
Regulamento de Aviação Civil

Emenda ao CV CAR 12 Segurança de Aviação Civil

de xx de xx de 2019

A autoridade aeronáutica assegura que toda a regulamentação nacional relativa à segurança da aviação reflita as normas da Organização Internacional da Aviação Civil (OACI), as melhores práticas da indústria e as respetivas obrigações do Estado.

A entrada em vigor da 16ª emenda ao Anexo 17, à Convenção de Chicago de 1944, em novembro de 2018, impõe aos Estados contratantes a revisão e harmonização dos regulamentos de segurança com os correspondentes instrumentos internacionais.

Neste âmbito procedeu-se à revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), bem como dos demais regulamentos nacionais.

De notar ainda a recente alteração legislativa com impacto no despacho de passageiros, decorrente da introdução do Cartão Nacional de Identificação (CNI) como documento de identificação, bem como a necessidade de conformar as anteriores normas regulamentares com as normas do Código Civil relevantes em matéria de autorização para viagens de menores quando desacompanhados dos progenitores.

Assim, é com o intuito de harmonizar a legislação e regulamentação nacional em matéria da salvaguarda e proteção da aviação contra atos de interferência ilícita e de absorver as normas e práticas recomendadas constantes da 16ª Emenda ao anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, recentemente publicada que se procede à revisão do presente CV CAR.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de dezembro e do 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, o Conselho de Administração da AAC aprovou a revisão do CV-CAR 12, com as seguintes alterações e aditamentos:

Alteração

São alteradas as secções e os parágrafos 12.A.115; 12.A.125; 12.B.105;12.B.110; 12.B.125; 12.B.130;12:B.135; 12.C.105; 12.C.110; 12.C.300; 12.C.305; 12.C.310; 12.D.110; 12.D.115; 12.D.135.; 12.D.215; 12.D.240; 12.D.310; 12.D.410; 12.D.415; 12.D.430; 12.D.435; 12.D.440; 12.D.450; 12.D.465.; 12.E.110; 12.E.115; 12.F.115.; 12.F.125.; 12.F.200; 12.F.210; 12.F.250; 12.F.255; 12.F.260; 12.F.270; 12.F.280.; 12.F.305; 12.F.325.; 12.F.330.; 12.F.335; 12.G.110; 12.G.125; 12.H.105; 12.H.230; 12.H.260; 12.H.270; 12.I.210;12.I.220; 12.J.105; 12.J.125; 12.J.130 do CV-CAR 12, publicado no B.O. número 18, II série de 08 de abril de 2015, os quais passam a ter a seguinte redação:

« 12.A.115. [...]»

[...]

(1) [...]

(i)[...]

(ii)[...]

(iii)[...]

(iv)[...]

(v)[...]

(vi)[...]

(vii)[...]

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

(8) [...]

(9) [...]

(10) [...]

(11) [...]

(12) [...]

(13) [...]

(14) [...]

(15) [...]

(16) [...]

(17) [...]

(18) [...]

(19) [...]

(20) [...]

(21) [...]

(22) [...]

(23) [...]

(24) **Avaliação comportamental** - Dentro de um ambiente de segurança da aviação, a aplicação de técnicas que envolvam o reconhecimento de características comportamentais, incluindo, mas não se limitando a, sinais fisiológicos ou gestuais indicativos de comportamento anômalo, visando identificar pessoas que possam representar uma ameaça à aviação civil.

(25) [anterior parágrafo 24]

(26) [anterior parágrafo 25]

[...]

(27) [anterior parágrafo 26]

(28) [anterior parágrafo 27]

(29) [anterior parágrafo 28]

(30) [anterior parágrafo 29]

(31) [anterior parágrafo 30]

(32) [anterior parágrafo 31]

(33) [anterior parágrafo 32]

(34) [anterior parágrafo (33)]

(35) [anterior parágrafo (34)]

[...]

(36) [anterior parágrafo (35)]

(37) [anterior parágrafo 36]

(38) [anterior parágrafo 37]

(39) [anterior parágrafo 38]

(40) [anterior parágrafo 39]

(41) [anterior parágrafo 40]

(42) [anterior parágrafo 41]

(43) [anterior parágrafo 42]

(44) [anterior parágrafo 43]

(45) [anterior parágrafo 44]

(46) [anterior parágrafo 45]

(47) [anterior parágrafo 46]

(48) [anterior parágrafo 47]

(49) [anterior parágrafo 48]

(50) [anterior parágrafo 49]

(51) [anterior parágrafo 50]

(52) [anterior parágrafo 51]

(53) [anterior parágrafo 52]

(54) [anterior parágrafo 53]

(55) [anterior parágrafo 54]

(56) [anterior parágrafo 55]

[...]

-
- (57) [anterior párrafo 56]
(58) [anterior párrafo 57]
(59) [anterior párrafo 58]

- (i) [...];
(ii) [...];
(iii) [...];
(iv) [...];

- (60) [anterior párrafo 59]
(61) [anterior párrafo 60]

[...]

- (62) [anterior párrafo 61]
(i) [...];
(ii) [...];

- (63) [anterior párrafo 62]
(i) [...];
(ii) [...];

- (64) [anterior párrafo 63]
(65) [anterior párrafo 64]
(66) [anterior párrafo 65]

[...]

- (67) [anterior párrafo 66]
(68) [anterior párrafo 67]

[...]

- (69) [anterior párrafo 68]
(70) [anterior párrafo 69]
(71) [anterior párrafo 70]
(72) [anterior párrafo 71]
(73) [anterior párrafo 72]
(74) [anterior párrafo 73]

[...]

- (75) [anterior párrafo 74]
(76) [anterior párrafo 75]
-

[...]

- (77) [anterior parágrafo 76]
- (78) [anterior parágrafo 77]
- (79) [anterior parágrafo 78]
- (80) [anterior parágrafo 79]

[...]

- (81) [anterior parágrafo 80]

[...]

- (82) [anterior parágrafo 81]
- (83) [anterior parágrafo 82]

[...]

- (84) [anterior parágrafo 83]
- (85) [anterior parágrafo 84]
- (86) [anterior parágrafo 85]
- (87) [anterior parágrafo 86]
- (88) [anterior parágrafo 87]
- (89) [anterior parágrafo 88]
- (90) [anterior parágrafo 89]
- (91) [anterior parágrafo 90]

- (92) Princípios dos Fatores Humanos: Princípios que se aplicam ao design, certificação, treino, operações e manutenção com o objetivo de garantir a integração, em condições de segurança, entre o ser humano e outros componentes de um sistema, tendo em consideração adequada da performance humana.

- (93) [anterior parágrafo 92]
- (94) [anterior parágrafo 93]
- (95) [anterior parágrafo 94]
- (96) [anterior parágrafo 95]

[...]

- (97) [anterior parágrafo 96]
- (98) [anterior parágrafo 97]
- (99) [anterior parágrafo 98]
- (100) [anterior parágrafo 99]

[...]

-
- (101) [anterior parágrafo 100]]
 - (102) [anterior parágrafo 101]]
 - (103) [anterior parágrafo 102]]

[...]

- (104) [anterior parágrafo 103]]
- (105) [anterior parágrafo 104]]
- (106) [anterior parágrafo 105]]
- [...]
- (107) [anterior parágrafo 106]]
- (108) [anterior parágrafo 107]]
- (109) [anterior parágrafo 108]]
- (110) [anterior parágrafo 109]]

12.A.125 Responsabilidades dos operadores aeroportuários, aéreos, prestador de serviços de assistência em escala e das empresas que prestam serviços especializados aeroportuários

Os operadores aeroportuários, aéreos, os prestadores de serviços de assistência em escala e as empresas que prestam serviços especializados aeroportuários, devem:

- (1)[...];
- (2) [...];
- (3) [...];
- (4) [...];
- (5) [...];
- (6)Elaborar e submeter à aprovação da autoridade aeronáutica, um programa interno de controlo de qualidade em segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

12.B.105 [...]

- (a) Cada aeródromo nacional aberto ao tráfego comercial de passageiros deve ter um coordenador de segurança, que é a entidade responsável pela coordenação da implementação dos controlos de segurança e da boa execução do PNSAC e do PSA.
 - (b) [...].
 - (c) [...].
-

12.B.110 [...]

