



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 430,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do « <i>Diário da República</i> », deve ser dirigida à Imprensa Nacional — E. P., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: «Imprensa»	ASSINATURAS		O preço de cada linha publicada nos <i>Diários da República</i> 1.ª e 2.ª séries é de Kz: 75,00 e para a 3.ª série Kz: 95,00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — E. P.	
		Ano		
	As três séries.	Kz: 400 275,00		
	A 1.ª série	Kz: 236 250,00		
	A 2.ª série	Kz: 123 500,00		
	A 3.ª série	Kz: 95 700,00		

SUMÁRIO

Presidente da República

Decreto presidencial n.º 130/10:

Aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Decreto presidencial n.º 130/10 de 7 de Julho

Havendo necessidade de se implementar o disposto no artigo 74.º da Lei da Aviação Civil, aprovando-se o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;

Considerando que o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil é o instrumento do Sistema de Facilitação e Segurança da Aviação Civil, que especifica as normas, regulamentos, métodos e procedimentos aplicáveis à prossecução dos objectivos da segurança da aviação civil;

Atendendo à necessidade de ajustamento do Sistema Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil às normas e práticas recomendadas pelos organismos internos e internacionais para fazer face aos novos perfis de ameaça à aviação civil;

O Presidente da República decreta, nos termos das disposições combinadas da alínea *l*) do artigo 120.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

Artigo 1.º — É aprovado o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, anexo ao presente diploma do qual é parte integrante.

Art. 2.º — As dúvidas e omissões resultantes da interpretação do presente diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

Art. 3.º — O presente decreto presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 21 de Maio de 2010.

Publique-se.

Luanda, aos 9 de Junho de 2010.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL (PNSAC)

1. Objectivos e âmbito de aplicação:

1.1. Objectivos do programa:

O objectivo do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) é o de garantir a segurança de passageiros, tripulações, pessoal de terra e o público em todos os aspectos relacionados à salvaguarda da aviação civil contra actos de interferência ilícita dentro da República de Angola.

O objectivo do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) é assegurar que todas as organizações adequadas do Governo de Angola e todas as empresas comerciais envolvidas na aviação civil estejam engajadas cooperativamente para oferecer um sistema de aviação civil protegido e seguro através do estabelecimento claro de deveres, responsabilidades, padrões e autoridades para a segurança da aviação civil, num único documento. O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) especifica medidas de segurança na aviação para operações normais e determina o rápido incremento de medidas de segurança no caso de novas exigências ou ameaças.

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) está em conformidade com os padrões e práticas recomendadas contidos no Anexo 17 (Segurança) da Convenção sobre Aviação Civil Internacional conforme publicado pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e com outras exigências relevantes estabelecidas por Angola.

1.2. Âmbito de aplicação:

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) tem força legal pela autoridade providenciada no Decreto n.º 8/09, publicado em 25 de Junho.

Todos os ministérios, agências, departamentos e organizações do Governo de Angola envolvido, devem cumprir com as exigências estabelecidas pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC). Casos de não cumprimento do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) serão encaminhados ao Conselho de Ministros para as acções apropriadas. É responsabilidade de cada organização envolvida, notificar imediatamente ao director geral do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) caso a organização não possa cumprir com qualquer dos requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

Além disso, todas as companhias aéreas, operadores de aeronaves, corporações privadas e empresas fazendo negócios em ou com um aeroporto em Angola devem cumprir com as porções pertinentes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) ou qualquer outro programa autorizado pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC). O incumprimento destes requisitos constitui fundamento para impedir a companhia aérea, operador de aeronave, corporação ou empresa de fazer negócios em ou com qualquer parte de um aeroporto em Angola.

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) se aplica a todas as operações regulares de aereo-

naves comerciais internacionais e todas as operações regulares de aeronaves domésticas. As provisões do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) se aplicam às operações de voos fretados somente se o operador da aeronave utilizar uma área designada de embarque onde todos os passageiros são inspeccionados de acordo com os requisitos e padrões do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC). O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) não se aplica a todos operadores de aeronaves de carga.

1.2.1. Responsabilidades do Executivo:

Os seguintes órgãos da administração do Estado têm responsabilidades específicas de segurança da aviação sob o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC). As responsabilidades detalhadas de cada órgão estão descritas no capítulo IV. Os órgãos listados abaixo têm obrigações para com o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) e têm que concordar com suas responsabilidades atribuídas. O cumprimento destas responsabilidades para cada órgão pode ser monitorada ou avaliada como parte do Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil:

Provedores de Serviços Aeroportuários e Navegação Aérea;
 Polícia Nacional;
 Forças Armadas;
 Direcção Nacional das Alfândegas;
 Empresa Nacional de Correios;
 Serviço de Inteligência Externa;
 Serviço de Inteligência e Segurança do Estado;
 Serviços de Migração e Estrangeiros;
 Ministério das Relações Exteriores.

1.2.2. Aplicação nas operações domésticas:

Angola possui recursos exíguos e capacidade limitada para implementar o disposto no Anexo 17 nos principais aeródromos. A meta é gradualmente estender a aplicação das exigências do Anexo 17 a todos os aeródromos nacionais.

Os aeródromos dentro de Angola estão divididos em quatro categorias com o objectivo de cumprir com este e outros programas de segurança da aviação. Estas categorias de aeródromos são determinadas pelo número de voos comerciais de passageiros e da movimentação de aeronaves domésticas e internacionais, o número de passageiros atendidos pelo aeródromo e o tamanho e tipo das aeronaves que operam no aeródromo.

1.3. Categorias dos aeródromos:**1.3.1. Categoria 1:**

O único aeródromo na categoria 1 é o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, que deve cumprir com todas as exigências deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

1.3.2. Categoria 2.**Aeroportos:**

Benguela;
Cabinda;
Huambo;
Luena;
Ondjiva;
Soyo;
Lubango;
Catumbela.

Responsabilidades:

Nomear um chefe da segurança de cada aeroporto (ASD/C); e

Desenvolver, executar e manter um Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) que cumpre com os requisitos para os aeroportos da categoria 2 designados no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

1.3.3. Categoria 3:**Aeródromos:**

Cafunfo;
Dundo;
Kuito;
Lucapa;
Malanje;
Mbanza Congo;
Menongue;
Namibe;
Saurimo;
Uíge;
Sumbe;
Negage.

Responsabilidades:

Nomear um chefe da segurança de cada aeroporto; e

Assistir qualquer operador de aeronave necessário para ter um PSOA de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) para atender os requisitos do programa.

1.3.4. Categoria 4.**Aeródromos:**

Porto Amboim;
N'Zagi;
Wako-Kungo;
Carianga (Ndalatando);
Kuito Kuanavale;
N'Zeto;
Cahama;
Xangongo.

