

## RELATÓRIO

### **1. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES**

O presente relatório pretende dar a conhecer o processo da consulta pública, realizada entre 05 a 20 de março de 2019, concernente ao projeto de emenda ao regulamento de aviação civil CV-CAR 12 – segurança da aviação civil.

Em decorrência do artigo 28º do regime jurídico das entidades reguladoras independentes nos sectores económico e financeiro, aprovado pela Lei n.º 14/VIII/2012, de 11 de Julho alterada pela Lei n.º 103/VIII/2016, de 6 de janeiro e do artigo 20º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 1/2016, de 1 de janeiro impõe-se a necessidade de garantir o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral, devendo a Agência de Aviação Civil apoiar e estimular a participação destes na formação das decisões que se lhe assiste. Assim, o procedimento de consulta pública apresenta-se como sendo o mecanismo mais adequado à valorização da cidadania, promoção da participação democrática, transparência e responsabilização.

### **2. PROCESSO DE CONSULTA PÚBLICA**

Entre os dias entre 05 a 20 de março de 2019, o projeto de emenda ao regulamento de aviação civil CV-CAR 12 – segurança da aviação civil esteve sob consulta pública, tendo sido divulgada no website da AAC e anunciada em jornais de tiragem nacional e enviada diretamente à regulada.

No período de tempo em que o projeto de regulamento foi posto à participação do público em geral, a AAC recebeu contribuições por parte de uma única participante, não tendo a mesma autorizado a divulgação da sua identidade.

### **3. RESULTADOS DA PARTICIPAÇÃO**

As contribuições apresentadas estão expostas de acordo com o seguinte quadro, bem como, as devidas explicações.



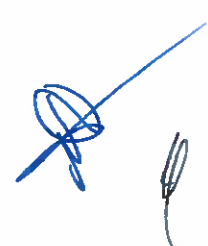
Norma atual e comentários	Redação sugerida	Análise
<p><b>12.C.105 Adoção e implementação do programa de segurança</b>  Ponto f - <i>O responsável de segurança deve, em coordenação com a AAC e as forças de segurança, realizar periodicamente inquéritos ou avaliação dos riscos;</i></p> <p>Inquéritos refere-se a Surveys? A periodicidade desta ação já está estipulada no PNCQ (deve ser feito consoante a necessidade) e a avaliação do risco de acordo com o processo interno e sempre que necessário (aumento de ameaça ou na sequência de deteção de uma vulnerabilidade e/ou recomendações).</p> <p><u>Retirar a periodicidade ou rephrasear.</u></p>	<p><i>O responsável de segurança deve, em coordenação com a AAC e as forças de segurança, realizar inquéritos ou avaliação dos riscos;</i></p>	<p><b>Não acolhido</b></p> <p>Trata-se da alínea (g) e não (f) como referido.</p> <p>Survey é o mesmo que inquérito. É feito para detetar vulnerabilidades no sistema de segurança.</p> <p>Efetivamente o PNCQSAC estabelece que inquérito/survey deve ser realizado sempre que necessário.</p> <p>No entanto, no âmbito da avaliação dos riscos, que deve ser realizada periodicamente, é necessário apurar as vulnerabilidades.</p>
<p><b>12.C.310 Forma e disponibilização</b>  Ponto d - <i>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.</i></p> <p>O contido no manual são orientações pelo que não deve ser adotada, mas sim analisada e adequada às reais ameaças e necessidades (com base numa avaliação de risco).</p> <p><u>Rephrasear este texto e elaborar/definir as orientações numa instrução.</u></p>	<p><i>Para efeito de elaboração de procedimentos de segurança do prestador de serviços de tráfego aéreo poderão ser adotadas, com os devidos ajustes, as orientações contidas no Manual de Gestão de Segurança de Tráfego Aéreo – Documento 9985 da OACI.</i></p>	<p><b>Acolhido.</b></p> <p>Nova redação  <i>Para efeito de elaboração de procedimentos de segurança do prestador de serviços de tráfego aéreo podem ser adotadas, com os devidos ajustes, as orientações contidas no Manual de Gestão de Segurança de Tráfego Aéreo – Documento 9985 da OACI.</i></p>