[...]:

- (1) Ser o responsável dentro operador aeroportuário pela elaboração do PSA e zelar para que se mantenha sempre devidamente atualizado e em conformidade com o PNSAC;
 - (2) [...];
 - (3) [...]
 - (4)[...]
 - (5)[...]
 - (6)[...]
 - (7)[...]
 - (8)[...]
 - (9)[...]
 - (10) Coordenar e garantir o cumprimento de todas as normas relacionadas com a matéria de segurança, aplicáveis aos aeródromos;
 - (11) [...];
 - (12) [...];
 - (13) [...];
 - (14) Acompanhar as ações de controlo e supervisão realizadas pela autoridade aeronáutica, por entidades estrangeiras e organismos internacionais competentes e elaborar e assegurar a implementação dos respetivos planos de ações corretivas;
 - (15) [...];
 - (16) [...];
 - (17) [...];
 - (18) Assegurar que todo o pessoal de segurança esteja devidamente formado e certificado nos termos do PNFTCSAC;
 - (19) Avaliar e controlar os resultados da verificação de antecedentes dos detentores de cartões de acesso aeroportuário;
-

-
- (20) Supervisionar toda a tramitação para emissão de acesso e circulação, de pessoas e veículos em ARS, incluindo a realização da sensibilização de segurança nos termos do PNFTCSAC;
- (21) Providenciar, quando aplicável, a escolta de pessoas e veículos em áreas restritas de segurança do aeródromo;
- (22) [anterior parágrafo 18];
- (23) [anterior parágrafo 19];
- (24) [anterior parágrafo 20];
- (25) [anterior parágrafo 21];
- (26) [anterior parágrafo 22];
- (27) [anterior parágrafo 23];
- (28) [anterior parágrafo 24];
- (29) Reunir e remeter à autoridade aeronáutica, todas os reportes de incidentes de segurança ocorridos no aeródromo ou em instalações com interesse para a segurança da aviação civil;
- (30) Dentro dos limites da legislação nacional, iniciar imediatamente uma investigação, quando tiver conhecimento ou suspeita de que uma aeronave que já tenha partido do aeroporto tenha sido alvo de um sequestro ou acidente em virtude de uma sabotagem;
- (31) [anterior parágrafo 25];
- (32) [anterior parágrafo 26];

12.B.125 Coordenador de segurança do prestador de serviço de tráfego aéreo

- (a) O prestador de serviço tráfego aéreo deve ter um coordenador de segurança, responsável pela boa execução do PNSAC e do respetivo programa de segurança, designado pelo titular do órgão máximo de prestador de serviço tráfego aéreo.
- (b) O coordenador de segurança deve depender diretamente do titular do órgão máximo de direção do prestador de serviço tráfego aéreo, ter acesso direto aos níveis de decisão da empresa e possuir a autoridade necessária para implementar e fazer com que todos respeitem o programa de segurança.
-

(c) O coordenador de segurança deve estar permanentemente contactável e é o elo de ligação entre a sua empresa e a autoridade aeronáutica para questões de segurança.

12.B.130 Funções do coordenador de segurança do prestador de serviço de tráfego aéreo

Compete ao coordenador de segurança aeroportuário desempenhar as seguintes funções:

- (1) Ser o responsável dentro prestador de serviço tráfego aéreo pela elaboração do programa de segurança e zelar para que se mantenha sempre devidamente atualizado e em conformidade com o PNSAC;
 - (2) Emendar o programa de segurança, para corrigir as carências e não conformidades e responder às necessidades de segurança;
 - (3) Proceder periodicamente a ações de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, designadamente, a inquéritos, inspeções, auditorias, testes e investigações de segurança, nos termos dos procedimentos estabelecidos no PICQS;
 - (4) Elaborar relatórios das atividades de controlo da qualidade que empreender;
 - (5) Reportar as infrações às normas visando a tomada de medidas apropriadas;
 - (6) Efetuar estudos iniciais aprofundados sobre a situação de segurança do prestador de serviço tráfego aéreo;
 - (7) Ser membro da equipa de planificação e conceção das instalações do prestador de serviço tráfego aéreo;
 - (8) Ter a decisão final, a nível do prestador de serviço tráfego aéreo, quanto à integração das considerações de segurança relativas à conceção e à construção de novas instalações e à modificação das instalações existentes;
 - (9) Coordenar e garantir o cumprimento de todas as normas relacionadas com a matéria de segurança, aplicáveis ao prestador de serviço tráfego aéreo;
 - (10) Supervisionar e coordenar a aplicação de medidas e procedimentos de segurança estabelecidos e promover a sua implementação eficaz;
 - (11) Participar na preparação de exercícios de gestão de crise de segurança de aviação civil;
 - (12) Rever os planos de contingência e as medidas de segurança aplicadas na organização, na sequência da realização de um exercício de gestão de crise ou da comissão de ato de interferência ilícita;
-

-
- (13) Acompanhar as ações de controlo e supervisão realizadas pela autoridade aeronáutica, por entidades estrangeiras e organismos internacionais competentes e elaborar e assegurar a implementação dos respetivos planos de ações corretivas;
 - (14) Zelar pela conservação, em bom estado de funcionamento, dos equipamentos de segurança existentes e pela elaboração e cumprimento dos planos de manutenção preventivos e corretivos dos mesmos;
 - (15) Manter-se em estreita ligação com a unidade de polícia estabelecida no aeródromo, bem como com outros atores de segurança, incluindo os operadores aéreos que têm ligações a partir do aeródromo;
 - (16) Assegurar que todo o pessoal de segurança esteja devidamente formado e certificado nos termos do PNFTCSAC;
 - (17) Avaliar e controlar os resultados da verificação de antecedentes dos detentores de cartões de acesso às instalações do prestador de serviço tráfego aéreo;
 - (18) Supervisionar toda a tramitação para emissão de acesso e circulação, de pessoas e veículos nas instalações do prestador de serviço tráfego aéreo, incluindo a realização da sensibilização de segurança nos termos do PNFTCSAC;
 - (19) Providenciar, quando aplicável, a escolta de pessoas e veículos em áreas restritas das instalações do prestador de serviço tráfego aéreo;
 - (20) Estimular a sensibilização para as questões de segurança e a vigilância de todas as pessoas que trabalham nas instalações do prestador de serviço tráfego aéreo;
 - (21) Aconselhar e formar, os responsáveis pela implementação das medidas de segurança;
 - (22) Promover a implementação de meios de resposta eficazes em caso de ameaças e de incidentes;
 - (23) Participar na avaliação dos riscos a nível do prestador de serviço tráfego aéreo;
 - (24) Manter *dossiers* devidamente organizados de todos os atos de interferência ilícita ocorridos nas instalações e nos serviços de apoio à navegação aérea;
 - (25) Reunir e remeter à autoridade aeronáutica todas as informações pertinentes relativas à um ato de interferência ilícita;
 - (26) Reunir e remeter à autoridade aeronáutica, todas os reportes de incidentes de segurança ocorridos nas instalações com interesse para a navegação aérea e segurança da aviação civil;
-

12.B.135 Coordenador de segurança do prestador de serviço de assistência em escala

- (a) O prestador de serviço de assistência em escala deve ter um coordenador de segurança, responsável pela boa execução do PNSAC e do respetivo programa de segurança, designado pelo titular do órgão máximo do serviço de assistência em escala.
- (b) O coordenador de segurança deve depender diretamente do titular do órgão máximo de direção do serviço de assistência em escala, ter acesso direto aos níveis de decisão da empresa e possuir a autoridade necessária para implementar e fazer com que todos respeitem o programa de segurança.
- (c) O coordenador de segurança deve estar permanentemente contactável e é o elo de ligação entre a sua empresa e a autoridade aeronáutica para questões de segurança.

12.B.145 [anterior parágrafo 12.B.125]

- (a) [...]
 - (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3) [...]
 - (4) [...]
 - (5) [...]
 - (6) [...]
 - (7) [...]
 - (8) [...]
 - (9) Conhecimento adequado do PNSAC, do PNCQSAC, do PNFTCSAC, do PSA, do PSOA ou do programa de segurança do prestador de serviço de assistência em escala, conforme for o caso;
 - (10) [...];
 - (11) [...];
 - (12) [...]:
 - (i) [...];
-

-
- (ii) [...];
 - (iii) [...];
 - (iv) [...];
 - (13) [...];
 - (14) [...].
 - (b) [...].
 - (c) [...].

12.B.150 [anterior parágrafo 12.B.130]

- (a) Os coordenadores de segurança aeroportuário, do operador aéreo, do prestador de serviços de tráfego aéreo e do prestador de serviços de assistência em escala devem ser formalmente certificados pela autoridade aeronáutica.
- (b) [...].

12.B.155 [anterior parágrafo 12.B.135]

- (a) Sempre que não seja possível a designação de coordenadores de segurança que cumpram os requisitos instituídos na subsecção 12.B.145, pode a entidade em causa, solicitar a autoridade aeronáutica a aceitação dum candidato que não tenha os requisitos regulamentares aqui instituídos, desde que faça acompanhar o pedido de um plano de ações corretivas, no qual explana a forma, como e quando o candidato adquire os requisitos em falta.
- (b) [...].
- (c) [...].
- (d) [...].
- (e) [...].
- (f) [...].