Responsabilidades:

Nomear um chefe da segurança de cada aeroporto; e
Assistir qualquer operador de aeronave necessário para ter um PSOA de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) para atender os requisitos do programa.

1.4. Segurança e facilitação:

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) deve executar aquelas partes aplicáveis da ICAO — Organização da Aviação Civil Internacional Anexo 9, Facilitação, referentes à cooperação internacional em assuntos de segurança da aviação civil.

2. Definições e acrónimos:**2.1. Definições pertinentes ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC):**

Aeronave – Aparelho cuja sustentação na atmosfera provém principalmente das reacções do ar nas suas superfícies.

Aeronave de passageiros – Aeronave certificada para o transporte de passageiros.

Aeronave em serviço – Aeronave estacionada que beneficia de vigilância suficiente para detecção do acesso não autorizado.

Aeronave em voo – Condição operacional de uma aeronave desde o momento que as suas portas são fechadas após o embarque, até ao momento em que tais portas são abertas para o desembarque após o voo.

Aeronave fora de serviço – Aeronave estacionada por um período de mais de 12 horas ou que não esteja sob vigilância suficiente para que se detecte o acesso não autorizado.

Aeroporto internacional – Aeroporto designado pelo Estado Contratante em cujo território se encontra situado, como ponto de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, no qual podem ser realizados procedimentos e formalidades aduaneiras, migratórias, saúde pública, quarentena de animais e plantas ou outras aplicáveis.

Aeródromo nacional – Aeródromo de entrada e saída de tráfego aéreo doméstico.

Agente autorizado – Agente, transportador de frete, ou outra entidade que efectue negócios com um operador aéreo e executa controlos de segurança aceites ou exigidos pela autoridade apropriada com relação à carga, correio, encomendas ou correio expresso.

Alerta de bomba – Situação de alerta iniciada por autoridades competentes para activar um plano de intervenção para fazer face a possíveis consequências surgidas de uma ameaça comunicada ou resultante da descoberta de dispositivos ou artigos suspeitos numa aeronave, aeroporto ou qualquer instalação da aviação civil.

Ameaça de bomba – Ameaça comunicada ou resultante da existência de explosivos passíveis de afectar directamente a segurança de uma aeronave em voo, em terra, ou em qualquer instalação do aeroporto ou da aviação civil, incluindo pessoas numa aeronave ou aeroporto.

Área de armazenamento de bagagens – Área na qual a bagagem despachada/acompanhada é armazenada enquanto aguarda o seu embarque na aeronave ou na qual bagagem mal encaminhada ou extraviada é armazenada até que seja reenviada, reclamada ou, de outra forma, descartada.

Área de carga – Espaços e instalações em terra disponíveis para o tratamento da carga. Isto inclui pátios, edifícios de carga, armazéns, estacionamentos de veículos, e acessos associados.

Área de classificação/triagem de bagagem – Área na qual é efectuada a triagem da bagagem à partida, e a classificação da bagagem à chegada para entrega aos passageiros ou transferência para outra aeronave.

Área de manutenção de aeronaves – Espaço e instalações em terra destinadas à manutenção das aeronaves. Isto inclui a placa de estacionamento, hangares, edifícios e oficinas, estacionamentos de veículos, e vias de acesso associadas.

Área de movimento – Parte de um aeródromo destinada ao estacionamento, rolagem, descolagem e aterragem das aeronaves, abarcando a placa de estacionamento e a área de manobra.

Área de Operações Aéreas (AOA) – Parte de um aeroporto, destinada para o movimento das aeronaves, na qual o acesso público ou não autorizado é restringido.

Área restrita de segurança/controlada – Áreas do lado ar de um aeroporto, identificadas como áreas prioritárias de risco, nas quais além do controlo de acesso, são aplicados outros controlos adicionais.

Área esterilizada – Área compreendida entre o ponto de inspecção de passageiros ou posto de controlo de verificação até a aeronave, na qual o acesso é estritamente controlado e todas as pessoas que entrem em tais áreas estão sujeitas a

procedimentos similares de verificação. A área estéril é uma parte da área restrita de segurança/controlada do aeroporto.

Área não restrita – Áreas de um aeroporto onde o acesso ao público não é restringido de nenhuma maneira.

Artigo/artigo proibido – Objecto passível de ser utilizado para cometer actos de interferência ilícita e que não tenha sido declarado adequadamente e submetido às leis e regulamentos aplicáveis. Pode também incluir mercadorias perigosas.

Acto de interferência ilícita contra aviação civil – actos ou tentativa de ameaça à segurança da aviação civil e do transporte aéreo, tais como:

Controlo ilícito de aeronaves no solo ou em voo, pela força, ameaça de força ou qualquer outra forma de intimidação;

Violência realizada contra uma pessoa a bordo de uma aeronave durante o voo, que pela sua natureza, constitua perigo para a segurança da aeronave;

Destruição ou danificação de uma aeronave em serviço que impossibilite de voar ou que devido à sua natureza constitua perigo para a segurança da aeronave durante o voo;

Colocação directa ou indirecta numa aeronave em serviço por qualquer meio, de artefactos ou substâncias capazes de destruí-la ou de lhe causar danos que impossibilitem de voar;

Devido à sua natureza constituam perigo para a segurança da aeronave durante um voo;

Destruição, danificação, ou perturbação do funcionamento das instalações e serviços à navegação aérea, se tais actos por sua natureza, constituírem perigo para a segurança das aeronaves em voo;

Comunicação consciente de falsas informações que coloquem em perigo a segurança de uma aeronave em voo;

Utilização ilícita ou intencional de qualquer objecto, substância ou arma para;

Realização de actos de violência contra pessoas num aeroporto que preste serviços à aviação civil, causando ou podendo causar lesões graves ou morte;

Destruição, danificação ou perturbação nas instalações ou serviços de um aeroporto que sirva à aviação civil ou de uma aeronave localizada num aeroporto, caso tal acto coloque em perigo a segurança do aeroporto.

Artefacto explosivo artesanal – Dispositivo explosivo criado ou montado por um indivíduo a partir de componentes de fabricação comerciais ou doméstica. É normalmente projectado para ser ocultado ou escondido, seja para transporte ou uso.

Auditoria de segurança – Exame minucioso para aferir o cumprimento de todos os aspectos relativos à adequação e implementação de um programa de segurança.

Nota: Inclui as áreas de embarque de passageiros da aviação comercial desde o ponto de verificação até à aeronave; a placa de estacionamento; as áreas de preparação da bagagem, incluindo as áreas nas quais são parquadas as aeronaves que regressam ao serviço após manutenção; áreas onde se concentra a bagagem e a carga verificada; galpões de carga, centros de correio, catering do lado ar, e dependências de limpeza de aeronaves.

