

**INSTRUÇÃO**  
**SOBRE**  
**A**  
**RECEÇÃO, COMUNICAÇÃO E**  
**AVALIAÇÃO**  
**DE**  
**AMEAÇA DE BOMBA**

Instrução Nº  
04/AVSEC/19



21/03/2019

Página 1 de 19

Cópia controlada

Cópia não controlada

Cópia nº: \_\_\_\_\_

Enviada para: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_





## INSTRUÇÃO Nº /AVSEC/19

A aviação civil continua a ser objeto de ameaças permanentes o que reforça a ideia de que todas as entidades e serviços envolvidos no processo de garantia da sua segurança devem possuir as capacidades e competências necessárias para lidar com essas ameaças e, sobretudo, devem basear a sua intervenção em procedimentos e regras previamente definidos, de modo a assegurarem a eficácia e a necessária coordenação das ações práticas.

A experiência ensina que há aspetos comuns no que se refere às ameaças de bomba, a saber: a maioria delas é feita por telefone; são recebidas, em regra, pelos serviços aeroportuários ou pelos operadores aéreos ou agentes de carga; e por vezes, são utilizados intermediários, quais sejam, meios de comunicação social ou agências noticiosas.

Outrossim, como é sabido, as ameaças de bomba são, em regra, dirigidas contra, aeronaves no solo ou em voo, edifícios ou instalações aeroportuários, equipamentos de ajuda à navegação, instalações ou serviços de carga, mercadorias a serem transportadas.

Daí a importância que é atribuída ao processo de receção, e comunicação e avaliação das informações concernentes a uma ameaça de bomba, o qual deverá obedecer às regras estabelecidas num documento.

Assim sendo, a presente instrução visa estabelecer e normalizar os procedimentos e metodologias a adotar na recepção, comunicação e avaliação de ameaças de bomba e, ainda, assegurar a recolha das informações pertinentes sobre uma situação de ameaça de bomba.

Ainda, com incorporação das emendas 15 e 16 ao anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944 e com as orientações da nova edição do Documento 8973 da OACI referente ao Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita levou a uma averiguação sobre a necessidade da revisão dos procedimentos e orientações constantes da presente instrução, para além de outros instrumentos de acompanhamento e supervisão devidamente implementados.

Ao abrigo do disposto na alínea d) do artigo 11º do Decreto-Lei nº 70/2014, de 22 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 1/2016, de 1 de janeiro a autoridade aeronáutica emana o seguinte:



## 1. OBJETO

A presente instrução tem por objetivo estabelecer e normalizar os procedimentos e metodologias a adotar na recepção, comunicação e avaliação de ameaças de bomba e, ainda, assegurar a recolha das informações pertinentes sobre uma situação de ameaça de bomba.

## 2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta instrução aplica-se aos operadores aeroportuários e aéreos, aos prestadores de serviço de assistência em escala, às empresas fornecedoras de catering e de serviço de limpeza e aos agentes reconhecidos, enquanto entidades responsáveis pela implementação das medidas de segurança que assegurem a proteção da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

## 3. REFERÊNCIAS

Esta instrução baseou-se nos seguintes documentos pertinentes à segurança da aviação civil:

- a) O Anexo 17 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944;
- b) Código Aeronáutico de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto e alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de Setembro;
- c) Documento 8973 da OACI, Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
- d) O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);
- e) Regime Aplicável às Contra-Ordenações Aeronáuticas Civis,

## 4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

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

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



- b) «Ameaça», intenção manifestada de se levar a cabo uma ação hostil contra um determinado alvo;
  - c) «Avaliação da ameaça», estimativa da probabilidade dum ataque ser levado à cabo contra um determinado alvo num período de tempo determinado;
  - d) «Ameaça de bomba», informação anónima ou de outro tipo sobre a existência de um explosivo, dispositivo ou outro objeto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeródromo ou em outras instalações de apoio à navegação aérea;
  - e) «Identificação do alvo», metodologia de avaliação que consiste em, analisando o conteúdo da informação, classificar a identificação do alvo como sendo positiva ou negativa;
  - f) «Operador aéreo», pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar à exploração de uma ou mais aeronaves;
  - g) «Operador aeroportuário», uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos;
- 4.2. No âmbito desta instrução, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:
- a) IA - Identificação do Alvo;
  - b) PNFTCSAC - Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil;
  - c) PNCQSAC - Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil;

## 5. CLASSIFICAÇÃO DE SEGURANÇA

A presente instrução é classificada de reservada, entretanto, nada impede que a mesma seja distribuída e divulgada aos serviços e pessoal, que em virtude das suas funções, tenham a necessidade legítima de a conhecer para efeitos de sua correta aplicação e cumprimento.