12.C.105 [...]

-
- (a) O operador aeroportuário deve estabelecer, implementar e manter devidamente atualizado, um programa escrito de segurança que responda às exigências do PNSAC e às estabelecidas no presente CV CAR e nos demais regulamentos aeronáuticos.
 - (b) [...].
 - (c) À autoridade aeronáutica compete através da sua unidade orgânica responsável pela segurança, garantir a nível nacional que nos desenhos de novas instalações aeroportuárias ou de navegação aérea, ou nas alterações às instalações existentes, os projetos arquitetónicos contenham os requisitos necessários à implementação de medidas de segurança da aviação civil de forma integrada.
 - (d) O operador aeroportuário deve rever o PSA anualmente ou sempre que ocorra qualquer alteração ou emenda, estando, em todo o caso, o PSA sujeito à aprovação da autoridade aeronáutica;
 - (e) As medidas de segurança estabelecidas no PSA devem ser adequadas aos riscos resultantes da ameaça, devendo as medidas adicionais para mitigar o aumento dos riscos ser previstas e rapidamente implementadas em função do aumento da ameaça;
 - (f) O operador aeroportuário deve disponibilizar cópia do PSA a todos os operadores aéreos que efetuam operações no aeroporto e às demais entidades pertinentes, segundo o princípio da necessidade de saber;
 - (g) Compete ao coordenador de segurança aeroportuária:
 - (i) em coordenação com a autoridade aeronáutica e as forças de segurança, realizar periodicamente inquéritos ou avaliação dos riscos;
 - (ii) coordenar a implementação das medidas de controlo de segurança no aeródromo.
 - (iii) Assegurar, a nível aeroportuário, que nos desenhos de novas instalações aeroportuárias ou de navegação aérea, ou nas alterações às existentes, os projetos arquitetónicos contenham os requisitos necessários à implementação de medidas de segurança da aviação civil de forma integrada.

12.C.110 [...]

- (a) [...]:
 - (1) [...];
 - (2) [...];
-

(3) [...].

(b) [...]:

(1) [...];

(2) [...];

(3) Disponibilizar cópia do PSA, a todos os operadores aéreos que efetuam operações no aeródromo bem como às demais entidades pertinentes, segundo o princípio da necessidade de saber;

(4) [...].

(c) [...].

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

12.C.305 [...]

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

12.C.310 [...]

(a) Os programas de segurança do prestador de serviços de navegação aérea, das empresas fornecedoras de serviços de limpeza, de *catering*, do agente reconhecido e dos prestadores de serviços de assistência em escala devem conter os seguintes requisitos gerais:

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...].

(b) O prestador de serviços de navegação aérea e as empresas fornecedoras de serviços de limpeza, de *catering*, o agente reconhecido e os prestadores de serviços de assistência em escala sujeitos a um programa de segurança devem:

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...];

(4) [...].

(c) [...].

(d) Para efeito de elaboração de procedimentos de segurança do prestador de serviços de tráfego aéreo são adotadas, com os devidos ajustes, as orientações contidas no Manual de Gestão de Segurança de Tráfego Aéreo – Documento 9985 da OACI.

12.D [...]

12.D.110 [...]

(a) [...].

(b) [...].

(c) Compete ao operador aeroportuário definir as ARS nos aeródromos e através das empresas de segurança privada ou à PN aplicar medidas de segurança adequadas a qualquer pessoa e veículo e todos os artigos nele transportado, antes de permitir o acesso às referidas áreas.

(d) [...].

(e) [...]:

(1) Serem feitas com base na avaliação do risco, salvo se as mesmas coincidirem com o lado ar;

(2) [...];

(3) [...];

(4) [...];

(5) [...];

(6) [...];

(7) [...];

(8) [...];

(9) [...].

(f) [...].

(g) [...].

(h) [...].

12.D.115 [...]

(a) [...].

(b) [...].

(c) [...].

(d) Onde houver barreiras de segurança, separando o lado ar do lado terra, deve ser mantido, pela administração aeroportuária, um serviço de patrulhamento e controle de segurança efetivo no lado ar, suficiente para garantir que não haja acesso não autorizado, devendo durante o patrulhamento ter em devida conta todos os procedimentos de segurança operacional, nomeadamente a coordenação com a torre de controle, a circulação na placa respeitando as normas de velocidade instituída e a utilização de coletes refletivos

(e) [...]:

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...].

(f) [...].

(g) [...]:

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...].

(h) [...].

(i) [...].

(j) [...].

(k) [...].

(l) [...].

(m) [...].

12.D.135 [...]

(a) [...].

(b) [...].

(c) [...].

(d) [...];

(1) [...];

(2) [...]

(3)[...]

(4)[...]

(5)[...]

(6)[...]

(7)[...]

(8)[...]

(9)[...]

(e) Os pontos de controlo de acesso de veículos devem ainda ser equipados com barreiras de suspensão elétrica ou mecânica e abrigo para a realização do rastreio de veículos em situações de intempéries.

12.D.215 [...].

- (a) [...].
- (b) [...].
- (c) [...].
- (d) [...].
- (e) [...].
- (f) Todos os tripulantes, *staff* aeroportuário e quaisquer outras pessoas que não seja passageiros, que tenham legitimidade de acesso às ARS, assim como as respetivas bagagens ou pertences são rastreados e submetidos a controlo de segurança.
- (g) O método de rastreio utilizado nos postos de controlo de acesso de pessoas e seus pertences é um dos utilizados no rastreio de passageiros e respetivas bagagens.
- (h) Em combinação com o rastreio referido no ponto anterior devem ser aplicadas medidas de controlo de segurança como:
 - (1) verificação suplementar de antecedentes;
 - (2) ações de sensibilização ao pessoal aeroportuária;
 - (3) aumento do número de patrulhas e de vigilância;
 - (4) avaliação do perfil das pessoas, que não passageiros, através de pessoal treinado para o efeito;
 - (5) abordagem a pessoas, que não são passageiros, relativamente ao cumprimento dos requisitos de segurança, e ou
 - (6) demonstração ostensiva de medidas de segurança.
- (i) Compete à administração aeroportuária a implementação do rastreio e controlo de segurança referidos no parágrafo (f) da subsecção 12.D.215 recorrendo às empresas de segurança privada ou à PN, conforme aplicável, para a sua execução.

12.D.240 [...]

- (a) [...].
 - (b) [...].
-

(c) [...].

(d) O acesso de veículos às ARS processa-se exclusivamente pelos pontos de controlo de acesso definidos para viaturas, devendo todas as entradas e saídas serem objeto de registo em formulário próprio.

(e) Nos postos de controlo de acesso a ARS, todos os veículos, seus ocupantes assim como toda a carga, mercadorias e objetos neles transportados são rastreados ou submetidos a procedimentos de controlo de segurança em conformidade com a avaliação dos riscos realizados pelas autoridades competentes.

(f) Para efeitos do previsto no parágrafo anterior, os aeródromos não necessitam de efetuar a avaliação do risco..

(g) Compete à administração aeroportuária assegurar o rastreio dos veículos, incluindo os seus ocupantes e os objetos neles transportados, recorrendo às empresas de segurança privada ou à PN, conforme aplicável, para a sua execução.

(h) No posto de controlo de acesso deve ser verificado todos os elementos de informação contidos no dístico do veículo e no cartão de acesso dos ocupantes, incluindo a validade, antes de permitir o acesso a ARS.

(i) Para efeitos do rastreio do veículo, o condutor e os ocupantes devem desembarcar levando consigo os seus pertences.

(j) O rastreio inclui a combinação da inspeção visual e a revista manual das seguintes partes interna e externa do veículo, de modo a detetar artigos incluindo engenho explosivo improvisado:

(1) Bolsos e compartimentos das portas;

(2) Palas para sol;

(3) Porta luvas

(4) Bolsos e compartimentos dos assentos;

(5) Zona por baixo do assento;

(6) Zona dos pedais;

(7) Porta mala, carroçaria ou zona de carga;

(8) Arco das rodas;

(9) Compartimento do motor;

-
- (10) A parte de baixo, através de espelho extensível; e
 - (11) Outras áreas do veículo não referenciadas nos pontos anteriores, mas que carecem de ser revistas
- (k) Adicionalmente pode ser utilizado, conforme apropriado, meios tecnológicos como detetores de traços explosivos ou cães farejadores de explosivos.
- (l) O compartimento de carga dos veículos de *catering*, provisões do aeroporto ou carga aérea e correio pode ser isento de rastreio desde que o referido compartimento seja selado em conformidade com as provisões de segurança estabelecidos no PNSAC, PSA e pelos fornecedores reconhecidos ou empresas de *catering* aprovados pela AAC, devendo os selos de segurança serem verificados no posto de controlo de acesso.
- (m) O veículo cujo selo de segurança referido no ponto anterior apresentar sinais de violação ou discrepância em relação a documentação associada não deve ser autorizado a aceder a ARS.
- (n) O veículo deve ser protegido contra o acesso não autorizado, desde o momento em que termina o rastreio até aceder a ARS, devendo ser segregado pessoas, veículos e objetos rastreados dos não rastreados.

