

Segunda-feira, 6 de Julho de 2015

II Série
Número 34



BOLETIM OFICIAL



ÍNDICE	
PARTE E	AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL: <i>Conselho de Administração:</i>
	Regulamento n° 01/AVSEC/2015: Aprova o novo Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC)..... 920
	Regulamento n° 02/AVSEC/2015: Aprova o Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC) 931
	Regulamento de Aviação Civil: – CV CAR 18: Estabelecer o regime jurídico que regula o transporte de mercadorias perigosas em aeronaves civis..... 995

PARTE E

AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Conselho de Administração

Regulamento nº 01/AVSEC/2015,

A Agência de Aviação Civil deve desenvolver o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC) para assegurar a contínua eficácia do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

Neste contexto, e tendo sido aprovado o novo PNSAC, através do Decreto-Lei n.º 15/2014, de 26 de Fevereiro, em decorrência de emendas ao anexo 17, torna-se fundamental conformar o PNCQSAC às novas exigências internacionais prescrevendo um nível de controlo de qualidade de segurança, aceitável para todas as entidades envolvidas a fim de garantir a avaliação do seu cumprimento a nível nacional.

O PNCQSAC tem por objectivo monitorar a implementação das medidas de segurança estabelecidas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, pelos aeródromos, operadores aéreos e outras entidades que exercem funções de segurança no âmbito da aviação civil e assegurar que as mesmas são efectivamente aplicadas e eficazes.

Assim, o Conselho de Administração da AAC 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, por deliberação de 03 de Março de 2015, aprova o seguinte regulamento:

Artigo 1º

Aprovação

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

Artigo 2º

Entrada em Vigor

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

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 3 de Março de 2015. – O Presidente, *João Dos Reis Monteiro*.

ANEXO

PROGRAMA NACIONAL DE CONTROLO DA QUALIDADE DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO I

Aspectos gerais do programa

1.1. Objectivo do programa

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

- Monitorar a implementação das medidas de segurança estabelecidas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, pelas administrações aeroportuárias, operadores aéreos e outras entidades que exercem funções de segurança no âmbito da aviação civil e avaliar o nível de conformidade;
- Verificar que as medidas de segurança previstas no PNSAC e noutros regulamentos aeronáuticos, são efectivamente aplicadas e são eficazes;
- Zelar pela eficácia do PNSAC assegurando que os regulamentos, práticas e procedimentos que o compõem são adequados a garantir a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- Zelar para que todas as pessoas afectas às responsabilidades ou funções de segurança da aviação sejam efectivamente formadas para a execução das suas funções;

e) Zelar para que os actos de interferência ilícita sejam investigados;

f) Rever e reavaliar as medidas e controlos de segurança imediatamente após um acto de interferência ilícita;

g) Estimular a excelência na segurança da aviação civil.

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

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

1.2. Entidades abrangidas pelo PNCQSAC

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

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

1.3. Classificação

O PNCQSAC é um documento não classificado.

1.4. Distribuição

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

2. Assim, a autoridade aeronáutica promove a distribuição do PNCQSAC aos membros da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança, os quais o divulga no seio das respectivas organizações.

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

1.5. Referências

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

- Anexo 17 à Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944;
- Anexo 14 à Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944;
- Manual de Segurança da Aviação Civil (DOC 8973);
- Manual de Referência para as Auditorias de Segurança da Aviação (DOC 9807);
- Manual de Supervisão Parte C – Estabelecimento e Gestão do Sistema de Segurança dos Estados (DOC 9734);
- Manual dos Serviços do Aeroporto (DOC 9137), 7ª Parte;
- PNSAC, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 15/2014, de 26 de Fevereiro, publicado no *Boletim Oficial*, I Serie, n.º 14.