## 6. RECEÇÃO E COMUNICAÇÃO DE AMEAÇA DE BOMBA

- 6.1. Qualquer pessoa que receba diretamente por telefone uma informação sobre uma ameaça de bomba deve proceder do seguinte modo:



- a) Escutar atentamente e anotar rigorosamente todas as palavras concretas proferidas pelo informador;
  - b) Anotar a hora exata da chamada;
  - c) Procurar identificar a origem da chamada ou pedir que alguém o faça;
  - d) Procurar gravar a chamada, em caso de impossibilidade de gravação automática;
  - e) Prolongar a chamada para obter o máximo de informação possível;
  - f) Testar, se possível, a credibilidade do informador, colocando-lhe questões sobre um voo fictício, seu destino e horário;
  - g) Fazer perguntas curtas, diretas e abertas, sem nunca insinuar respostas;
  - h) Informar de imediato o supervisor e manter sigilo sobre a informação recebida;
  - i) Colocar ao informador as perguntas chaves que constam do quadro do anexo I à presente instrução, e que dela faz parte integrante.
- 6.2. Quem receber uma chamada relativa a uma ameaça de bomba, deve preencher o formulário constante do anexo II à presente instrução, e que dela faz parte integrante, que contém os elementos indispensáveis à avaliação da credibilidade da ameaça.
- 6.3. Os dados recolhidos e tratados no formulário recebem imediatamente a classificação de reservado, submetendo-se o seu manuseamento e utilização ao disposto no regulamento sobre a gestão de matérias classificadas.
- 6.4. Quem encontrar ou receber uma ameaça de bomba por escrito deve tratá-la como sendo um documento reservado, e notificar imediatamente o seu supervisor que por sua vez ativa a equipa de avaliação da ameaça.

## **7. AVALIAÇÃO DAS AMEAÇAS DE BOMBA**

### **7.1. Avaliação**

- 7.1.1. A avaliação das ameaças de bomba a aeronaves tanto em terra como em voo, bem como em edifícios e instalações de navegação aérea, é da



responsabilidade da Polícia Nacional, em estreita ligação as restantes forças e serviços de segurança, com os aeródromos e os operadores aéreos envolvidos.

7.1.2. As pessoas com funções de fazer a avaliação de ameaças de bomba devem estar permanentemente disponíveis em caso de necessidade.

7.1.3. A avaliação da ameaça deve ser baseada na metodologia de IA como sendo:

a) Positiva; ou

b) Negativa.

## 7.2. Ameaças de bomba em terra

7.2.1. Quando uma ameaça de bomba é dirigida contra um aeródromo, o coordenador de segurança do aeródromo em causa deve participar na avaliação da ameaça.

7.2.2. Quando uma ameaça de bomba é dirigida contra uma aeronave em terra, os coordenadores de segurança do operador aéreo em causa e do aeródromo onde a aeronave se encontrar devem participar na avaliação da ameaça.

7.2.3. Ao pessoal com funções de avaliar ameaças de bomba devem ser fornecidos detalhes da mensagem de ameaça, no mais curto espaço de tempo possível, utilizando-se sempre o formulário de comunicação de ameaça de bomba que consta do anexo II à presente instrução, e que dela faz parte integrante.

7.2.4. A avaliação da ameaça baseada na IA deve ser feita com auxílio do formulário de avaliação da ameaça de bomba que consta do anexo III à presente instrução, e que dela faz parte integrante.

7.2.5. Na avaliação da ameaça de bomba, deve ser utilizada a IA para classificar a ameaça como verde, amarela ou vermelha, tal como se especifica no quadro constante do anexo IV à presente instrução, e que dela faz parte integrante.