12.D.310 [...]

- (a) [...].
 - (b) [...]:
 - (1) [...];
 - (2) Manter atualizada a listagem dos cartões emitidos, extraviados, furtados ou roubados e efetuar o seu balanço pelo menos de seis em 6 (seis) meses;
 - (3) [...]
 - (4) [...]
 - (5) [...]
 - (6) [...]
 - (7) [...]
 - (c) [...].
-

(d) [...].

(e) [...]

(f) [...]

(g) A administração aeroportuária deve a cada 5 (cinco) anos, proceder à alteração dos elementos de segurança contidos no cartão de acesso aeroportuário vigente ou alterar e validar o modelo do referido cartão de acesso.

12.D.410 [...].

(a) O cartão de acesso deve ter formato retangular e uma dimensão não inferior a 5,5X8,5 mm, de modo a permitir a inserção de todos os elementos necessários à identificação do seu titular bem como a sua fácil leitura pelo pessoal que exerce o controlo de acesso, devendo ainda ter as seguintes características:

(1) Ter mecanismo para prevenir a falsificação, o que pode ser alcançado através da definição de um fundo complexo ou de um padrão geométrico, igualmente complexo, e contínuo na parte de frente do cartão.

(i) O fundo é a parte de frente do cartão não ocupada pela fotografia.

(ii) O padrão geométrico contínuo é aplicado em toda a parte de frente do cartão, incluindo a fotografia.

(2) Ser de fácil reconhecimento, o que é alcançado através de um motivo impresso de forma apelativa na parte de frente do cartão, e

(3) Ter a superfície laminada na qual é feita a impressão de segurança, e que é visível apenas quando o cartão for colocado segundo um ângulo oblíquo, impedindo assim a substituição da fotografia.

(b) [...]:

(1) [...];

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) Designação da entidade empregadora;

12.D.415 [...]

- (a) As administrações aeroportuárias podem emitir, a título excecional e por razões devidamente justificadas, designadamente para a prestação de serviços de curta duração, cartões temporários de acesso a áreas de acesso controlado e restrito dos aeródromos, com validade não superior a 120 (cento e vinte) dias, devendo os mesmos terem as mesmas características referidas no parágrafo (a) da subsecção D.410.
- (b) Os pedidos de emissão de tais cartões devem ser devidamente fundamentados, devendo os seus destinatários serem sujeitos a verificação de antecedentes ou em alternativa serem escoltados em permanência por um titular de um cartão permanente enquanto permanecerem no interior de ARS, devendo os procedimentos de escolta serem definidos no PSA.
- (c) A entidade requerente do cartão de acesso temporário é responsável pela sua devolução à entidade emissora imediatamente após expirar a sua validade, ocorrer o fim do vínculo laboral do seu titular com a entidade requerente ou cessar os motivos pelos quais foi emitido.
- (d) Nas situações em que o titular do cartão de acesso temporário for escoltado, o responsável pela escolta deve solicitar a devolução do mesmo e entregá-lo à entidade requerente imediatamente após cessar o motivo da sua atribuição.
- (e) O serviço de emissão de cartão deve exercer, a todo o tempo, a gestão e o controlo rigoroso dos cartões de acesso temporário emitidos e confirmar a sua devolução nos termos referidos nos parágrafos (c) e (d) da subsecção 12.D.415, devendo para o efeito estabelecer um mecanismo de registo e de alerta.
- (f) [anterior parágrafo (c)]:
- (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3) [...];
 - (4) [...];
 - (5) [...].
- (g) [anterior parágrafo (d)].
-

12.D.430 [...]

(a) [...]:

(1) [...];

(2)Exibi-lo em permanência e em local visível, acima do nível da cintura e na parte exterior do vestuário, durante a permanência na área cujo acesso é permitido, sobretudo em ARS;

(3) [...];

(4) [...]

(5)[...]

(6)[...]

(7)[...]

(8)[...]

(b) [...]

12.D.435 [...]

(a) [...]:

(1) [...]

(2)O registo e o controlo do numero de dísticos de acesso permanente e temporários emitidos.

(b) [...].

(c)O sistema de emissão e atribuição de dísticos de acesso para veículos deve ser alvo de auditoria a cada seis meses.

12.D.440 [...]

(a) [...]:

(1) Preenchimento pela entidade, instituição ou serviço de que depende a viatura, do formulário do pedido, no qual entre outros aspetos justifica a necessidade de acesso;

(2) [...];

(3) [...]

(4) [...].

(b) [...].

(c) [...]

(d) [anterior parágrafo d)].

(e) Os elementos de segurança do dístico de veículos são similares às referidas no parágrafo (a) da subsecção 12.D.410, com as devidas adaptações.

(f) O serviço de emissão de cartão deve exercer, a todo o tempo, a gestão e o controlo rigoroso dos dísticos permanentes e temporários emitidos e confirmar a sua devolução nos termos referidos no parágrafo (b) da subsecção 12.D.455, devendo para o efeito estabelecer um mecanismo de registo e de alerta em caso de incumprimento.

12.D.450 [...].

O dístico de autorização de acesso para veículos deve ter a dimensão aproximada de 12.5 mm x 10 mm, e conter no mínimo, os seguintes dados:

(1) [...];

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

12.D.465 Verificação de antecedentes

(a) [...]:

(1) [...]

(2)[...]

(3)[...]

(4)[...]

(5)[...]

(6)[...]

(7)[...]

(b) [...]:

(1) Consumo, Tráfico ou posse de drogas;

(2) [...];

(3) [...]

(4)[...]

(5)[...]

(6)[...]

(7)[...]

(8)[...]

(9)[...]

(10) Atos que colocam em perigo a segurança pública, incluindo atos de interferência ilícita contra a aviação civil;

(11) [...];

(12) [...];

(13) [...];

(14) [...].

(15) [...]

(16) Recetação

(17) Peculato

(c) [...]

(d)[...]

(e)A administração aeroportuária deve emitir o cartão de acesso aeroportuário somente após o candidato fornecer uma autorização escrita autorizando a realização de verificação de antecedentes e o mesmo ter sido efetuado.

(f) [...]:

(1) [...];

-
- (2) [...]
 - (3) [...]
 - (4) [...]
 - (5) [...]
 - (6) [...]
 - (7) [...]
 - (8) [...]
 - (9) [...]
 - (g) [...].
 - (h) [...].
 - (i) [...].
 - (j) [...].
 - (k) [...].
 - (l) [...].
 - (m) [...].

12.E.110 [...].

- (a) [...]
 - (b)[...]
 - (c)[...]
 - (d)[...]
 - (e) [...]:
 - (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3) [...];
-

-
- (4) [...];
 - (5) [...].
 - (f) [...]
 - (g)[...]
 - (h)[...]
 - (i) [...]
 - (j) [...]
 - (k)[...]
 - (l) [...].
 - (m) [...]:
 - (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3)[...];
 - (4)Antes do embarque de passageiros no autocarro, seja efetuada uma revista ao mesmo para detetar a presença de artigos proibidos, especialmente se o referido veículo se movimentar entre o lado terra e o lado ar.
 - (n) Quando uma aeronave não estiver sob vigilância suficiente, em termos que não permitam detetar o acesso não autorizado, o operador aéreo deve assegurar que seja alvo de uma verificação de segurança de aeronave.

12.E.115 [...]

