcção de Segurança e Facilitação deve assegurar acções de seguimento para garantir a implementação das acções correctivas.

7.4. Inquéritos

7.4.1. Enquadramento

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

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

7.4.2. Objectivo dos inquéritos

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

2. Os inquéritos devem ser suficientemente abrangentes de modo a permitir que a Autoridade Competente retire conclusões acerca dos padrões de segurança em vigor na organização no momento do inquérito e da efectiva aplicação dos procedimentos e medidas de segurança.

7.4.3. Procedimentos

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

7.4.4. Relatórios

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

7.5. Investigações

7.5.1. Enquadramento

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

7.5.2. Objectivo das investigações

O objectivo das investigações é determinar:

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

7.5.3. Condução das investigações

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

2. Os investigadores devem:

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

7.5.4. Registos e relatórios

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

7.6. Exercícios de gestão de crises

7.6.1. Enquadramento

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

7.1.2. Objectivo dos exercícios de gestão de crises

Os exercícios de gestão de crises visam testar:

- a) A participação de todo o pessoal chamado a intervir na resolução duma crise real;
- b) A validade dos planos e procedimentos de contingência;
- c) O material e o sistema de comunicações.

7.6.3. Tipos de exercícios

Os operadores aéreos e aeroportuários devem programar e realizar os seguintes exercícios de segurança:

- a) Exercícios de mesa;
- b) Exercícios parciais;
- c) Exercícios gerais.

7.6.3.1. Exercícios de mesa

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

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

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

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

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

6. Os exercícios de mesa devem ter lugar duas vezes por ano, sem coincidirem contudo com outros tipos de exercícios.

7.6.3.2. Características do exercício parcial

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

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

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

4. Os operadores aéreos e os aeroportos devem realizar pelo menos 1 (um) exercício parcial de gestão de crises de segurança anualmente, salvo nos anos destinados aos exercícios gerais.

5. Os aeródromos abertos apenas ao tráfego doméstico devem realizar pelo menos um exercício parcial de 2 (dois) em 2 (dois) anos, salvo nos anos destinados aos exercícios gerais.

7.6.3.3. Características do exercício geral

1. A aplicação dos planos de contingência deve ser objecto dum exercício geral de modo a testar-se todos intervenientes, instalações e equipamentos pelo menos de 4 (quatro) em 4 (quatro) anos, pelos aeródromos abertos apenas ao tráfego doméstico e de 2 (dois) em 2 (dois) anos, pelos aeroportos e pelos operadores aéreos.

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

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

7.6.4. Programação dos exercícios

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

2. Os operadores aéreos e aeroportuários devem enviar à Direcção de Segurança e Facilitação da AAC, até 15 de Janeiro 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 Direcção de Segurança e Facilitação da AAC, com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência em relação à data da realização do mesmo.

4. A Direcção de Segurança e Facilitação da AAC, sem prejuízo do estabelecido no número 2, pode determinar a realização dum exercício de segurança por um determinado operador aéreo ou aeroportuário.

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

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

1. Os operadores aéreos, aeroportuários e os agentes reconhecidos devem efectuar acções de controlo da qualidade nas suas respectivas organizações, bem como naquelas com as quais mantêm relações com implicação directa na segurança da aviação civil.

2. Os inspectores internos de segurança da aviação civil não podem ter qualificações inferiores às definidas em 4.2., alínea f).

3. Para a certificação dos inspectores internos de segurança da aviação civil deve-se seguir o mesmo princípio estabelecido em 4.4., com as devidas adaptações.

4. As competências, deveres e responsabilidades dos inspectores internos de segurança da aviação civil são definidas nos PICQS das respectivas instituições.

8.2. Frequência

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

- a) No caso de auditorias de segurança, pelo menos 1 (uma) em cada ano;
- b) No caso de inspecções, pelo menos 1 (uma) em cada semestre;
- c) No caso de testes, pelo menos 1 (um) em cada semestre;
- d) Para os inquéritos, dependente das necessidades de segurança;
- e) No caso de exercícios de mesa, 2 (dois) em cada ano;
- f) Exercícios parciais e exercícios gerais, a frequência estabelecida em 7.6.3.2 e 7.6.3.3, respectivamente.

8.3. Planificação e condução das acções

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

8.4. Notificação

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

8.5. Remessa dos relatórios

Os relatórios de controlo de qualidade internos efectuados pelos operadores devem ser remetidos à AAC trimestralmente.

CAPÍTULO IX**Disposições finais e transitórias****9.1. Manual do inspector e PICQS**

1. A Direcção de Segurança e Facilitação da AAC deverá elaborar o Manual do Inspector contendo material de orientação, designadamente as listas de verificação, o questionário prévio e os modelos de relatórios de auditorias, de inspecções, de testes e de inquéritos.

2. Os operadores aéreos, aeroportuários e os agentes reconhecidos, devem até 1 de Março de 2010, submeter para aprovação da Direcção de Segurança e Facilitação, os respectivos PICQS.

Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia, aos 10 de Fevereiro de 2010. – O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

FAÇA OS SEUS TRABALHOS GRAFICOS NA INCV



NOVOS EQUIPAMENTOS NOVOS SERVIÇOS DESIGNER GRÁFICO AO SEU DISPOR



BOLETIM OFICIAL

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



Av. Amílcar Cabral/Calçada Diogo Gomes, cidade da Praia, República Cabo Verde.

C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09

Email: incv@gov1.gov.cv

Site: www.incv.gov.cv

AVISO

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

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

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

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

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

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

ASSINATURAS

Para o país:

	Ano	Semestre
I Série	8.386\$00	6.205\$00
II Série.....	5.770\$00	3.627\$00
III Série	4.731\$00	3.154\$00

Para países estrangeiros:

	Ano	Semestre
I Série	11.237\$00	8.721\$00
II Série.....	7.913\$00	6.265\$00
III Série	6.309\$00	4.731\$00

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

AVULSO por cada página 15\$00

PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS

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

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

PREÇO DESTA NÚMERO — 180\$00