<p><b>12.D.135 Pontos de controlo de acesso</b>  <b>Ponto e - <u>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.</u></b></p>	<p>A adequação das medidas/procedimentos (recursos), para os casos de realização de inspeção aquando de condições atmosféricas adversas, devem ser adequados a uma avaliação de risco em cada aeroporto/aeródromo. (a medida pode passar simplesmente pela não realização e/ou suspensão da inspeção aquando da intempérie e/ou quando houver intempérie, dependendo das operações)</p> <p><u>Retirar esta parte que foi acrescentada, deixando a adequação desta medida / procedimento sob a responsabilidade de quem implementa.</u></p>	<p><b>Não acolhido</b></p> <p>Trata-se de um requisito da OACI estabelecido no protocolo de auditoria.</p> <p>Tal como é requerido um abrigo para, entre outros aspetos, proteger o pessoal que garante (e efetua o rastreio) os postos de controlo de acesso às áreas restritas de segurança situados ao longo do perímetro da vedação aeroportuária é requerido um abrigo para a execução do rastreio de veículos.</p> <p>A não realização do rastreio constitui uma violação grave. Por outro lado, a suspensão das atividades durante o período de intempéries poderá ter impacto negativo nas operações.</p> <p>O rastreio em condições adversas diminui (fatores humanos) a qualidade do mesmo e coloca em risco a segurança.</p> <p>Eis a razão desse requisito pela ICAO e que deve ser absorvida na regulamentação nacional e implementada a nível operacional.</p>
--	--	--

<p><b>12.D.240 Controlo de acesso de veículos</b></p> <p>(e) <i>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</i></p> <p>(e) <i>Para efeito do previsto no parágrafo anterior, tendo em conta que nos aeródromos nacionais sujeitos ao presente CV CAR todos os veículos e os objetos neles transportados devem ser rastreados a 100% antes de acederem a ARS, os aeródromos não necessitam de efetuar a avaliação do risco conforme referido no ponto anterior.</i></p>	<p>Estas alíneas estão redundantes. Ou é com base na avaliação de risco ou não.</p> <p><u>Manter a primeira redação (que seja feita com base na avaliação de risco realizada pelas autoridades competentes).</u></p>	<p>Não acolhido</p> <p>A alínea (e ) advém da exigência da norma 4.2.7 do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944.</p> <p>A norma permite aos Estados realizarem o rastreio de todas (100%) as pessoas que acedem às ARS ou em alternativa aplicar outras medidas de controlo de segurança mediante a avaliação dos riscos.</p> <p>Na eventualidade de ser adotada a primeira opção, que é o nosso caso, não será necessária a avaliação dos riscos.</p> <p>A alínea (f) isenta a realização da avaliação dos riscos.</p>
---	--	---



<p><b>2.D.410 Formato, dimensão e conteúdo do cartão de acesso permanente</b></p> <p>Ponto 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)</p> <p>Ter mecanismo para prevenir a contrafação, 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.</p> <p>(i) O fundo é a parte de frente do cartão não ocupada pela fotografia.</p> <p>(ii) O padrão geométrico contínuo é aplicado em toda a parte de frente do cartão, incluindo a fotografia.</p> <p>(2) Ser de fácil reconhecimento, o que é alcançado através de um motivo impresso de forma apelativa na parte de frente do cartão, e</p> <p>(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.</p>	<p>- Qual o motivo da designação deste padrão de cartão?</p> <p>- A mudança do layout (o que inclui o formato do cartão) está interligado a uma avaliação de risco e adequação do nível de ameaça.</p> <p>- Qual o histórico ou norma que implica essa mudança?</p> <p>- No ponto 12.D.310 alinea g) já se refere á mudança, a cada 5 anos dos elementos de segurança. Esta mudança, claro está, é feita com base na análise das vulnerabilidades (avaliação de risco).</p> <p>Retirar esta parte, mantendo a descrição que está no regulamento em vigor.</p>	<p>Não acolhido. Correspondente a exigências da OACI</p> <p>O cartão de acesso atualmente utilizado nos nossos aeroportos contém todos os elementos de informação recomendados, nomeadamente a (o):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fotografia,</li> <li>• numero de série,</li> <li>• nome do seu titular, o prazo de validade.</li> </ul> <p>Porém, falta-lhe um dispositivo/mecanismo para contornar a possibilidade de falsificação.</p> <p>Independentemente de ser requerida a mudança do layout a cada 05 anos, o cartão deve ter um dispositivo de segurança.</p>
--	---	--