- (a) [...].
 - (b)[...]:
 - (1) [...];
 - (2) [...]
 - (3)[...]
 - (4)[...]
-

-
- (5)[...]
 - (6)[...]
 - (c) [...].
 - (d) [...]:
 - (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3) [...].
 - (e) [...]:
 - (1) [...];
 - (2) [...]
 - (3)[...]
 - (4)[...];
 - (5)[...]:
 - (i) [...];
 - (ii) [...];
 - (iii) Remoção das bagagens de cabine e de porão, do passageiro que desembarcar no ponto de trânsito, antes do destino final, após o qual é permitida a partida da aeronave.
 - (6) [...];
 - (7) [...].
 - (f) [...].
 - (g) [...] .
 - (h) [...].
 - (i) [...]:
 - (1) [...]:
 - (i) [...].;
-

-
- (ii) [...].
 - (iii) [...].
 - (iv) [...].
 - (v) [...].
 - (vi) [...].
 - (vii) [...].
 - (viii) [...].
 - (ix) [...].
 - (2) [...]:
 - (i) [...].
 - (ii) [...].
 - (3) [...];
 - (4) [...];
 - (5) [...]:
 - (i) [...];
 - (ii) [...];
 - (iii) [...];
 - (iv) [...];
 - (v) [...];
 - (6) [...];
 - (7) [...];
 - (8) [...];
 - (9) [...];
 - (10) [...];
 - (11) [...];
-

(12) [...].

12.F.115 [...]

[...]

(1) [...];

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

(8) [...]

(9) [...]

(10)[...]

(11)[...]

(12)Cartão Nacional de Identificação

12.F.125 [...]

(a) [...].

(b) [...]:

(1) [...];

(2) [...];

(3) Se viajar sozinho ou acompanhado por terceiros, deve apresentar, para além do passaporte, uma autorização dos progenitores oficialmente reconhecida ou uma autorização judicial para a viagem.

12.F.200 PASSAGEIROS E BAGAGENS DE CABINE

12.F.210 [...].

(a) O operador aeroportuário deve estabelecer medidas e procedimentos para assegurar que Todos os passageiros iniciais sejam rastreados antes de embarcarem numa aeronave que parte de uma ARS, devendo para o efeito serem utilizados os seguintes métodos:

(1) [...]

(2) [...]

(b) O operador aeroportuário deve dispor de métodos apropriados de rastreio que permite detetar explosivos ou dispositivos explosivos transportados pelo passageiro, podendo tais métodos serem:

(1) Revista manual;

(2) Rastreio através de detetores de traços de explosivos;

(3) Rastreio através de sistemas de deteção de explosivos;

(4) Rastreio através de cães farejadores de explosivos;

(c) Os métodos referidos no ponto anterior devem estar sempre disponíveis, devendo os mesmos serem utilizados de forma contínua ou de forma imprevisível.

(d) O rastreio de passageiros é assegurado pela administração aeroportuária que pode, para o efeito, recorrer às empresas de segurança privada ou à PN, conforme aplicável, para a sua execução.

(e) O rastreio de segurança através da passagem pelo pórtico de deteção de metais deve ser complementado com revistas manuais aleatórias, utilização de meios tecnológicos tais como detetor de traços explosivos ou a combinação de ambos, de forma contínua e imprevisível, numa percentagem nunca inferior a 10%, podendo ser estabelecida percentagem mais elevada em função da avaliação dos riscos.

(f) [anterior parágrafo d)].

(g) [anterior parágrafo e)].

(h) [anterior parágrafo f)].

(i) [anterior parágrafo g)].

(j) [anterior parágrafo h)].

12.F.250 [...].

- (a) [...].
- (b) Nos termos estabelecidos no PNSAC, as malas diplomáticas com marcas exteriores visíveis de um Estado, desde que estejam seladas e que a pessoa portadora apresente uma identificação e uma autorização apropriadas, tais como, passaporte diplomático ou oficial, carta de autorização, para transportá-las, não são rastreadas.
- (c) O correio diplomático ou consular deve estar munido de documento oficial que indique a sua condição e o número de volumes que constituem a mala.
- (d) [anterior parágrafo c)].
- (e) Os diplomatas nacionais e estrangeiros, bem como as respetivas bagagens de cabine, são rastreados normalmente.

12.F.255 [...]

- (a) São isentas de rastreio, as personalidades nacionais, e respetivas bagagens de cabine, que exerçam os seguintes cargos:
 - (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3) [...];
 - (4) [...];
 - (5) [...];
 - (6) Membros do Governo;
 - (7) Procurador Geral da República;
 - (8) Diretor Nacional do Protocolo do Estado, quando em exercício de funções;
 - (9) Primeira-dama; e
 - (10) Cônjuges do Presidente da Assembleia Nacional e do Primeiro-Ministro, quando acompanhado destes.
 - (11) As forças policiais afetas ao aeródromo, desde que em missão de serviço e devidamente uniformizado, se aplicável, e ostentando os respetivos cartões de acesso aeroportuário, devendo as situações que carecem de intervenção de outras
-

unidades policiais ou outras forças de segurança ser devidamente coordenadas com as autoridades policiais no aeroporto.

(b)[...].

(c) Os demais acompanhantes das entidades previstas nos parágrafos (a) e (b) desta subsecção são rastreados como qualquer outro passageiro.

(d) [...].

12.F.260 [...]

(a) [...].

(b) [...].

(c) [...].

(d) Em caso de mistura ou contacto de passageiros rastreados com pessoas não rastreadas, devem ser adotadas as seguintes medidas:

(1) A parte da zona estéril onde a mistura se produziu é evacuada e uma revista completa é efetuada por quem tenha a responsabilidade da segurança da área;

(2) Os passageiros que partem bem como as suas bagagens de cabine são submetidos a um novo rastreio antes de serem autorizados a embarcar;

(3) No caso em que se tenha conhecimento que um passageiro ou passageiros embarcados tenham tido acesso à aeronave após mistura ou contacto acidental com pessoas não rastreadas, a referida aeronave é igualmente submetida a uma inspeção completa;

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

(e) Caso uma parte do terminal situado entre os pontos de rastreio e o ponto de embarque na aeronave tenha sido utilizada pelos passageiros chegados e não rastreados em conformidade com o disposto no presente PNSAC, aquela zona é inspecionada para garantir que nela não sejam deixados artigos proibidos antes do embarque de passageiros rastreados.

12.F.270 Rastreo da bagagem de cabine

- (a) As administrações aeroportuárias devem estabelecer medidas e procedimentos para assegurar que as bagagens de mão dos passageiros iniciais sejam rastreadas antes de serem introduzidos a bordo de aeronaves que partem de uma ARS.
- (b) O rastreo de bagagens é assegurado pela administração aeroportuária que pode para o efeito recorrer às empresas de segurança privada ou à PN, conforme aplicável, para a sua execução.
- (c) [...]:
 - (1) [...];
 - (2) [...].
- (d) [...].
- (e) [...]
- (f) [...]
- (g) [...].
- (h) [...].

12.F.280 [...].

- (a) [...].
 - (b) O rastreo de passageiros em trânsito ou em transferência é efetuado pelas empresas de segurança privada ou pela PN, conforme aplicável.
 - (c) [...].
 - (d) [...]:
 - (1) [...]
 - (2) [...]
 - (e) O operador aeroportuário deve elaborar, medidas e procedimentos destinados a proteger os passageiros e respetivas bagagens de cabine em trânsito, de toda intervenção não autorizada, bem como a integridade do aeroporto de trânsito.
 - (f) [...].
 - (g) [...]:
-

-
- (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3) [...].
 - (h) [...].

12.F.290 [...]

- (a) [...];
 - (b) [...];
 - (c) [...];
 - (1) [...];
 - (i) [...];
 - (ii) [...]
 - (iii) [...]
 - (iv) [...]
 - (v) [...]
 - (vi) [...]
 - (vii) [...]
 - (viii) [...]
 - (ix) [...]
 - (x) [...]
 - (xi) [...]
 - (xii) [...]
 - (xiii) [...]
 - (2) [...];
 - (i) [...]
 - (ii) [...]
-

-
- (iii) [...]
 - (iv) [...]
 - (v) [...]
 - (vi) [...]
 - (vii) [...]
 - (viii) [...]
 - (ix) [...]
 - (x) [...]
 - (xi) [...]
 - (xii) [...]
 - (xiii) [...]
 - (xiv) [...]
 - (xv) [...]
 - (xvi) [...]
 - (xvii) [...]
 - (3) [...];
 - (i) [...]
 - (ii) [...]
 - (iii) [...]
 - (iv) [...]
 - (v) [...]
 - (vi) [...]
 - (vii) [...];
 - (viii) [...]
 - (ix) [...]
-

-
- (x) [...]
 - (xi) [...]
 - (xii) [...]
 - (4) [...];
 - (i) [...]
 - (ii) [...]
 - (iii) [...]
 - (iv) [...]
 - (v) [...]
 - (vi) [...]
 - (vii) [...]
 - (viii) [...]
 - (ix) [...]
 - (x) [...]
 - (xi) Isqueiros contendo combustível que não gás liquefeito ou do tipo maçarico (é permitido o transporte de isqueiro, na cabina da aeronave e para uso pessoal, que contenha combustível fluido solidamente absorvido, devendo transporte ser feito com a pessoa)
 - (xii) [...]
 - (xiii) [...]
 - (xiv) [...]
 - (xv) [...]
 - (xvi) [...]
 - (5) [...]:
 - (i) [...];
 - (ii) [...];
-

(iii) [...];

(iv) [...];

(v) [...];

(d) [...];

(e) [...];

(f) [...];

12.F.305 [...].