Autoridade aeroportuária – Termo usado no Anexo 17 da ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional para descrever a entidade responsável pela coordenação de todos os aspectos do Programa de Segurança do Aeroporto.

Autoridade apropriada para segurança da aviação – Autoridade designada pelo Estado Contratante da ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional, como responsável pelo desenvolvimento, implementação e manutenção do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil dentro do seu território.

Autorizações – Passe ou outra documentação emitida às pessoas individuais que laboram nos aeroportos ou que de outra forma necessitem do acesso autorizado aos aeroportos ou às suas áreas restritas. As autorizações são emitidas com objectivo de facilitar o acesso e identificar o indivíduo e incluem a documentação de veículo emitida para fins similares. As autorizações são as vezes referidas como passes de acesso ou autorizações da entidade aeroportuária.

Aviação corporativa – Operação ou utilização não comercial de aeronaves pilotadas por profissionais, para o transporte de passageiros ou bens envolvidos nas actividades de uma empresa. A aviação corporativa é um subconjunto da aviação geral.

Aviação geral – Operações não regulares nem remuneradas da aviação civil, na qual se excluem os serviços aéreos regulares e as operações de transporte aéreo comercial não regular.

Bagagem – Propriedade pessoal de passageiros ou da tripulação transportada numa aeronave mediante contrato ou arranjo similar com o respectivo operador.

Bagagem acompanhada – Bagagem de um passageiro aceite por um operador aéreo, cujo transporte é efectuado no compartimento de carga da mesma aeronave na qual o passageiro é transportado.

Bagagem despachada – Bagagem de passageiros que tenha sido entregue à guarda do operador e para a qual foi emitida ao passageiro a respectiva etiqueta de reclamação de bagagem. Toda bagagem despachada deve encontrar-se à guarda do operador.

Bagagem de cabina – Artigos de natureza pessoal autorizados pelo operador aéreo para o transporte na cabina da aeronave e que devem ser alvo de verificações ou inspecções de acordo com a regulamentação aplicável.

Bagagem de correio – Volumes despachados por um ou mais operadores, transportados como bagagem acompanhada à custódia de um passageiro ao abrigo da documentação normal aplicável.

Bagagem em transferência – Bagagem que num aeroporto faz ligação entre dois voos diferentes, sem interferência do passageiro seu proprietário. Aplica-se tanto no caso de os dois voos serem do mesmo transportador aéreo ou de transportadores diferentes.

Bagagem em trânsito – Bagagem que num aeroporto chega e parte no mesmo voo, aplica-se também nas situações em que o transportador muda de avião, mas também o número de voo de chegada.

Bagagem não acompanhada – Bagagem transportada como carga e que pode ou não ser transportada na mesma aeronave com a pessoa à qual pertence.

Bagagem não identificada – Bagagem localizada num aeroporto, com ou sem a respectiva etiqueta, que não tenha sido recolhida ou identificada com um passageiro ou membro de tripulação.

Bagagem não reclamada – Bagagem que chega a um aeroporto num voo e não é recolhida ou reclamada por um passageiro ou membro de tripulação.

Bagagem extraviada ou mal encaminhada – Bagagem despachada que tenha sido involuntária ou inadvertidamente separada do respectivo passageiro ou membros da tripulação.

Bagagem de mão – Veja bagagem de cabina.

Caminhão bomba – Veja artefacto explosivo artesanal transportado em veículo.

Carga – Qualquer bem ou propriedade que não seja correio, provisões, e bagagem acompanhada ou extraviada embarcada numa aeronave.

Carga conhecida – Consignação de carga aceite por um agente autorizado ou por um operador directamente de um agente autorizado, operador ou transportador/consignador conhecido a qual já tenham sido aplicados os controlos de segurança adequados, estando a partir daí protegida contra interferência ilícita, ou consignação de carga desconhecida que tenha sido submetida a controlos de segurança adequados, tornando-se assim «conhecida», e portanto protegida contra interferência ilícita.

Carga desconhecida – Consignação de carga entregue por um agente ou operador autorizado que não tenha sido submetida a controlos adequados de segurança, ou consignação de carga submetida a controlos adequados de segurança do qual resulta a suspeita ou a certeza de ter sido alvo de interferência não autorizada.

Carga integrada/consolidada – Consignação de pacotes ou outros artigos originados por mais de uma pessoa que tenham celebrado um acordo para o transporte aéreo com uma pessoa ou entidade diferente do transportador-operador.

Carro bomba – Veja artefacto explosivo artesanal transportado em veículo.

Catering – Alimentos, bebidas, aperitivos, agasalhos, artigos de higiene e conforto pessoais e artigos isentos de taxas, embarcados numa aeronave para consumo pelos passageiros e a tripulação.

Centro de gestão de crises – Local designado no qual o pessoal da administração do aeroporto, das operações e de apoio se reúne para coordenar as respostas às emergências ou eventos incomuns ocorridos no interior do perímetro aeroportuário, ou que possuam impacto sobre as operações do aeroporto.

Centro de operações de emergência – Veja centro de gestão de crises.

Centro de operações de segurança – Local estabelecido para o monitoramento dos sistemas de segurança, e muitas vezes utilizado para dirigir as operações da organização de segurança do aeroporto.

Centro de operações do aeroporto – Centro de controlo de todas as aeronaves em terra no aeroporto e para a manutenção do aeroporto em condições operacionais. O COA não controla as chegadas ou partidas das aeronaves.

Certificação – Avaliação e confirmação formal efectuada pela autoridade apropriada de segurança da aviação, ou em seu nome, atestando que uma pessoa possui as competências necessárias para o desempenho de funções específicas num nível aceitável em conformidade com os padrões definidos por tal autoridade.

Registo/Check-in – Processo no qual um passageiro ou tripulante apresenta-se ao operador aéreo para os procedimentos de aceitação a um voo específico. É normalmente associado à emissão de um cartão de embarque e à aceitação da bagagem despachada/custodiada.

Co-Mail/Comail – Abreviatura para o correio de um operador aéreo e outros documentos semelhantes enviados pela rede de estações do operador aéreo a bordo de suas próprias aeronaves.

Co-Mat/Comat – Abreviatura para os materiais de um operador aéreo enviados pela rede de estações do operador aéreo a bordo de suas próprias aeronaves.

Comité de Segurança do Aeroporto – Comité estabelecido ao abrigo das exigências do Anexo 17 da ICAO — Organização da Aviação Civil Internacional para coordenar a implementação das medidas de segurança exigido pelo Programa de Segurança do Aeroporto.

Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil – Comité estabelecido ao abrigo das exigências do Anexo 17 da ICAO para coordenar a implementação das medidas de segurança exigidas pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil ao nível nacional do Governo.