<p><b>12.D.415 Cartões temporários</b>  Ponto a - As administrações aeroportuárias podem emitir, a título excepcional 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 subseção D.410.</p>	<p><u>Igual ao anterior.</u></p>	<p>Não acolhido. Correspondente a exigências da OACI.</p> <p>Ver <i>item anterior</i></p>
<p><b>12.D.440 Acesso permanente ou temporário de veículos</b>  Ponto e - Os elementos de segurança do dístico de veículos são similares às referidas no parágrafo (a) da subseção 12.D.410, com as devidas adaptações.</p>	<p><u>Igual ao anterior.</u></p>	<p>Não acolhido. Correspondente a exigências da OACI.</p> <p>Ver <i>item anterior</i></p>
<p><b>12.D.435 Emissão e atribuição de dístico de acesso para veículos</b>  Ponto d - O sistema de emissão e atribuição de dísticos de acesso para veículos deve ser alvo de <u>auditoria</u> a cada seis meses.</p> <p>Por parte de que entidade (ACQ Interno? AAC?)? A periodicidade das auditorias já está definida no PNCQSAC e inclui estas medidas mencionadas.</p> <p><u>Retirar o paragrafo ou Refrasear tendo em consideração não auditorias, mas controlo e/ou monitorização e/ou balanço.</u></p>	<p><i>O sistema de emissão e atribuição de dísticos de acesso para veículos deve ser alvo de <u>balanço</u> a cada seis meses.</i></p>	<p>Não acolhida a substituição da expressão auditoria por “balanço”.</p> <p>Trata-se de uma ação e controlo de qualidade interno – Administração Aeroportuária.</p> <p>O sistema de emissão e controlo de dísticos deve ser efetivamente auditado.</p>
<p><b>Medidas do Lado terra – não se menciona nada no CV CAR 12</b></p>	<p>No presente regulamento não há nenhuma referência sobre as Medidas de Lado Terra.</p> <p><u>Definir no CV CAR 12 diretrizes para implementação de medidas relativas ao Lado Terra à semelhança do efetuado no ponto 12.E.130 Medidas de mitigação da ameaça MANPAD.</u></p>	<p>Não acolhido.</p> <p>Notar que esta norma não foi objeto de alteração e já vinha da redação anterior do CV-Car 12 e corresponde ao constante do PNSAC.</p> <p>No entanto, o documento denominado “contexto nacional dos Riscos”, a ser enviado brevemente às operadoras, contem as medidas de segurança para o lado terra.</p>

<p><b>12.F.255 Entidades isentas de rastreamento</b>  Ponto 10 - As forças policiais afetas ao aeródromo, desde que em missão de serviço e devidamente uniformizadas e ostentando os respectivos 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.</p>	<p>O texto está confuso (inclusive no PNSAC).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Especificar quem são as forças policiais a que se refere o texto</li> <li>- Há entidades que não estão contempladas na presente isenção e que deve ser analisada (Alfandega)</li> <li>- Especificar quais as situações que possam carecer de intervenção de outras unidades policiais ou forças de segurança (sendo situações de emergência/crise já não estamos numa situação normal pelo que se deve proceder de acordo com os planos de contingência para o efeito)</li> <li>- Aquando da necessidade de intervenção dessas forças, o operador aeroportuário deve ser informado para questões de gestão do seu Aeroporto. Acrescentar a informação a este operador.</li> </ul>	<p>O texto já refere forças policiais do aeródromo.  Não acolhido.  Notar que esta norma não foi objeto de alteração e já vinha da redação anterior do CV-Car 12 e corresponde ao constante do PNSAC.</p>
---	--	---