7.2.6. Embora o procedimento seja dependente de um número elevado de respostas "SIM" ou "NÃO" para uma série de perguntas, o avaliador deve também levar em consideração outros factores que possam diminuir a credibilidade da ameaça, designadamente:

a) O histórico recente de ameaças e incidentes envolvendo o aeródromo e os principais operadores de aeronaves;



- b) A possível influência de eventos atuais, tais como:
- (i) Conflitos laborais envolvendo o operador aeroportuário ou o operador aéreo;
  - (ii) Conflitos com comunidades vizinhas ou grupos de protestos ambientais preocupados com a expansão ou o desenvolvimento do aeródromo;
  - (iii) Incidentes similares recentemente reportados pela comunicação social que possam ter estimulado uma falsa ameaça;
  - (iv) Presença de personalidades no aeródromo ou que sejam passageiros num determinado voo e que possam ter atraído a ameaça;
- c) Quaisquer incidentes relatados, tais como sobre reserva, passageiro atrasado, ou com embarque recusado e conflitos no balcão de *check-in* ou na porta de embarque;
- d) Qualquer particularidade relativa à carga a ser transportada nesse voo;
- e) Medidas adicionais de segurança que tenham sido tomadas;
- f) A opinião da polícia ou da autoridade de segurança acerca da ameaça.

7.2.7. Feita a avaliação da ameaça de bomba, ela deve ser divulgada aos envolvidos para que ações posteriores possam ser tomadas, de acordo com o plano de contingência para a gestão do incidente.

### 7.3. Ameaças de bomba contra aeronaves no ar

- 7.3.1. Recebida uma ameaça de bomba com a aeronave no ar, o comandante deve transmiti-la ao pessoal em terra para avaliação.
- 7.3.2. Se o comandante estiver autorizado a proceder à avaliação das ameaças, este deve ser devidamente treinado e dispor de material de orientação adequado que lhe permite avaliar os riscos e decidir adequadamente o curso das ações a tomar, devendo conhecer:
- a) As circunstâncias que envolvem a ameaça, para determinar se esta teve origem antes da partida ou durante o voo;

- b) Se o engenho explosivo poderia ter sido descoberto durante o controlo ou verificação de segurança ou num momento anterior ao voo;
  - c) As precisas palavras usadas na ameaça, para se determinar se há alguma razão credível para a mesma;
  - d) Se existem políticos ou outras personalidades a bordo que possam atrair uma ameaça;
  - e) Se existem passageiros que poderiam ser responsáveis pela ameaça, tais como, passageiros indisciplinados, deportados, inadmissíveis ou jovens;
  - f) Se se trata dum incidente isolado ou mais um de uma série de incidentes similares afectando o operador, o aeródromo ou o país;
- 7.3.3. Se o comandante não estiver seguro quanto a falsidade da ameaça, deve contactar os serviços do operador em terra para se informar acerca das ameaças ao operador e ao aeródromo de partida, com vista a estabelecer se existem motivos credíveis para ataques e avaliar a qualidade das medidas de segurança implementadas no aeródromo de partida.
- 7.3.4. No caso previsto no número anterior, o operador aéreo deve disponibilizar essas informações ao comandante, no mais curto espaço de tempo possível.
- 7.3.5. A avaliação das ameaças contra aeronaves no ar deve, sempre, ser classificada de vermelha ou verde.
- 7.3.6. As ameaças classificadas como vermelha contra aeronaves no ar devem ser imediatamente notificadas ao comandante da aeronave e ao aeródromo de destino ou alternativo.
- 7.3.7. Feita a avaliação da ameaça de bomba, ela deve ser divulgada aos envolvidos para que ações posteriores possam ser tomadas, de acordo com o plano de contingência para a gestão do incidente.

## 8. FORMAÇÃO

- 8.1. Sem prejuízo do estabelecido no PNFTCSAC, os operadores aeroportuários e os operadores aéreos devem desenvolver e implementar programas específicos de formação e sensibilização do seu pessoal em matéria de segurança que incluem a receção e comunicação de ameaças

de bomba, com destaque para os seus telefonistas e outros trabalhadores suscetíveis de serem confrontados com esta situação.