CAPÍTULO II

Definições e abreviaturas

2.1. Definições

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

A

1. «Actos de Interferência Ilícita», actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:

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

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

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

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

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

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

C

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

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

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

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

D

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

E

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

F

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

I

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

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

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

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

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

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

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

N

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

O

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

P

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

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

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

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



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

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

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

R

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

31. «Resultado», o que se apurou no final duma acção de controlo da qualidade;

S

32. «Seguimento», a fase final duma acção de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, cujo objectivo incide nas eventuais acções correctivas, na sequência dos resultados de uma auditoria, inspecção, teste, inquérito ou investigação;

33. «Segurança», protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita. Este objectivo é alcançado através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais;

T

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

V

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

2.2. Abreviaturas

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

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

CAPÍTULO III

Organização

3.1. Autoridade competente

1. A AAC é a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, encarregada de, entre outros, elaborar, implementar e actualizar o PN-CQSAC, de modo a assegurar a efectiva aplicação e eficácia do PNSAC.

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

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

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

1. Estabelecer um plano anual de controlos a realizar;
2. Estabelecer as responsabilidades e os procedimentos e assegurar que os recursos são proporcionados;
3. Manter uma lista das pessoas habilitadas a exercer esses controlos;
4. Garantir que o pessoal que efectua as actividades de controlo de qualidade seja devidamente treinado;
5. Assegurar a composição das equipas para cada actividade de controlo;
6. Transmitir todos os documentos necessários às equipas;
7. Estabelecer os prazos de restituição dos relatórios de controlo;
8. Garantir a recepção de todos os planos de acções correctivas;
9. Assegurar que os planos de acções correctivas elaborados na sequência de acções de controlo da qualidade são efectivamente implementados;
10. Conservar todos os documentos relativos às actividades de controlo;
11. Alterar caso necessário, a metodologia e os procedimentos de controlo de qualidade;
12. Monitorar, rever e melhorar o plano anual de controlo de qualidade;
13. Redigir um relatório anual do estado de implementação de toda a regulamentação relativa à segurança da aviação civil.

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

1. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos, devem elaborar e implementar um PICQS que cumpra os requisitos deste PNCQSAC e que monitore não só os procedimentos internos como também os desenvolvidos pelas empresas com quem têm uma relação contratual ou de outra natureza e que tenham responsabilidades na aplicação de medidas de segurança previstas no PSA ou no PSOA.

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

- a) Designar um responsável pelo controlo da qualidade que não esteja implicado em tarefas operacionais de segurança;
- b) Instituir um sistema de controlo a fim de verificar a conformidade da aplicação das medidas de segurança com a regulamentação vigente;
- c) Estabelecer procedimentos de elaboração de relatórios e de análise dos incidentes ocorridos na implementação das medidas de segurança;



- d) Assegurar a elaboração dum balanço anual das acções de controlo da qualidade realizadas;
- e) Estabelecer e implementar planos de acções correctivas em caso de insuficiências e não conformidades detectadas;
- f) Remeter trimestralmente à unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, os relatórios das acções de controlo interno da qualidade realizadas, bem como os planos de acções correctivas elaborados na sequência dos mesmos;
- g) Desenvolver um relatório anual das actividades de controlo da qualidade.

3.4. Recursos

3.4.1. Recursos financeiros

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

3.4.2. Recursos humanos

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

3.4.3. Recursos materiais

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

CAPÍTULO IV

Pessoal da AAC encarregue dos controlos

4.1. Inspectores de segurança da AAC

As acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil são conduzidas por inspectores de segurança da AAC devidamente qualificados.

4.2. Qualificação dos Inspectores da AAC

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

1. Habilitações não inferiores a curso que confira grau de licenciatura em área relevante ao exercício das funções.
2. Possuírem boa reputação moral e cívica.
3. Não terem sido condenados pelos seguintes crimes:
 - a) Tráfico ou posse de drogas;
 - b) Tráfico ou posse ilegal de armas;
 - c) Organização terrorista ou colaboração com organizações terroristas;
 - d) Sabotagem contra a defesa nacional;
 - e) Traição;
 - f) Atentado contra comunicação e outros serviços essenciais;
 - g) Organização criminosa;
 - h) Extorsão;

- i) Contra a segurança pública;
- j) Actos de interferência ilícita;
- k) Crimes sexuais;
- l) Burla;
- m) Fraudes;
- n) Furtos e roubos;
- o) Falsificação de documentos e corrupção.