Contentor de bagagem – Dispositivo no qual a bagagem é carregada para o transporte em certas aeronaves. Os contentores são frequentemente designados por Dispositivos de Carga Unitários (ULD).

Controlo do acesso – Conjunto das medidas de segurança relativas ao acesso dos passageiros, funcionários do aeroporto e dos operadores aéreos, outros funcionários, pessoal autorizado, e dos visitantes às áreas restritas de segurança de um aeroporto.

Controlo de narcóticos – Conjunto das medidas relativas ao controlo da movimentação ilícita de narcóticos e substâncias psicotrópicas por via aérea.

Controlo de qualidade – Auditorias, inspecções, pesquisas, testes, exercícios ou investigações efectuadas aos resultados dos processos ou funções de segurança com objectivo de determinar o cumprimento dos padrões técnicos, de desempenho ou de qualidade estabelecidos.

Controlo de segurança – Meios através dos quais torna-se possível impedir a introdução de armas, explosivos ou outros artefactos e dispositivos perigosos que possam ser utilizados para cometer actos de interferência ilícita.

Convenção de Chicago – Convenção sobre Aviação Civil Internacional e seus anexos, assinada em Chicago em 7 de

Dezembro de 1944, que criou a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Correio – Despachos de correspondência e outros artigos de natureza similar oferecidos por serviços postais especializados de acordo com as regras da União Postal Universal.

Deportado – Pessoa a quem tenha recaído uma ordem formal de retirada compulsiva do território de um país.

Desactivação de engenhos explosivos – Termo militar utilizado para descrever unidades especializadas na localização, desactivação e destruição de dispositivos explosivos suspeitos. Estas unidades especializadas são geralmente denominadas pela polícia ou por agências civis como «Unidades Anti-Bombas».

Desempenho humano – Capacidade e limitações humanas que tenham um impacto sobre a segurança, eficiência e protecção das operações aéreas.

Detector de vestígios de explosivos – Sistema tecnológico singular ou combinado de tecnologias diferentes, capaz de detectar quantidades muito pequenas (1 bilionésimo ou 10⁻⁹ de grama), e de indicar por meio de alarmes, a existência de materiais explosivos contidos em bagagens ou outros artigos submetidos à inspecção.

Detector manual de metais – Dispositivo portátil alimentado à bateria, operado manualmente para detecção da presença de objectos de metal nas suas proximidades. É normalmente utilizado para a verificação secundária de passageiros cuja passagem tenha accionado o alarme do pórtico detector de metais.

Dispositivo explosivo artesanal transportado em veículos – Dispositivo explosivo improvisado de tamanho considerável, colocado ou ocultado num veículo, projectado para utilização em ataques a edifícios, estruturas ou aglomerados de pessoas.

Distintivos – Veja autorizações.

Documento de viagem – Passaporte ou outro documento oficial de identidade emitido por um Estado ou organização, que pode ser utilizado pelo seu legítimo titular para viagens internacionais.

Instalação de carga – Edifício no qual é feita a passagem da carga entre o transporte aéreo e terrestre, onde se encontram localizadas instalações de processamento, ou no qual a carga é armazenada enquanto aguarda a transferência para o transporte aéreo ou terrestre.

Emergência – Condição ou evento que pode causar, ou que tenha causado, uma ameaça contra a segurança ou a vida de passageiros, visitantes ou pessoal num aeroporto.

Equipamento de segurança – Dispositivos de natureza especializada e utilização individual ou como parte integrante de um sistema, para prevenção ou detecção de actos de interferência ilícita contra a aviação civil ou respectivas instalações.

Acariação positiva de mala – Veja reconciliação de Bagagem.

Unidades anti-bombas – Veja desactivação de engenhos explosivos.

Estado de Registro – Estado Contratante da ICAO no qual a aeronave está registada.

Estado do operador – Estado Contratante da ICAO — Organização da Aviação Civil Internacional que tenha emitido o certificado de operador aéreo, ou que por acordo com o Estado de Registro da aeronave, seja responsável pela supervisão operacional (certificação e fiscalização contínua) através da emissão, validação e monitorização contínua do certificado do operador aéreo.

Explosivo – Substância sólida, líquida ou mistura de substâncias cuja natureza seja capaz de emitir gases por reacção química a uma dada temperatura, pressão ou velocidade de forma a provocar danos à área circundante. Enquadram-se neste grupo as substâncias pirotécnicas ainda que não emitam gases. Excluem-se as substâncias que não sendo por natureza explosivas, possam originar atmosferas explosivas de gás, vapor ou poeira.

Facilitação – Administração eficiente de processos exigidos de controlo com o objectivo de agilizar as formalidades de desembarço de pessoas ou bens e prevenir atrasos operacionais desnecessários, ao abrigo dos padrões e práticas recomendadas do Anexo 9 da ICAO — Organização da Aviação Civil Internacional.

Frete – Veja carga.

Mercadorias perigosas – Veja mercadorias perigosas

Iluminação de segurança – Série de luminárias utilizadas para iluminação de áreas de segurança com objectivo de auxiliar a observação de actividades na área especificada.

Inspecção de segurança – Exame para verificação da implementação das exigências relevantes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil por uma companhia aérea, entidade aeroportuária ou outro organismo envolvido na segurança da aviação.

Interferência não autorizada – Interferência que ocorre quando qualquer artigo a ser transportado numa aeronave (ex. bagagem, carga, correio, provisões ou equipamento de catering) tenha sido submetido aos controlos de segurança aplicáveis e aceite para transporte por um operador, ficar posteriormente exposto ao contacto com uma pessoa que não foi verificada ou que não possui acesso autorizado a áreas restritas de segurança em que tais artigos são armazenados e manuseados. Também interferência relacionada com o acesso não autorizado aos passageiros, à aeronave e/ou à propriedade do operador que estejam em áreas restritas/estéreis de segurança por uma pessoa que não tenha sido verificada e/ou que não tenha acesso autorizado à tais áreas restritas/estéreis.

Investigação de segurança – Sindicância sobre qualquer tentativa ou acto de interferência ilícita contra a aviação civil ou qualquer instância alegada ou suspeita de não cumprimento com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil do Estado ou outras exigências legais ou regulamentares relativas à segurança na aviação civil.

Assento basculante – Assento localizado na parte de trás do compartimento de pilotagem e/ou na cabina ou no compartimento de carga, destinado a ser utilizado por tripulantes excedentários, acompanhantes da carga ou observadores.

Lado ar – Conjunto da área de movimento das aeronaves e passageiros, terrenos e edifícios adjacentes, cujo acesso é controlado ao abrigo das disposições do Programa de Segurança do Aeroporto.

Lado terra – Áreas e edifícios de um aeroporto aos quais os passageiros em viagem e o público não viajante têm acesso livre. (Veja também área não restrita).