- 8.2. As pessoas com funções de fazer a avaliação de ameaças de bomba devem ser convenientemente treinadas nos termos do PNFTCSAC.

## **9. NOTIFICAÇÃO DE AMEAÇA DE BOMBA**

- 9.1. As instituições públicas, os operadores aeroportuários e os operadores aéreos devem enviar um relatório detalhado da ameaça à AAC para que uma análise das informações possa ser efetuada.
- 9.2. Com base na análise feita, é emitida, caso se julgue necessário, orientações que devem servir de base para o ajustamento dos programas de segurança e dos respetivos planos de contingência;
- 9.3. Quando alguém que tenha feito uma ameaça de bomba for identificado, deve ser denunciado à Polícia Judiciária devendo este fato ser publicitado de modo a desencorajar futuras condutas semelhantes.

## **10. PLANOS DE CONTINGÊNCIA**

- 10.1. Os planos de contingência dos operadores aeroportuários e dos operadores aéreos devem ser exercitados com a frequência mínima prevista no PNCQSAC, de modo a serem testados os procedimentos de segurança para as ameaças classificadas de amarela e vermelha;
- 10.2. Os exercícios devem ter a participação de todas as instituições com responsabilidades no plano de contingência e serem supervisionados pela Agência de Aviação Civil.

## **11. REGIME SANCIONATÓRIO**

A não observação desta instrução por parte dos seus destinatários, é suscetível de fazer o infrator incorrer em infração, passível de ser punido, nos termos legais.

## **12. REVOGAÇÃO**

A presente instrução revoga a instrução nº 07/AVSEC/15, de 28 de abril de 2015.

## **13. ENTRADA EM VIGOR**

A presente instrução entra em vigor no dia 21 de março de 2019.

**ANEXO I**  
**QUADRO SOBRE PERGUNTAS CHAVES**

<b>PERGUNTAS</b>	<b>FUNDAMENTO</b>
<b>Onde se encontra colocada a bomba?</b>	Esta deve ser a primeira pergunta para que se possa programar uma evacuação, sendo necessário.
<b>Quando explodirá?</b>	Para que se conheça o tempo disponível para uma evacuação.
<b>Qual o aspeto do engenho?</b>	Para ajudar a reconhecer o artefato durante a busca
<b>Quem é você?</b>	Para comprovar se a chamada vem de um indivíduo ou grupo fidedigno.
<b>Porquê está chamando?</b>	Para tentar conhecer os reais motivos da informação e prolongar a conversa para ganhar tempo e para tentar descobrir a origem da chamada.



**ANEXO II**  
**FORMULÁRIO DE COMUNICAÇÃO DE AMEAÇA DE BOMBA**

**ORIGEM DA CHAMADA**

Número de Telefone:	Rede Interna	Local	Telemóvel
Duração da chamada:	Internacional	Outra Ilha:	

Mensagem recebida (palavras exatas do informador):

**ONDE SE ENCONTRA COLOCADA A BOMBA?**

Terminal	Depósitos de combustível	Número de voo _____	Zona de carga
Aeronave	Escritórios dos operadores	Hora de partida _____	Instalações de CTA
Itinerário do voo: Origem: _____			
Destino: _____			
O informador mostrava-se familiarizado com o edifício ou aeronave, durante a descrição da localização da bomba?		SIM NÃO	

**QUANDO E COMO EXPLODIRÁ?**

<b>Hora:</b>		<b>Data:</b>	
Em voo	Com Altitude	Se Movimentado	Se Aberto
Depois da decolagem	Outra:		

**QUAL É O ASPETO DA BOMBA?**

Pasta de documentos	Bolsa de compras	Mala
Computador portátil	Telemóvel	Carga expedida
Equipamento de catering	Equipamento da aeronave	Pacote/ embrulho
Outra descrição:		

**QUEM É VOCÊ?**

Nome:	Organização /grupo
Onde você está neste momento?	