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

5. Boa capacidade de expressão oral e escrita.

6. Qualificação na condução de acções de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, atestada pela frequência com aproveitamento de cursos de inspectores de segurança da aviação civil, ministrados por organizações de credibilidade reconhecida pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil, designadamente a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC), a Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC), a Associação de Transportadores Aéreos (IATA), a Associação Internacional de Aeroportos (ACI) e a Transportation Security Administration (TSA), ou idêntico curso aprovado ou homologado pela AAC, no âmbito do PNFTCSAC.

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

4.3. Formação e treino dos inspectores da AAC

1. A formação e o treino iniciais e recorrentes dos inspectores de segurança da AAC visam:

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

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

4.4. Deveres dos inspectores

São deveres dos inspectores de segurança da AAC:

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

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

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

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

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

6. Usar de reserva e discrição, e prevenir quaisquer acções susceptíveis de comprometer ou dificultar a acção administrativa, a reputação e eficácia da AAC;



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

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

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

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

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

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

13. Não perturbar o desenvolvimento das operações das entidades objecto das acções de controlo da qualidade;

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

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

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

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

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

4.5. Poderes dos Inspectores de segurança da AAC

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

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

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

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

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

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

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

7. Propor acções correctivas para ajudar as entidades objecto das acções de controlo da qualidade a ultrapassarem qualquer não conformidade detectada;

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

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

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

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

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

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

4.6. Composição das equipas

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

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

4.7. Repartição de tarefas entre os inspectores

4.7.1. Chefe de equipa

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

1. Estuda os documentos preliminares;
2. Prepara o plano da acção de controlo em concertação com o responsável de segurança da entidade regulada;
3. Enquadra e assiste os restantes membros da equipa;
4. Conduz a reunião de abertura;
5. Decide quanto ao reajustamento do plano da acção de controlo;
6. Participa na acção de controlo no terreno;
7. Enquadra as reuniões internas à equipa;
8. Dirige a reunião final;
9. Assegura a elaboração dos relatórios;
10. Recolhe as contribuições dos diferentes membros da equipa;
11. Envia o relatório final à entidade regulada;
12. Responde às questões eventuais suscitadas pela entidade regulada.

4.7.2. Membros da equipa

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

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

CAPÍTULO V

Acções de controlo da qualidade

5.1. Planificação

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

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



5.2. Critérios de prioridade

1. As actividades de controlo devem ser planificadas tendo por base a avaliação do risco, as necessidades e os recursos disponíveis.

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

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

5.3. Tipos de acções de controlo da qualidade

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

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

5.4. Aspectos alvo do controlo da qualidade

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

1. Organização da segurança da entidade alvo da acção de controlo da qualidade;
2. Programas de Segurança e Planos de Contingência dos diferentes operadores;
3. PICQS, se exigido;
4. A formação do pessoal de segurança e outro;
5. As medidas de controlo de acesso;
6. As medidas relativas às aeronaves;
7. As medidas relativas aos passageiros e respectivas bagagens de mão;
8. As medidas relativas às bagagens de porão;
9. As medidas relativas à carga, aos correios e às encomendas postais;

10. As medidas relativas ao *catering*;

11. As medidas relativas ao *co-mat* e ao *co-mail*;

12. As medidas relativas aos equipamentos de segurança;

13. As medidas aplicáveis à aviação geral;

14. As medidas relativas ao *design* das infra-estruturas aeroportuárias;

15. As medidas relativas à gestão de crises;

16. Os procedimentos dos órgãos do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) relativos aos planos de contingência AVSEC;

17. O desempenho do pessoal que implementa controlos de segurança.

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

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

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

5.6. Categorização das conformidades

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

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

5.7. Relatórios das acções

1. No final de cada acção de controlo da qualidade deve ser elaborado um relatório, compreendendo:

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

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

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



5.8. Balanço anual

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

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

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

CAPÍTULO VI

Acções correctivas e medidas coactivas

6.1. Acções correctivas

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

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

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

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

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

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

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

6.2. Medidas coactivas

Em todas as acções de controlo da qualidade, sempre que se constatar uma infracção aos regulamentos, ou sempre que haja participação ou

denúncia, ou quando as acções previstas no plano de acções correctivas não forem realizadas, a Autoridade de Segurança da Aviação Civil, pode tomar medidas de coacção proporcionais à gravidade da falta verificada, que passam por:

1. Conselhos verbais ou escritos, nos casos de deficiências menores, devendo manter-se os registos do aconselhamento realizado;
2. Autos de advertência nos termos da lei para impor uma acção correctiva, nos casos de infracção, que consista em irregularidade sanável, e da qual não resulte prejuízo irreparável para a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea, deixando-se claro que pode ser levantado auto de contra-ordenação, caso a advertência não surta efeito;
3. Levantamento e instrução nos termos da legislação vigente, de autos de contra-ordenações aeronáuticas, nos casos de infracção aos regulamentos, ou ainda, nos casos de incumprimento das medidas recomendadas no auto de advertência, na ocorrência de transgressões recorrentes ou graves, susceptíveis de pôr em causa a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea.

CAPÍTULO VII

Desenvolvimento das acções de controlo da qualidade

7.1. Auditorias

7.1.1. Enquadramento

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

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

7.1.2. Objectivo da auditoria

O objectivo da auditoria é:

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

7.1.3. Tipos de auditoria

Dependendo das circunstâncias, são realizadas as seguintes auditorias:

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

7.1.4. As etapas da auditoria

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

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



7.1.5. A preparação da auditoria

A preparação duma auditoria compreende:

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

7.1.5.1. Estudo dos documentos

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

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

2. Na fase da preparação da auditoria, o chefe da equipa de auditoria encaminha um questionário prévio a entidade a ser auditada com a antecedência de 60 (sessenta) dias, o qual deve ser devidamente preenchido e devolvido à procedência no prazo de 15 (quinze) dias após o recebimento.

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

7.1.5.2. Plano da auditoria

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

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

7.1.5.3. Conteúdo da reunião de abertura

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

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

7.1.6. Condução da auditoria

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

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

7.1.7. Conclusões da auditoria

Concluída a auditoria propriamente dita, seguem-se:

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

7.1.8. Reunião final

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

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

7.2. Inspeções

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

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

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

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

7.3. Testes

7.3.1. Enquadramento

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

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

7.3.2. Objectivo dos testes

O objectivo dos testes é:

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



2 036000 002746

7.3.3. Alvo dos testes

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

7.3.4. Competência e autorização

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

7.3.5. Cuidados a ter com os testes

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

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

7.3.6. Materiais de teste

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

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

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

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

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

7.3.7. Plano dos testes

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

2. Devem constar do plano de testes:

- a) Os objectivos do teste;
- b) O pessoal responsável pelos testes;
- c) A medida de segurança a ser testada;
- d) Os procedimentos do teste;
- e) O objecto de teste; e
- f) A determinação da efectividade.

7.3.8. Procedimentos de teste

1. Para assegurar a repetição dos testes o inspector deve definir exactamente como o teste deve ser executado.

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

- a) **Claros** – o papel e as responsabilidades de cada um dos envolvidos devem estar definidas e os procedimentos devem conter detalhes suficientes para assegurar que todos conhecem o modo como o teste é conduzido;

b) **Criativos** – os testes contra as medidas de segurança devem ser alterados com frequência de modo a reflectirem a ameaça conhecida e as capacidades dos terroristas;

c) **Implementados de forma consistente** – para que os resultados sejam comparáveis, e serem úteis ao sistema de segurança, os testes devem ser conduzidos uniformemente, em diferentes locais e em diferentes ocasiões;

d) **Contínuos** – os testes devem ser conduzidos frequentemente não apenas para se aferir da efectividade das medidas de segurança, mas também para se combater e prevenir o relaxamento do pessoal de segurança.