Pesquisa de segurança – Avaliação das necessidades de segurança, incluindo a identificação das vulnerabilidades que possam ser exploradas para efectivação de um acto de interferência ilícita. A pesquisa de segurança inclui recomendações para acções correctivas e/ou medidas adicionais de segurança.

Pasta diplomática – Contentor que possui imunidade diplomática contra revista ou apreensão, utilizado para o transporte de correspondência ou outros artigos de natureza consular ou diplomática.

Tripulante – Um membro da tripulação de voo ou da tripulação da cabina de uma aeronave a quem o operador aéreo atribui tarefas numa aeronave durante o período de serviço de voo.

Membro da tripulação de voo – Tripulante licenciado encarregado de deveres essenciais à operação de um voo específico.

Mercadoria perigosa – Artigos ou substâncias, susceptíveis de representar risco à saúde, à segurança, à propriedade ou ao ambiente quando transportados via aérea, cuja classificação é efectuada ao abrigo do Documento 9284 da ICAO — Organização da Aviação Civil Internacional — Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Bens Perigosos por via Aérea, idêntico ao Regulamento de Bens Perigosos da IATA (RBP).

Oficial de segurança em voo – Pessoa empregada e treinada pelo Estado do Transportador ou por outro Estado Contratante para viajar numa aeronave com objectivo de protegê-la contra actos de interferência ilícita, excluindo pessoas empregadas para prestar protecção pessoal exclusiva para uma ou mais pessoas específicas a bordo da aeronave como guarda-costas pessoais. Outros termos usados para descrever esta função incluem delegado do ar e delegados do céu.

Operação de aviação geral – Operação de uma aeronave fora do âmbito das operações do transporte aéreo comercial ou trabalho aéreo.

Operador – Pessoa, organização ou empresa envolvida na operação de uma aeronave.

Passageiro inadmissível – Passageiro a quem é recusada a admissão e/ou entrada num país ou a quem é recusada a continuação da viagem para outro Estado do qual não é nacional. (e.g. falta de visto ou passaporte expirado).

Passageiro não pagante – Passageiro que beneficia de forma gratuita do transporte oferecido por um operador aéreo.

Passageiro destabilizador – Passageiro que não respeita as regras de conduta a observar nos aeroportos ou a bordo das aeronaves ou que não acata as instruções da tripulação, perturbando com isto a ordem e a disciplina.

Passageiros – Pessoas que beneficiam do transporte oferecido por um operador aéreo na base de um contrato comercial, excluindo os tripulantes da aeronave.

Passageiros em transferência – Passageiros que efectuam ligações directas num aeroporto entre dois voos diferentes, tendo cada voo número de identificação diferente.

Passageiros em trânsito – Passageiros que partem de um aeroporto no mesmo número de voo no qual chegaram. Tal processo poderá em certas circunstâncias implicar uma mudança de aeronave.

Passes – Veja autorizações.

Placa de estacionamento – Área definida num aeroporto terrestre destinada às operações de embarque e desembarque de passageiros, correio ou carga, reabastecimento, estacionamento ou manutenção das aeronaves.

Piloto comandante – Piloto designado pelo operador aéreo como responsável pelo controlo operacional e pela condução segura de um voo, estando ou não aos comandos da aeronave.

Plano de contingência – Plano ou programa preparado pela administração de um aeroporto, para a resposta rápida e coordenada de determinado tipo de ameaça ou incidente contra a segurança. O plano de contingência não substitui nem invalida o Programa de Emergência do Aeroporto, que fornece resposta inicial e medidas directivas.

Manga de embarque de passageiros – Corredor telescópico que se estende desde um terminal do aeroporto até uma aeronave destinado ao embarque e desembarque de passageiros.

Ponto de origem – Local no qual a viagem aérea tem início.

Ponto vulnerável – Área, local ou instalação ligada ou situada num aeroporto que em caso de danificação ou violação, prejudica seriamente o normal funcionamento do aeroporto.

Pórtico detector de traços de explosivos – Sistema tecnológico singular ou combinado de tecnologias diferentes, capaz de detectar quantidades muito pequenas (1 bilionésimo ou 10-9 de grama), e de indicar por meio de alarmes, a existência de materiais explosivos no corpo de uma pessoa submetida à inspecção.

Posição de aeronave – Área específica na placa de estacionamento destinada ao estacionamento de uma aeronave.

Posição de registo (check-in) – Local das instalações nas quais é efectuada a aceitação e registo da carga e dos passageiros e respectiva bagagem. Geralmente tais locais encontram-se no interior do terminal aeroportuário, mas podem localizar-se fora do recinto do aeroporto.

Posição fixa – Veja posição de aeronave.

Posição Isolada de Estacionamento (PIE) – Posição ou posições de estacionamento de aeronaves designadas no Programa de Segurança do Aeroporto e no Programa de Emergência do Aeroporto, para as quais uma aeronave sob ameaça de segurança ou de um acto de interferência ilícita deverá ser encaminhada para permitir a optimização das

respostas da segurança do aeroporto e dos serviços de emergência.

Princípios de factores humanos – Princípios aplicáveis à concepção, certificação, formação, treino, operação e manutenção, com objectivo de garantir uma interface segura entre a componente humana e os sistemas e tecnologias, através da devida consideração ao desempenho humano.

Programa de Emergência em Aeroportos (PEA) – Programa detalhado elaborado pela autoridade operadora de um aeroporto, onde constam instruções para as acções imediatas a ser adoptadas por todas as agências do aeroporto na eventualidade de uma emergência. O PEA é uma das exigências do Anexo 14 da ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional e inclui as acções a adoptar em caso de aterragens forçadas e incêndios de aeronaves, outros incêndios no aeroporto, emergências e calamidades meteorológicas, e outros incidentes de segurança, tais como sequestros e ameaças de bomba.

Programa de segurança – Medidas adotadas para salvarguardar a aviação civil internacional contra actos de interferência ilícita.

Programa de Segurança de Carga – Medidas de segurança estabelecidas dentro do Programa de Segurança do Aeroporto e do Programa de Segurança do Operador, preparadas de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, para o processamento, exame, inspecção, e/ou verificação de toda carga ou frete destinado ao embarque em aeronaves de passageiros.

Programa de Segurança da Companhia Aérea – Veja Programa de Segurança de Operador.

Programa de Segurança do Aeroporto (PSA) – Programa de segurança preparado pela autoridade que opera um aeroporto comercial, de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil do Estado e aprovado pela autoridade apropriada para segurança da aviação do Estado.

Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA) – Programa de segurança preparado por cada operador aéreo de acordo com as exigências estabelecidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil. O PSOA especifica as medidas de segurança a serem implementadas pelo operador de aeronaves em todos os voos partindo do Estado. O PSOA é ou pode ser específico a cada Estado. O PSOA também é chamado de Programa de Segurança da Companhia Aérea.

Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança na Aviação Civil – Programa de um Estado para implementar as exigências do controlo da qualidade estabelecidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – Programa escrito de um Estado com objectivo de salvarguardar as operações da aviação civil contra actos de interferência ilícita através de regulamentos, práticas e procedimentos que tenham em devida consideração a segurança, regularidade e eficiência das operações aéreas.

Programa Nacional de Treinamento de Segurança na Aviação Civil – Programa elaborado por um Estado com objectivo de implementar as exigências de formação e treino estabelecidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

Projeção de Imagem de Ameaça (TIP) – Programa de *software* introduzido em certas máquinas de raio X. Tal programa projecta imagens virtuais de artigos ofensivos (ex., revólveres, facas, artefactos explosivos artesanais) sobre uma imagem de raio X de uma mala real, permitindo o exame por sobreposição de contornos e fornecendo um *feedback* imediato ao operador da referida máquina, melhorando a habilidade do mesmo na detecção de tais imagens.

Propriedade – Correio, carga, bagagem de cabina, bagagem despachada e quaisquer outros artigos transportados em aeronaves de passageiros ao serviço de um operador aéreo, excluindo a propriedade transportada sob o «Programa de Transportador Conhecido».

Provisões – Artigos de natureza consumível para uso ou venda a bordo das aeronaves durante o voo, incluindo abastecimentos de *catering* e comissariado (*duty free*).

Provisões de catering – Artigos diferentes dos alimentos associados aos serviços de bordo prestados aos passageiros, incluindo jornais, revistas, auriculares, cassetes de áudio e de vídeo, travesseiros e cobertores, estojos de higiene pessoal, etc.

Combate à incêndio e salvamento em aterragens forçadas – Veja Salvamento e Combate à Incêndio em Aeroporto.

Recomposição – Acto ou procedimento efectuado por uma pessoa que acabou de passar por uma inspecção num posto de verificação de segurança no qual junta ou compõe os seus bens pessoais de forma a ser capaz de prosseguir para a área restrita de segurança.

Reconciliação de bagagem – Medidas de segurança estabelecidas pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil necessárias para assegurar a interface de toda bagagem com o respectivo passageiro acompanhante embarcando numa aeronave e que toda a bagagem restante carregada na aeronave esteja especificamente autorizada para transporte. A reconciliação de bagagem é às vezes referida como equiparação positiva de mala ou equiparação positiva de bagagem de passageiro.

Remover/Remoção – Acto ou processo no qual uma pessoa submetida a inspecção de segurança retira todos os artigos metálicos dos seus pertences antes de atravessar um Pórtico Detector de Metais ou de ser examinada por um Detector Manual de Metais.

Salvamento e Combate à Incêndio no Aeroporto (ARFF) – Termo da ICAO utilizado para descrever colectivamente todas as capacidades que o aeroporto dispõe para responder a aterragens forçadas, incêndio em aeronaves, no aeroporto e outras emergências.

Revista de segurança em aeronaves – Inspeção meticolosa no interior e no exterior de uma aeronave para detecção de objectos suspeitos, armas, explosivos, ou outros

dispositivos, artigos ou substâncias perigosas. Uma revista de segurança em aeronave é semelhante a uma verificação de segurança em aeronave, mas é mais intensiva ou invasiva. Os critérios para uma busca de segurança em aeronave devem ser estabelecidos pelo Programa de Segurança Nacional de Aviação Civil.

Sabotagem – Um acto ou omissão objectivando causar destruição maliciosa ou maldosa de propriedade que coloca em perigo, ou resulta em interferência ilícita com, a aviação civil internacional ou suas instalações.

Segurança – Combinação de medidas, recursos humanos e materiais com objectivo de salvaguardar a aviação civil contra actos de interferência ilícita.

Segurança integrada – Conceito em que o passageiro e sua bagagem acompanhada são submetidos somente a uma verificação de segurança durante a partida, mesmo se a viagem envolve múltiplas transferências.

Segurança na Aviação (AVSEC) – Combinação de medidas e de recursos humanos e materiais visando a salvaguarda da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

Selecionado – Passageiro escolhido pela autoridade aeroportuária, operador aéreo, agência de segurança, ou por qualquer outro método, a ser submetido à medidas adicionais de verificação de segurança além daquelas requeridas para todos os passageiros.

Serviço de Correio – Método de expedição efectuado por um ou mais operadores no qual são despachados e transportados como bagagem acompanhada de um passageiro ou emissário a bordo de serviços regulares de operadores aéreos.

Sistema de Detecção de Dispositivo Explosivo (SDDE) – Sistema ou combinação de tecnologias diferentes que inclui a capacidade de detecção e notificação por meio de alarmes de dispositivos explosivos ou suas componentes contidas na bagagem, independente do material do qual a mala é feita.

Sistema de Detecção de Explosivos (SDE) – Máquina que incorpora tecnologia de raio X para o exame da bagagem dotada de funções de detecção e alerta ao operador sobre explosivos contidos num artigo.

Sistema de Detecção de Intrusão (SDI) – Sistema independente ou agrupado destinado ao aviso e notificação antecipada de entradas não autorizadas a uma área restrita.

Sistema de Detecção de Intrusão ao Perímetro (SDIP) – Sistema composto de sensores de detecção eletrônica colocada ao longo da vedação do perímetro de um aeroporto para detectar a entrada não autorizada.

Sistema de Tratamento de Bagagem (STB) – Sistema controlado por computador para coordenar o encaminhamento da bagagem desde os balcões de *check-in* até o ponto em que a bagagem é carregada na aeronave.

Circuito Fechado de Televisão (CCTV) – Rede de câmaras de vídeo que podem ser visualizadas ou controladas à distância por um operador. Os CCTV podem ou não estar automaticamente acoplados a um dispositivo de gravação das imagens capturadas por estas câmaras de vídeo.

Tecnologia avançada – Termo utilizado para tecnologias de raio X aplicadas em máquinas para o exame de bagagem despachada ou acompanhada. Os equipamentos de tecnologia avançada incorporam funções de detecção e notificação ao operador sobre a presença de explosivos contidos num artigo. A certificação de sistemas de detecção de explosivos com tecnologia avançada depende dos critérios estabelecidos por cada país fabricante.

Terminal – O edifício principal ou grupo de edifícios nos quais ocorre o tratamento dos passageiros, bagagem, carga e correio e o seu embarque nas aeronaves.

Teste de segurança – Ensaio secreto ou aberto de uma medida de segurança na aviação que simula uma tentativa de cometer um acto de interferência ilícita.