**PORQUÊ ESTÁ A FAZER ISTO?**



--

**IDENTIDADE DE QUEM CHAMOU**

Sexo: Masc/ Fem	Língua utilizada: Crioulo Português Outra:
Idade: Criança Adolescente Adulto Jovem Adulto de meia idade Velho Não sabe	

**CARACTERÍSTICAS DA VOZ**

Forte	Suave	Aguda	Grave
Rouca	Agradável	Outra	

**DICÇÃO**

Rápida	Clara	Gaga	Confusa
Lenta	Pouco clara	Nasal	Outra

**RUÍDO DE FUNDO (som ambiente)**

Ruidoso	Tranquilo	Ruído de aviões	Festejos
Circulação rodoviária	Vozes	Máquinas de oficina/escritório	Música
Cozinha	Animais	Mistura de sons e ruídos (Descreva)	Outro

**ACENTO DE LINGUAGEM**

Local	De outra ilha	Estrangeiro
-------	---------------	-------------

**COMPORTAMENTO /ESTADO**

Irritado	Calmo	Irracional	Racional
Coerente	Incoerente	Deliberado	Emotivo
Intoxicado	Contente	Sério	Obsceno
Outro (Descreva)			

**DOMÍNIO DA LÍNGUA**

Excelente	Bom	Médio	Mau
-----------	-----	-------	-----

**OUTROS DETALHES (Aplicável a uma mensagem escrita ou um artigo encontrado. NÃO APLICÁVEL AS CHAMADAS)**

Onde foi encontrado a mensagem?	
Onde a mensagem estava escrita?	
O que estava escrito mensagem?	





O que é o artigo?	
Onde foi encontrado o artigo?	

**DETALHES DE RECEÇÃO** (Aplicável a todos os tipos de ameaça recebido)

Nome de quem recebeu a chamada ou encontrou a ameaça:	
Função que desempenha:	Empresa:
Formulário entregue a:	Função:
Data:	Hora:
Assinatura:	Empresa:



2

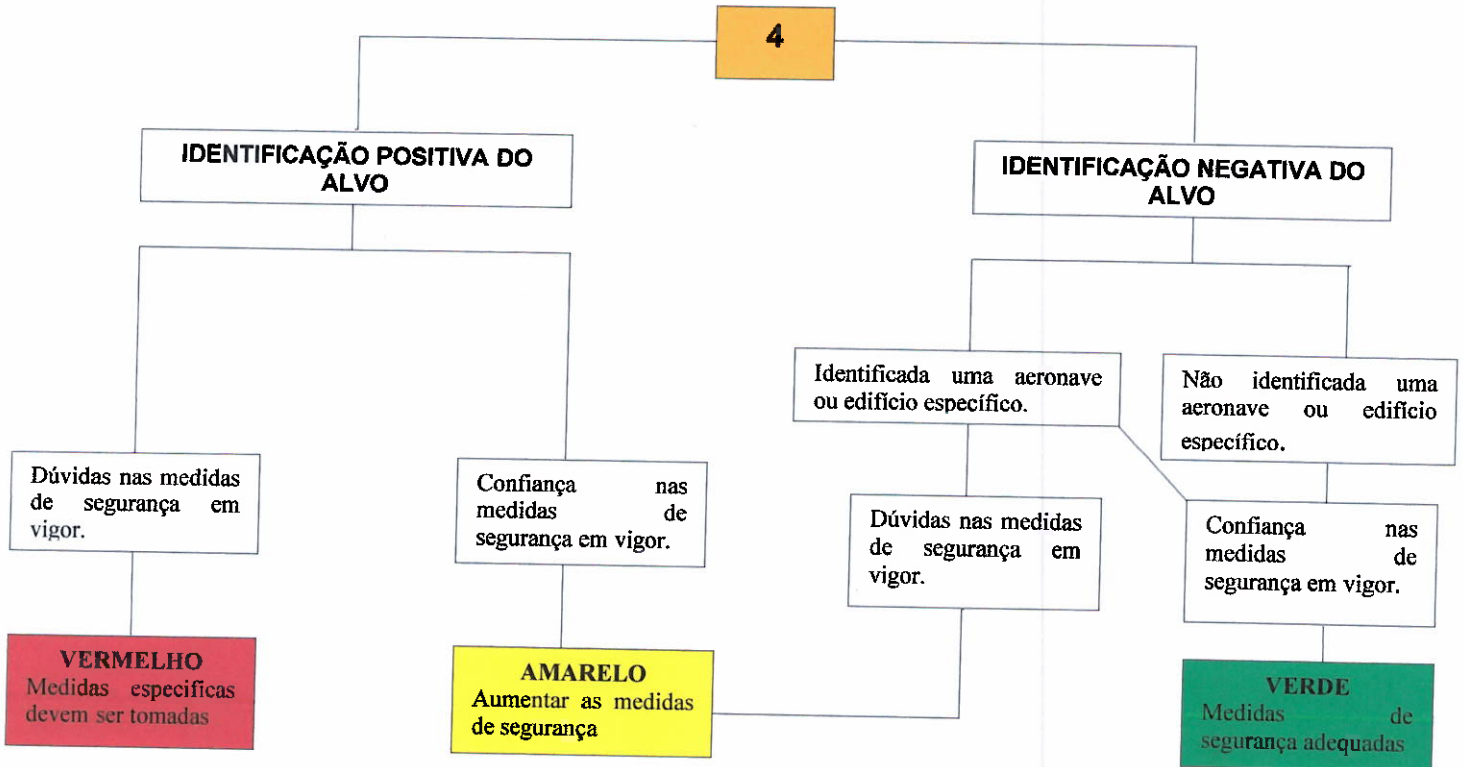
Identificação do Alvo	Sim	Não	Comentários
Especificação da matrícula da aeronave			
Localização exata da bomba			
Descrição técnica da bomba			
Descrição da bagagem, local ou forma de dissimulação			
Identificação do passageiro / membro da tripulação			
Organização terrorista ou outra			
Utilização de termos técnicos da aviação			
Foi feita alguma exigência			
Outro tipo de informação			