7.3.9. Condução dos testes

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

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

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

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

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

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

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

7.3.10. Determinação da efectividade das medidas

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

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

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

a) **Positivo**, quando o individuo testado identifica a situação anómala ou o simulacro de arma ou de engenho explosivo como sendo uma ameaça e tomar as providências necessárias a resolver a situação;

b) **Negativo**, quando o individuo testado não reconhece a situação anómala, não detecta ou não reconhece o simulacro de arma ou de engenho explosivo como sendo artigo proibido e deixa passar a pessoa que faz o teste;

c) **Inálido**, quando o individuo testado tem conhecimento da realização do teste ou há um funcionamento deficiente do equipamento de segurança.

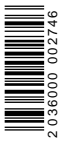
7.3.11. Medidas em caso de teste negativo

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

7.3.12. Inspector responsável pelos testes

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

1. Planificar o teste;



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

7.3.13. Relatório dos testes

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

1. A data e a hora do teste;
2. A composição da equipa de teste;
3. Os objectivos do teste;
4. O *briefing* feito;
5. As pessoas que foram informadas do teste;
6. As pessoas testadas;
7. O método utilizado;
8. A forma como o teste decorreu;
9. O resultado do teste;
10. Os treinos recebidos pelo pessoal testado;
11. Tempo de serviço da pessoa testada;
12. O grau de supervisão exercido sobre a pessoa testada;
13. Qualquer circunstância que possa ter contribuído para os resultados;
14. As conclusões retiradas do teste, incluindo a avaliação;
15. As recomendações a serem implementadas pela entidade testada, através dum plano de acções correctivas.

7.3.14. Acções rectificativas

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

2. A unidade orgânica da AAC responsável pela segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita deve assegurar a realização de acções de seguimento para garantir a efectiva implementação das acções correctivas propostas e aprovadas.

7.4. Inquéritos

7.4.1. Enquadramento

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

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

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

7.4.2. Objectivo dos inquéritos

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

7.4.3. Procedimentos

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

7.4.4. Relatórios

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

7.5. Investigações

7.5.1. Enquadramento

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

7.5.2. Objectivo das investigações

O objectivo das investigações é determinar:

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

7.5.3. Condução das investigações

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

2. Os investigadores devem:

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

7.5.4. Registos e relatórios

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

7.6. Exercícios de gestão de crises

7.6.1. Enquadramento

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

7.6.2. Objectivo dos exercícios de gestão de crises

Os exercícios de gestão de crises visam testar:

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

7.6.3. Tipos de exercícios

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

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



7.6.3.1. Exercícios de mesa

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

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

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

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

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

6. Os exercícios de mesa devem ter lugar duas vezes por ano, sem coincidirem contudo com outros tipos de exercícios, sem prejuízo dos executados a título de coordenação e preparação antes dum exercício geral ou parcial.

7.6.3.2. Características do exercício parcial

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

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

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

4. As administrações aeroportuárias e os operadores aéreos devem realizar pelo menos 1 (um) exercício parcial de gestão de crises de segurança de 18 (dezoito) em 18 (dezoito) meses.

7.6.3.3. Características do exercício geral

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

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

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

7.6.4. Programação dos exercícios

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VIII

Controlo da qualidade interno

8.1. Controlo interno

1. As administrações aeroportuárias, os operadores aéreos, os serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de assistência em escala e os agentes reconhecidos devem efectuar acções de controlo da qualidade nas suas respectivas organizações, bem como naquelas com as quais mantêm relações com implicação directa na segurança da aviação civil.

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

8.2. Frequência

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

1. No caso de auditorias de segurança, pelo menos 1 (uma) em cada dois anos, devendo abranger no caso dos operadores aéreos, para além da base, as escalas nacionais e estrangeiras;
2. No caso de inspecções, pelo menos 1 (uma) em cada semestre;
3. No caso de testes, pelo menos 1 (um) em cada semestre;
4. Para os inquéritos, dependente das necessidades de segurança;
5. No caso de exercícios de mesa, a frequência estabelecida em 7.6.3.1;
6. Exercícios parciais e exercícios gerais, a frequência estabelecida em 7.6.3.2 e 7.6.3.3, respectivamente.

8.3. Planificação e condução das acções

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

8.4. Notificação

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

CAPÍTULO IX

Bolsa de Inspectores nacionais

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

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

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

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*



2 036000 002746