<p><b>12.F.290 Artigos proibidos na bagagem de mão</b> Ponto xi - Isqueiros de qualquer tipo;</p>	<p>Na proibição de isqueiros na bagagem de cabine, colocar a exceção do seu transporte, tendo em consideração: Resolução dos constrangimentos tidos a nível nacional nos aeroportos, particularmente em voos turísticos com destino a Europa (reportes de bens pessoais que não podem sair de Cabo Verde); Medidas implementadas, relativas a esta matéria, nos países que Cabo verde tem ligações aéreas;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manual 8973 da ICAO, ponto 6 do Apêndice 12 que se refere á lista de mercadorias perigosas que podem ser permitidas o seu transporte pelos passageiros sob determinadas condições, onde está incluída os isqueiros;</li> <li>▪ Manual da IATA.</li> </ul> <p><u>Retirar ou rephrasing 'É permitido o transporte na cabine um (1) pequeno pacote de fósforos ou um (1) isqueiro, desde que não contenha combustível líquido não absorvido (exceto gás liquefeito)'.</u></p>	<p>A pronúncia incidu sobre a uma versão anterior à sujeita a consulta pública.</p> <p>Na versão sujeita a CP consta (xi) Isqueiros do tipo maçarico ou contendo combustível que não gás liquefeito. 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;</p> <p>Nestes termos não se acolhe a parte quanto aos fósforos pois é prerrogativa do Estado.</p>
<p><b>12.I.100 TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS NA CABINE DE AERONAVES</b></p>	<p>Melhorar descrição desta parte relativamente às responsabilidades da PN, prestador de serviço em escala e/ou operador aéreo (especificamente nos procedimentos de verificação e transporte da arma para a aeronave), à semelhança do descrito para transporte de arma no porão.</p>	<p>Não acolhido. Está suficientemente descrito.</p>



<p><b>12.J.115 Pessoal das forças de segurança</b>          Todo o operador aeroportuário deve assegurar que o pessoal das forças de segurança, enquanto presta serviço no aeródromo, cumpra com o seguinte:</p> <p>(1) Seja identificável por meios adequados;</p> <p>(2) Disponha de armas de fogo e esteja autorizado a utilizá-las nos termos da legislação aplicável; e</p> <p>(3) Tenha completado a formação adequada nos termos do PNFTCSAC.</p>	<p>A responsabilidade para garantir é das entidades de força de segurança.</p> <p><u>Refrasear</u></p> <p><i>O operador Aeroportuário deve <u>verificar/controlar</u> que o pessoal das forças de segurança, enquanto presta serviço no aeródromo, cumpra com o seguinte:</i></p>	<p>Acolhido. Nova redação</p> <p>Todo o operador aeroportuário deve zelar para que o pessoal das forças de segurança, enquanto presta serviço no aeródromo, cumpra com o seguinte:</p>
--	---	--

#### 4. CONTRIBUIÇÕES INTERNAS

Não se verificou alteração substancial do projeto pelo que não se justifica uma nova consulta pública.

Constatou-se que a versão sobre a qual a regulada se pronunciou tem ligeiras diferenças da constante do site e que os aspetos que aponta, por exemplo 12.F.290 constam da versão publicada e sujeita a Consulta Publica.

#### 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atendendo que a alteração feita no diploma não configura uma alteração substancial do regulamento, recomenda-se a aprovação pelo Conselho de Administração e posterior publicação.

Equipa de trabalho

Ivan Barbosa

Nuno Fortes