Trabalho aéreo – Operação na qual uma aeronave é utilizada para serviços especializados tais como pulverização agrícola, construção, fotografia, topografia, patrulha, busca e salvamento, publicidade aérea, etc.

Expedidor conhecido – Originador de despachos para transporte aéreo que tenha estabelecido comércio com um agente autorizado ou um operador aéreo e que tenha demonstrado cumprimento com as exigências específicas para o transporte seguro da carga.

Transporte aéreo comercial – O transporte remunerado ou contratado de passageiros, carga, ou correio em aeronaves.

Treinamento operacional (OJT) – Treinamento e monitoramento de desempenho fornecido após a formação em sala de aula e enquanto desempenha funções no local real de trabalho. O treinamento destina-se a assegurar que o formando compreende e consegue executar todas as tarefas necessárias e exigidas na posição.

Veículo de passageiros da placa – Qualquer veículo usado para transportar passageiros entre as aeronaves e o terminal ou edifícios aeroportuários.

Verificação – A aplicação de meios técnicos ou outros, com objectivo de detectar e/ou identificar armas, explosivos, ou outros dispositivos que possam ser usados para cometer um acto de interferência ilícita.

Verificação de antecedentes – O emprego antecipado e recorrente de verificação da identidade de uma pessoa, experiência prévia e histórico criminal. A verificação de antecedentes é parte da avaliação sobre a capacidade de um indivíduo para implementar um controlo de segurança ou ter acesso não escoltado a uma área de segurança restrita.

Verificação de bagagem sob custódia (VBC) – O método de verificação usado na bagagem acompanhada ou despachada para assegurar que não contém um artigo proibido.

Verificação de segurança da aeronave – Uma inspecção do interior de uma aeronave à qual passageiros podem ter tido acesso e uma inspecção dos compartimentos de carga por objetos suspeitos, armas, explosivos, ou outros dispositivos perigosos. Uma verificação de segurança em aeronave é semelhante a uma busca de segurança em aeronave, mas é menos intensiva ou invasiva. Os critérios para uma verificação de segurança em aeronave são estabelecidos pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

Verificação redundante – A verificação de um passageiro ou bagagem de cabine em algum ponto após o passageiro ou a bagagem de cabine terem sido verificados no posto principal de verificação de segurança. Esta é na maioria das vezes conduzida no, ou próximo ao, portão de embarque, logo antes que o passageiro embarque na aeronave. Verificação redundante pode ser requerida pelo Estado do Operador ou o Estado de Registo da aeronave ou companhia aérea, ou pode ser requerida pela autoridade nacional baseada em condições de ameaça.

Verificação secundária – Também chamada de revista secundária, é a verificação adicional de um passageiro ou de uma bagagem de cabine conduzida logo após ter o passageiro passado através do detector de metais de passagem ou ter sido a bagagem de cabine examinada pelo raio X. É normalmente realizada porque o passageiro provocou o alarme do detector de metais de passagem a soar ou o operador de raio X detectou um artigo de possível ameaça na imagem do raio X. Veja também verificação redundante.

Verificações/revistas aleatórias contínuas – Verificações ou buscas de segurança conduzidas durante todo o período de actividades de segurança. Os objectos das verificações/buscas são selecionados aleatoriamente pela pessoa conduzindo a verificação de tal forma que a pessoa que conduz a verificação/busca esteja continuamente ocupada.

Zona livre – Uma área livre de vegetação, estruturas, ou qualquer objecto que poderia impedir a observação imediata da área. Devem ser estabelecidas zonas livres na parte interior e exterior do perímetro aeroportuário.

2.2. Acrônimos usados no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC):

CAFASEAC — Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança.

CONFASEAC — Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

DS — Direcção de Segurança.

DNA — Direcção Nacional das Alfândegas.

ENANA — Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea.

FAA — Forças Armadas Angolanas.

INAVIC — Instituto Nacional da Aviação Civil.

LAGs — Líquidos e Géis.

ICAO — Organização da Aviação Civil Internacional.

PEA — Plano de Emergência Aeroportuário.

PN — Polícia Nacional.

PNCQ — Programa Nacional de Controlo de Qualidade.

PNSAC — Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

PSA — Programa de Segurança Aeroportuária.

PSOA — Plano de Segurança do Operador Aéreo.

SIE — Serviço de Inteligência Externa.

SIFASEAC — Sistema de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

SINFO — Serviços de Inteligência e Segurança do Estado.

SME — Serviços de Migração e Estrangeiros.

3. Legislação:

3.1. Convenções Internacionais:

3.1.1. Convenção de Chicago e anexos relacionados:

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (The Convention on International Civil Aviation), assinada em Chicago aos 7 de Dezembro de 1944 (Doc. 7300/9), é o tratado básico internacional que estabeleceu a ICAO. Angola apresentou uma notificação de adesão a esta Convenção em 11 de Março de 1977. Ao apresentar a notificação de adesão, Angola comprometeu-se em aplicar os termos da Convenção.

Adicionalmente Angola reconhece os seus compromissos de segurança da aviação com os anexos da Convenção, nomeadamente:

3.1.1.1. Anexo 2 (Regras do ar):

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) especifica as responsabilidades de comunicação dos serviços de tráfego aéreo em Angola referente a uma aeronave que esteja sujeita a um acto de interferência ilícita.

3.1.1.2. Anexo 6 (Operação de aeronave):

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) exige que a porta do compartimento da tripulação de voo esteja trancada sempre que a aeronave estiver em voo e que os operadores tenham estabelecido uma lista de verificação de procedimentos de busca em caso de um incidente suspeito de sabotagem.

3.1.1.3. Anexo 8 (Navegabilidade das aeronaves):

Actualmente Angola não possui capacidade de desenho, fabrico ou certificação de estruturas de aeronaves. Entretanto, Angola irá participar com outros Estados Contratantes em assuntos referentes ao projecto de aeronaves para impedir a ocultação de artigos proibidos.

3.1.1.4. Anexo 11 (Serviços de Tráfego Aéreo):

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) especifica os serviços de tráfego aéreo a serem prestados às aeronaves que se suspeite ou exista a certeza de estarem sujeitas a actos de interferência ilícita.

3.1.1.5. Anexo 13 (Investigação de acidentes e incidentes com aeronaves):

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) especifica as responsabilidades dos diversos órgãos do Estado angolano referente à notificação de e para outros Estados Contratantes na eventualidade de uma ocorrência suspeita de interferência ilícita real no espaço aéreo ou território de Angola.

3.1.1.6. Anexo 14 (Aeródromos):

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) oferece exigências para a vedação adequada e outras barreiras nos aeroportos para evitar o acesso não autorizado às áreas restritas de segurança.

3.1.1.7. Anexo 18 (O transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea):

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) inclui as responsabilidades do pessoal de segurança da aviação na identificação e prevenção do transporte não autorizado de mercadorias perigosas por via aérea.