(a)[...];

(b) [...];

(c)O rastreamento das bagagens de porão inicial, em trânsito e em transferência é efetuado pelas empresas de segurança privada ou pela PN, conforme aplicável;

(d) [...];

(e) [...];

(f) [...];

(g)[...];

(h)[...];

(i) [...]:

(1)[...];

(2) [...];

(3) [...].

(j) [...].

(k) [...].

(l) [...].

12.F.325 [...].

(a) São isentas de rastreio a bagagem de porão, das personalidades nacionais que desempenham os cargos de:

- (1) Presidente da República;
- (2) Presidente da Assembleia Nacional;
- (3) Primeiro-Ministro;
- (4) Presidente do Tribunal Constitucional;
- (5) Presidente do Supremo Tribunal de Justiça;
- (6) Membros do Governo;
- (7) Procurador Geral da República;
- (8) Diretor Nacional do Protocolo do Estado, quando em exercício de funções;
- (9) Primeira-dama; e
- (10) Cônjuges do Presidente da Assembleia Nacional e do Primeiro-Ministro quando acompanhado destes;

(b) [...].

(c) [...].

(d) As malas diplomáticas com marcas exteriores visíveis de um Estado, desde que estejam seladas e que a pessoa portadora apresente uma identificação e uma autorização apropriadas, tais como, passaporte diplomático ou oficial, carta de autorização, para transportá-las como bagagens de porão, não são rastreadas.

(e) As bagagens de porão de diplomatas nacionais e estrangeiros são rastreadas normalmente.

(f) [anterior parágrafo d)].

(g) [anterior parágrafo e)].

12.F.330 [...].

(a) [...].

(b) [...].

(c) [...]:

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...];

(4) [...];

(d) [...].

(e) Devem ser estabelecidas medidas pelos operadores aéreos que garantam que se um passageiro ou tripulante não embarcar as suas bagagens, incluindo as retiradas na porta do embarque, sejam retiradas da aeronave e não sejam transportadas nesse voo.

(f) [...].

(g) [...].

(h) [...]:

(1)[...]:

(i) [...]

(ii) [...];

(iii) [...];

(2)[...]:

(i) [...];

(ii) [...];

(3) [...]:

(i) [...];

(ii) [...];

(4) [...]:

(i) [...];

(ii) [...].

(i) Os mesmos procedimentos de reconciliação entre passageiros iniciais e suas respectivas bagagens são aplicados para a tripulação caso tenha bagagem de porão.

(j) O operador aéreo deve manter os registos de reconciliação entre passageiros e respectivas bagagens durante pelo menos 30 dias, para efeito de inspeção da autoridade aeronáutica.

12.F.335 [...].

(a) [...].

(b) [...].

(c) [...]:

(1) [...];

(2)[...]

(3)[...]

(4)[...]

(5)[...]

(d) [...]

(e) Os registos da autorização de carregamento devem ser mantidos pelo operador aéreo durante pelo menos por 30 (trinta) dias, para efeitos de inspeção da autoridade aeronáutica.

12.G. [...]

12.G.100 [...]

12.G.110 [...]

(a) [...]:

(1)[...];

(2) [...]:

(i) Inspeccionados visualmente, e sempre, em combinação com outros métodos apropriados de rastreio;

(ii) [...];

(iii) [...];

(iv) Submetidos aos detetores de metais, quando a natureza da carga ou do correio o permitir, devendo ser utilizado em combinação com outros métodos de deteção apropriados;

(v) [...];

-
- (b) Os operadores aéreos não devem aceitar o transporte de carga ou de correio a bordo das suas aeronaves, a menos que um agente reconhecido ou uma outra entidade aceite pela autoridade aeronáutica confirme que a carga foi rastreada ou submetida a outros controlos de segurança, de igual modo, não devem aceitar carga ou correio de agentes reconhecidos ou de outras entidades aprovados em outros países, sem que sejam submetidos a controlos adicionais de segurança, a não ser que Cabo Verde tenha estabelecido e implementado um processo de validação no ponto de origem.
- (c) [...].
- (d) Compete às empresas de segurança privada ou à PN, conforme aplicável, a realização do rastreio e dos controlos de segurança à carga e ao correio independentemente de serem de baixo ou alto risco, quer se trate de carga ou correio inicial ou em transferência, antes de serem introduzidos em ARS e ou carregados a bordo de aeronaves .
- (e) [...].
- (f) [...].
- (g) [...].
- (h) [...].
- (i) [...].
- (j) [...].
- (k) Os restos humanos de proveniência conhecida, os animais vivos, vacinas e outros materiais médicos perecíveis, as remessas autênticas de materiais de salvamento, material nuclear especial e as mercadorias de grande valor podem ser dispensados do rastreio, desde que se garanta através da inspeção visual e outros métodos, que não representam qualquer ameaça à segurança da aviação civil, atendendo à sua origem e condições de manuseamento.
- (l) A carga e o correio que foram sujeitos ao rastreio ou a controlos de segurança recebem um atestado de segurança impresso ou eletrónico que os acompanha ao longo da cadeia logística e de segurança, podendo seguir o modelo descrito no formulário A, constante do anexo C que faz parte integrante do presente CV CAR.
- (m) A emissão do atestado referido no parágrafo anterior é da responsabilidade do operador de carga, após confirmação da aplicação das medidas de controlo de segurança que pode incluir o rastreio.
- (n) [...]:
-

-
- (1) [...];
 - (2) [...]
 - (3) [...]
 - (4) [...]
 - (5) [...]
 - (i) [...];
 - (ii) [...];
 - (iii) [...]
 - (6) [...]
 - (7) [...];
 - (8) [...].
- (o) A inexistência da declaração de segurança pressupõe que a expedição não foi alvo de medidas de controlo de segurança que pode incluir o rastreio;
- (p) As técnicas de rastreio referidas no parágrafo (a) (2) da subsecção 12.G.110 devem ser suficientemente robustas e aplicadas com rigor, de modo a detetar artigos proibidos, nomeadamente os componentes de um Engenho Explosivo Improvisado.
- (q) As entidades, que não sejam agentes reconhecidos, responsáveis pela aplicação do rastreio e controlos de segurança da carga aérea e correios devem de igual modo serem aprovados pela autoridade aeronáutica, devendo :
- (i) Os as suas medidas e procedimentos de segurança serem aprovados no âmbito do programa de segurança;
 - (ii) Serem supervisionados pela autoridade aeronáutica para assegurar a efetiva implementação das medidas de segurança.

12.G.125 [...]

- (a) As empresas de segurança privada ou a PN, conforme aplicável, enquanto entidades que executam o rastreio e controlos de segurança são responsáveis por identificar a carga aérea ou o correio como sendo de alto risco ou não.
-

(b) São considerados de alto risco, e como tal submetidos a procedimentos adicionais de segurança, toda carga e ou correio quando apresentada por uma entidade desconhecida ou mostrando sinais de violação e que, além disso, reúne um dos seguintes critérios:

(1) [...].;

(2) [...].;

(3) [...].

(c) [...].

(d) [...].:

(1) [...]; e

(2) [...]

(3) [eliminado].

(e) [...].

(f) O rastreamento da carga aérea ou correio de alto risco deve ser executado com rigor prestando especial atenção a EEI e ou seus componentes, devendo para o efeito ser necessariamente executado através da combinação de dois ou mais técnicas de rastreamento conforme referido no parágrafo (1) (d) subseção 12. G.125.

12.H.105 [...].

(a) O *catering* e as outras provisões de bordo destinados a embarcarem a bordo de aeronaves afetas a voos comerciais devem ser sujeitos a controlos de segurança adequados que podem incluir o estabelecimento da cadeia de segurança de fornecimento, ou o rastreamento, após o qual são protegidos até ao carregamento na aeronave, para evitar-se a introdução dissimulada de armas, engenhos explosivos ou outras substâncias, que possam ser utilizados na perpetração de atos de interferência ilícita pondo em causa a segurança da aviação civil.

(b) [...].

(c) [...].:

(1) [...].;

(2) [...];

(3) [...];

(4) Os operadores aeroportuários devem assegurar que as provisões de aeródromos são rastreadas ou submetidos a controlos de segurança e que não contêm artigos proibidos que podem ser utilizados na comissão de atos de interferência ilícita.