3

Antecedentes e Informação Complementar	Sim	Não	Comentários
Historial recente de avisos ou incidentes			
O aeroporto/ companhia aérea estão envolvidos em algum tipo de conflito.			
Influência de eventos actuais			
Altas entidades no aeroporto / voo			
Medidas adicionais de segurança			
Natureza da chamada indica que ela é falsa			
Opinião da polícia/ autoridades nacionais sobre a ameaça			
Outros comentários relevantes			

**A IDENTIFICAÇÃO DO ALVO É POSITIVA QUANDO HÁ UM SIM MARCADO NA TABELA 1A OU 1B E UM OU MAIS SIM MARCADOS NA TABELA 2.**

**A IDENTIFICAÇÃO DO ALVO É NEGATIVA QUANDO NÃO EXISTE NENHUM SIM MARCADO NA TABELA 2.**



Detalhes do 1º avaliador da ameaça		Detalhes do 2º avaliador da ameaça	
Nome:		Nome:	
Empresa:		Empresa:	
Data:	Hora:	Data:	Hora:
Assinatura:		Assinatura:	
Avaliação da ameaça:			
VERMELHA - <input type="checkbox"/>		AMARELA - <input type="checkbox"/>	
VERDE - <input type="checkbox"/>			





**ANEXO IV**

**QUADRO SOBRE CLASSIFICAÇÃO DE AMEACA**

<b>VERDE</b>	Ameaça que não identifica um alvo, ou um grupo de alvos ou que não tenha credibilidade.	Os procedimentos de segurança negam a ameaça. Não são necessárias precauções adicionais.
<b>AMARELA</b> <b>(Apenas ameaças em terra)</b>	Ameaça que pode ser relacionada com um ou mais alvos mas há dúvidas quanto a sua credibilidade ou sobre a eficácia dos procedimentos de segurança existentes.	Isto pode envolver perigo e requerer procedimentos adicionais de segurança de acordo com os planos de contingência aprovados.
<b>VERMELHA</b>	Ameaça específica quando se consegue identificar um alvo específico, ou a pessoa que telefonou identificou a si própria ou a organização envolvida, sendo julgada como uma informação com credibilidade.	Com probabilidade de envolver perigo para as pessoas, propriedades ou operações e, conseqüentemente, requer procedimentos adicionais de segurança de acordo com os planos de contingência aprovados.
<p><b>Observação:</b> As ameaças classificadas como <b>VERMELHA</b> contra aeronaves no ar devem ser imediatamente notificadas ao Comandante da aeronave e ao aeródromo de destino ou alternativo.</p>		