12.H.230 [...].

(a) [...];

(b)[...];

(c); [...];

(d)[...];

(e)[...];

(f) [...]:

(1) [...];

(2)[...]

(3)[...]

(4)[...]

(g) [...]:

(1) [...];

(2) [...].

(h) No caso de os fornecimentos de *catering* e provisões de bordo não serem provenientes de um fornecedor reconhecido, e se devido à sua natureza não for possível o rastreio, os mesmos não devem ser introduzidos em ARS e nem carregados a bordo da aeronave.

12.H.260 [...].

(a) [...];

(b) [...];

-
- (c) A designação inicial e a revalidação como fornecedor reconhecido, a cada três anos, fica condicionado à decisão favorável da autoridade aeronáutica, após a realização de uma auditoria para certificar o cumprimento das condições de segurança estabelecidas.
 - (d) A autoridade aeronáutica deve implementar ações de controlo da qualidade para assegurar que o fornecedor reconhecido cumpre continuamente as medidas de segurança estabelecidas neste CV CAR e no seu respetivo programa.
 - (e) A autoridade aeronáutica pode suspender a designação de fornecedor reconhecido em resultado da incapacidade temporária, em cumprir com os requisitos legais ou em manter ou implementar procedimentos ou medidas de segurança ou, ainda, a pedido do fornecedor reconhecido por um período específico de tempo.
 - (f) A revogação pode resultar da violação reiterada dos requisitos de segurança, da inaptidão de manter ou implementar medidas ou procedimentos de segurança ou ainda, pelo facto do fornecedor reconhecido cessar as suas atividades.
 - (g) A autoridade aeronáutica deve manter uma lista atualizada de fornecedores reconhecidos de *catering* e provisões de bordo.
 - (h)[anterior parágrafo c)]

12.H.270 [...]

- (a)[...].
 - (b)Compete ao operador aeroportuário a aplicação do rastreio das provisões do aeródromo previstas nesta secção, antes da sua introdução em ARS, devendo para o efeito recorrer às empresas de segurança ou à PN, conforme aplicável, para a sua execução.
 - (c)[...].
 - (d) [...]:
 - (1)[...]
 - (2)[...];
 - (3) [...];
 - (4)[...].
 - (e)[...]:
 - (1)[...];
 - (2) [...].
-

(f) [...].

(g) [...].

(h) [...].

(i) [...].

(j) No caso de as provisões do aeroporto não serem provenientes de um fornecedor conhecido, e se devido à sua natureza não for possível o rastreio, as mesmas não devem ser introduzidas em ARS.

(k) [anterior paragrafo j]

(l) [anterior parágrafo k]

(m) [anterior parágrafo l)]

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...];

(4) [...];

(5) [...];

(6) [...].

(n) [anterior parágrafo m)]

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...];

(4) [...];

(5) [...];

(6) [...];

(7) [...].

(o) Qualquer entidade que garanta os controlos de segurança referidos nesta subsecção e entrega provisões do aeródromo pode ser designada como fornecedor conhecido pelo operador aeroportuário, podendo ser renovado a cada três anos.

-
- (p) A designação inicial e a revalidação como fornecedor conhecido fica condicionado ao parecer favorável após a realização de uma auditoria para assegurar que todos os requisitos de segurança são efetivamente cumpridos.
- (q) [anterior parágrafo p].
- (r) A administração aeroportuária pode suspender a designação de fornecedor conhecido em resultado da incapacidade temporária, em cumprir com os requisitos legais ou em manter ou implementar procedimentos ou medidas de segurança ou, ainda, a pedido do fornecedor conhecido por um período específico de tempo.
- (s) A revogação pode resultar da violação reiterada dos requisitos de segurança, da inaptidão de manter ou implementar medidas ou procedimentos de segurança ou ainda, pelo facto do fornecedor conhecido cessar as suas atividades.

12.I.210 Trâmites

(a)[...].

(b)[...]

(c)[...]

(d)A autorização deve ser concedida pela autoridade aeronáutica, em despacho escrito, o qual é encaminhado à entidade requerente, ao operador aéreo no qual a arma é transportada, à administração aeroportuária e à polícia nos aeródromos de partida, trânsito ou transferência e de chegada, com antecedência mínima de 48 (quarente e oito) horas da hora de embarque.

12.I.220 [...]

(a) [...].

(b) [...]

(c)[...]

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...];

(4) [...];

(5) [...];

(d)[...]

(e)Na aeronave, a arma ou bagagem com arma deve ser colocada em lugar inacessível a qualquer pessoa durante a viagem, devendo o operador aéreo especificar as referidas áreas no seu programa de segurança.

(f) [...].

(g)As armas e as respectivas munições são transportadas nas ARS até a aeronave, por pessoal devidamente treinado e autorizado pelo operador aéreo, mediante escolta da PN.

(h)Sem prejuízo do previsto no parágrafo (d) da subseção 12.I.210, o operador aéreo deve notificar o seu representante e as autoridades nas escalas de trânsito e ou transferência sobre o transporte de arma, de modo a garantir a segurança até ao destino final, devendo os procedimentos serem detalhados no programa de segurança.

(i) No destino final, o operador aéreo deve, mediante supervisão da PN, recolher a mala ou a bagagem contendo a arma antes de ser colocada no tapete de bagagem e entrega-la diretamente ao respetivo dono que deve ser escoltado pela PN até abandonar o aeroporto.

12.J.105 [...]

(a)[...]:

(1) [...];

(2) [...]:

(i) Se a aeronave se encontra em terra, deve fornecer ao comandante toda a informação disponível para que possa iniciar as operações de emergência constantes dos planos de contingência aprovados, em coordenação com as forças de segurança assegurar estacionamento em local adequado mantendo-a sob vigilância e impedir o acesso não autorizado; e

(ii) [...];

(3) [...].

(b) [...].

(c) [...].

(d) [...].

(e) [...].

(f) [...]:

(1) [...];

(2) [...];

(3) [...].

(g) [...].

12.J.125 Gestão de incidentes

(a) [...].

(b) [...]:

(1) [...];

(2) Iniciar as ações correspondentes como especificado no plano de emergência do aeródromo, nomeadamente os procedimentos de notificação às entidades de resposta especializada; e

(3) [...].

(c) Os operadores aeroportuários devem desenvolver procedimentos de resposta de emergência aos incidentes identificados no parágrafo (a) desta subsecção, incluindo o tempo mínimo de resposta das diferentes entidades com responsabilidade em fornecer apoio especializado.

(d) [...].

12.J.130 [...]

(a) Em caso de tentativa ou consumação de qualquer ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, os operadores aeroportuários e aéreos, o prestador de serviços de tráfego aéreo, os agentes reconhecidos, as empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering* e os prestadores de serviços de assistência em escala devem elaborar e enviar, um relatório preliminar ou definitivo sobre o incidente de segurança à unidade orgânica da autoridade aeronáutica responsável pela segurança da aviação.

(b) Os operadores aeroportuários e aéreos, o prestador de serviços de tráfego aéreo, os agentes reconhecidos, as empresas fornecedoras de serviços de limpeza e de *catering* e os prestadores de serviços de assistência em escala, devem elaborar e remeter à unidade orgânica da autoridade aeronáutica responsável pela segurança da aviação o relatório de incidentes de segurança aquando:

(1) [...];

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

(8) [...]

(9) [...]

(10)[...]

(11)[...]

(12)[...]

(13)[...]

(14)[...]

(c) [...].

(d) [...]

(e) [...].

(f) [...].

(g) [...].

(h) [...].

(i) Na ocorrência de um ato de interferência ilícita, todas as informações pertinentes, designadamente, a natureza do acto, o *modus operandi*, os autores, o número de feridos e de mortos e identidades, devem ser comunicadas, pela autoridade aeronáutica, em conformidade com o previsto no PNSAC.

(j) [...].

(k) [...].

ANEXOS

ANEXO C

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

ATESTADO DE SEGURANÇA (CONSIGNMENT SECURITY DECLARATION)

Identificação do operador de carga (Regulated Entity Category (RA, KC, or AO) and Identifier of the regulated entity issuing the security status)		Identificação única da expedição (Unique Consignment Identifier)	
Conteúdos da expedição (contents of the consignment)			
<input type="checkbox"/> Consolidada <input type="checkbox"/> (Consolidation)			
Origem (Origin)	Destino (Destination)	Pontos de transferência/ transito, quando conhecido (Transfer/Transit Points if known)	
Estado de segurança (Security Status) <input type="checkbox"/> SPX <input type="checkbox"/> SCO <input type="checkbox"/> SHR	Razões da emissão do estado de segurança (Reasons for issuing Security Status)		
	Recebida de (Código): (Received from-codes):	Método de rastreio (código): Screening Method (codes) <input type="checkbox"/> VCK <input type="checkbox"/> CMD <input type="checkbox"/> PHS <input type="checkbox"/> ETD <input type="checkbox"/> XRY <input type="checkbox"/> EDD <input type="checkbox"/> EDS	Ienção de rastreio (código): (Grounds for Exemption-codes) <input type="checkbox"/> DIPL <input type="checkbox"/> NUCL <input type="checkbox"/> BIOM <input type="checkbox"/> SMUS <input type="checkbox"/> LFSM
Outros métodos de rastreio – se aplicável (Other Screening Method(s) - if applicable)			
Estado de segurança emitido por: (Security Status issued by) (Nome ou numero de identificação do funcionário) (Name of Person or Employee ID) _____ <input type="checkbox"/> Eu declaro que a remessa foi mantida em segurança e não foi adulterada enquanto sob custódia e é segura para o transporte em uma aeronave de passageiros ou de carga, com o melhor conhecimento da entidade. <input type="checkbox"/> I declare that the consignment has been kept secure and not tampered with while in custody and is safe for transport on a passenger or all-cargo aircraft to the best of the entity's knowledge.		Estado de segurança emitido em: (Security Status issued on) Data (dd-mm-aa) : ____/____/____ Hora: (Date (dd-mm-yy) Time (tttt))	

Identificação do operador de carga que aceita o estado de segurança: (Regulated Entity Category (RA, KC, AC or AO) and Identifier (of any regulated entity who has accepted the security status given to a consignment by another regulated entity))
Informações adicionais de segurança: (Additional security information)

ANEXO F

[...]

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

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

PARTE 1: PRELIMINAR FINAL

O relatório preliminar deve ser elaborado e enviado à OACI o mais rapidamente possível após a resolução de ato de interferência ilícita

Estado que envia o relatório _____ Data de envio do relatório _____
(dd/mm/aa)

PART 2: TIPO DE ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA	Bem Sucedido	Tentativa
a) Ataque a uma aeronave (ex. sabotagem e ataque com MANPAD)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Ataque no aeroporto/instalações aeronáuticas (incluindo aeronave no solo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Sequestro de aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Ataque utilizando a aeronave como arma (incluindo aeronave pilotado remotamente)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Ataque cibernético colocando uma aeronave em perigo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Outros atos não especificados acima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PARTE 3: INFORMAÇÕES GERAIS	INFORMAÇÃO DE VOO	
Data do incidente: _____ (dd/mm/aa)	Data de partida da aeronave: _____ (dd/mm/aa)	# de passageiros: _____
Local (Aeroporto, Estado, etc): _____	Numero do voo: _____	# de tripulantes: _____

<p>_____</p> <p>Hora do início do incidente: _____ (hora local – formato 24 horas)</p> <p>Hora do término do incidente: _____ (hora local – formato 24 horas)</p> <p>Tipo de aeronave: _____</p> <p>Estado de registo: _____</p>	<p>Operador: _____</p> <p><input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Charter <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Doméstico</p> <p>Aeroporto de partida: _____ (nome/Estado)</p> <p>Aeroporto de chegada: _____ (nome/Estado)</p> <p>Destino previsto: _____</p>	<p># de Polícias de Bordo: _____</p> <p>Arma/método utilizado: <input type="checkbox"/> Arma de fogo <input type="checkbox"/> Explosivo <input type="checkbox"/> Outro (especificar na Parte 4) <input type="checkbox"/> Nenhum</p> <p>Local onde o incidente ocorreu <input type="checkbox"/> No solo <input type="checkbox"/> Em voo</p>
--	--	---

Obrigaç o de notifica o nos termos do Anexo 17, artigo 11 da Conven o de Haya (Doc 8920) e do artigo 13 da Conven o de Montreal (Doc 8966)
PARTE 4: DESCRI O DO INCIDENTE E MEDIDAS ADOTADAS PARA MITIGAR POSSIVEIS PONTOS VULNER VEIS

NUMERO DE MORTOS / FERIDOS				
	Passageiros	Membros da Tripula�o	Perpetradores	Outros
Mortos	_____	_____	_____	_____
Feridos	_____	_____	_____	_____

(Por favor incluir o m ximo de detalhes poss veis, incluindo informa es sobre danos, mortos, instala es, perpetradores e armas utilizadas, circunst ncias em que se registaram mortos e feridos ou a es corretivas tempor rias ou permanentes implementadas ap s o resultado do incidente. Utilize uma nova p gina se necess rio)

Assinatura

Nome

Função

Departamento

Alteração

É aditado o parágrafo 12.B.140, 12.E.130 ao CV-CAR 12, publicado no B.O. número 18, II série de 08 de abril de 2015, com a seguinte redação:

« 12.B.140 Funções do coordenador de segurança do prestador de serviços de assistência em escala

Compete ao coordenador de segurança do prestador de serviços de assistência em escala desempenhar as seguintes funções:

- (1) Proceder periodicamente, a ações de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, designadamente, a inquéritos, inspeções, auditorias, testes e investigações de segurança, nos termos dos procedimentos estabelecidos no PICQS;
 - (2) Elaborar relatórios das atividades de controlo da qualidade que empreender;
 - (3) Reportar à AAC, as infrações às normas visando a tomada de medidas apropriadas;
 - (4) Emendar o respetivo programa de segurança de modo a corrigir as não conformidades, em função das exigências da regulamentação;
 - (5) Zelar para que o programa de segurança seja atualizado e devidamente aprovado pela autoridade aeronáutica;
 - (6) Garantir o cumprimento de todas as normas relacionadas com a segurança contra interferência ilícita, aplicáveis ao prestador de serviços de assistência em escala;
 - (7) Supervisionar a aplicação de medidas e procedimentos de segurança estabelecidos e promover a sua implementação eficaz;
 - (8) Participar na preparação de exercícios de gestão de crise de segurança de aviação civil;
 - (9) Rever os planos de contingência e as medidas de segurança aplicadas na organização, na sequência da realização de um exercício de gestão de crise ou da comissão de atos de interferência ilícita;
 - (10) Acompanhar as ações de controlo e supervisão realizadas pela autoridade aeronáutica, por entidades estrangeiras e organismos internacionais competentes e elaborar os respetivos planos de ações corretivas;
-

-
- (11) Manter-se em estreita ligação com a unidade de polícia estabelecida no aeródromo, bem como com outras unidades pertinentes;
 - (12) Estimular a sensibilização para as questões de segurança e a vigilância de todas as pessoas que trabalham para a sua instituição;
 - (13) Assegurar a formação de todo o pessoal do prestador de serviço de assistência em escala matéria de segurança da aviação;
 - (14) Instituir, em coordenação com os responsáveis de segurança do aeródromo, das forças de segurança e do operador aéreo, medidas especiais de segurança durante os períodos de risco acrescido ou em voos críticos;
 - (15) Reportar a autoridade aeronáutica todos os atos reais ou suspeitos de interferência ilícita na aviação civil.

12.E.130 Medidas de mitigação da ameaça MANPAD

- (a) As Forças Armadas devem, mediante a avaliação dos riscos efetuados a nível nacional e local, determinar e coordenar a implementação de medidas e ou procedimentos apropriados, no sentido de mitigar possíveis ataques a aeronaves através de sistemas portáteis de defesa aérea (MANPADS), ou de armas que representam ameaça similar, a partir do aeroporto ou na sua proximidade.
 - (b) As estratégias de mitigação da ameaça MANPAD, devem resultar de uma estreita coordenação entre as autoridades aeroportuária, serviços do controlo de tráfego aéreo, as forças de segurança, os serviços de inteligência e todas as comunidades situadas nas proximidades do aeroporto.
 - (c) As medidas de mitigação e resposta à ameaça MANPAD incluem entre outros aspetos:
 - (1) Avaliar as vulnerabilidades perante a ameaça MANPAD;
 - (2) Realizar ações de patrulhamento;
 - (3) Sensibilizar as comunidades próximas do aeroporto sobre a ameaça e estabelecer linhas de comunicação com as autoridades de segurança;
 - (4) Treinar os pilotos para utilização de medidas contra ameaça MANPAD durante o voo;
 - (5) O desenvolver procedimentos de vigilância e de reporte por parte do pessoal afeto ao serviço de controlo de tráfego aéreo;
 - (6) Elaborar e exercitar planos de contingência MANPAD.
-

Entrada em Vigor

A presente emenda entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

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