3.1.2. Convenção de Tóquio:

A Convenção sobre Ofensas e Certos Outros Actos Cometidos a Bordo das Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963 (ICAO Doc. 8364), engloba as ofensas à lei penal. Ela obriga os signatários a reestabelecer o controlo da aeronave para o seu piloto, permitir que a tripulação e os passageiros continuem a viagem, e exigir a devolução da aeronave e da carga. Angola depositou um instrumento de adesão a esta Convenção em 24 de Fevereiro de 1998 com uma data efectiva de 25 de Maio de 1998.

Resolução n.º 12/97, de 9 de Abril.

3.1.3. Convenção de Haia:

A Convenção para a Repressão da Apreensão Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de Dezembro de 1970 (ICAO Doc. 8920), obriga os signatários a tipificar os actos de apreensão como crime, tornar as ofensas puníveis de forma severa, extraditar e/ou processar os seus autores. Angola apresentou um instrumento de adesão a esta Convenção em 12 de Março de 1998.

Resolução n.º 13/97, de 9 de Abril.

3.1.4. Convenção de Montreal:

A Convenção para a Repressão de Actos de Interferência Ilícita contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de Setembro de 1971 (ICAO Doc. 8966),

tornou extensivas as obrigações da Convenção de Haia para sabotagem ou ataques armados em instalações da aviação civil internacional. Angola apresentou um instrumento de adesão a esta Convenção em 12 de Março de 1998.

Resolução n.º 14/97, de 9 de Abril.

3.1.5. Protocolo de Montreal:

O Protocolo para Repressão de Actos de Violência em Aeroportos que Atendem a Aviação Civil Internacional complementar à Convenção de Montreal, assinada em Montreal, em 24 de Fevereiro de 1988 (ICAO Doc. 9518), aborda actos de interferência ilícita contra os aeroportos. Angola apresentou um instrumento de adesão a esta Convenção em 16 de Janeiro de 2008 com uma data efectiva de 15 de Fevereiro de 2008.

Resolução n.º 23/05, de 29 de Agosto.

3.2. Legislação Nacional:

3.2.1. Lei da Aviação Civil:

A Lei n.º 1/08, da Aviação Civil de 16 de Janeiro, define o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) como autoridade responsável para a regulação da aviação civil dentro de Angola.

3.2.2. Decreto n.º 78/08, de 6 de Agosto:

Aprova e publica o estatuto orgânico do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

3.2.3. Decreto n.º 8/09, de 25 de Junho:

Institucionaliza o Sistema de Facilitação e Segurança da Aviação Civil em Angola.

3.2.4. Lei n.º 10/02, de 16 de Agosto:

Estabelece o Regime Geral do Segredo de Estado

3.2.5. Lei n.º 12/02, de 16 de Agosto:

Aprova a Lei de Segurança Nacional (Confere autoridade de polícia à Autoridade Aeronáutica e a integra no Sistema de Segurança Nacional).

4. Atribuição de responsabilidades.

4.1. Instituto Nacional da Aviação Civil:

4.1.1. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é o órgão do Governo de Angola sob tutela do Ministério dos Transportes, designado para a supervisão da segurança da

aviação civil ao abrigo da Lei da Aviação Civil e em conformidade com o disposto no Anexo 17.

4.1.2. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é a autoridade responsável pela implementação dos requisitos de segurança da aviação civil estabelecidos por Angola, conforme a notificação do Estado angolano à ICAO aos 17 de Abril de 2008.

4.1.3. As responsabilidades do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) com a segurança da aviação civil incluem, mas, não se limitam ao seguinte:

- a) desenvolver, executar e manter actualizado o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);
- b) definir e alocar tarefas para a execução do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);
- c) coordenar actividades entre as diferentes organizações responsáveis pela execução das tarefas de segurança de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);
- d) manter sob constante revisão as ameaças à aviação civil dentro de Angola, baseado na avaliação de ameaças e riscos feitas pela Polícia Nacional, Serviços de Inteligência, e os Serviços de Informação;
- e) efectuar ajustes ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), em função da avaliação do risco de ameaça;
- f) disponibilizar às administrações dos aeroportos, aos operadores aéreos operando em Angola, e organismos envolvidos, uma versão escrita das partes apropriadas do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);
- g) reavaliar as medidas e procedimentos de segurança na sequência de um acto de interferência ilícita, e estabelecer medidas de segurança para prevenir a sua repetição;
- h) garantir que os serviços de segurança nos aeroportos designados possuam os equipamentos de segurança necessários e instalações de apoio e de treinamento apropriadas;
- i) desenvolver e rever as políticas nacionais relativas à segurança da aviação civil;
- j) garantir a aplicação dos requisitos de segurança da aviação civil na arquitectura e infra-estrutura nas fases de projecto, construção e alteração dos aeroportos e instalações aeronáuticas;
- k) desenvolver e assegurar a implementação de um Programa Nacional de Treino em Segurança da Aviação Civil, incluindo a aprovação e monitoramento dos programas de treino em segurança da aviação civil;
- l) desenvolver e executar um Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil para garantir o cumprimento com todos os aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);

- m) aprovar o PSOA para cada operador aéreo exigido pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);
- n) aprovar o Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) para todos os aeroportos designados;
- o) certificar as empresas de segurança contratadas para o exercício de actividades de segurança da aviação civil nos aeroportos;
- p) coordenar o plano nacional de contingência para resposta a actos de interferência ilícita ocorridos em território nacional.

4.2. Provedores de Serviços Aeroportuários e de Navegação Aérea:

4.2.1. Configuração:

Os Provedores de Serviços Aeroportuários quer sejam públicos ou privados são responsáveis pela operação dos aeródromos e sistemas de navegação aérea a si adjudicados, constituindo-se nos principais provedores dos serviços de segurança da aviação civil nas suas áreas de concessão.

4.2.2. Programa de Segurança Aeroportuária:

4.2.2.1. O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável pelo desenvolvimento, execução e manutenção de um Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) para cada aeródromo identificado na Secção 1.4. O Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) para cada um destes aeródromos deve atender os requisitos específicos estabelecidos no PNSAC e deve ser aprovado pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC). Cada Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) deve ser desenvolvido de acordo com o Apêndice 4 do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC). Todas as alterações ao PSA devem ser aprovadas pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) antes da sua execução.

4.2.2.2. O Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) deve ter como anexo planos de contingência de aeródromo para a gestão de crises, sequestros, ameaças de bombas e outros actos de interferência ilícita. Os planos de contingência serão elaborados de acordo com as recomendações do Doc. 8973 da ICAO, e coordenados com todos os organismos envolvidos, incluindo a administração do aeródromo, as Forças Armadas Angolanas, a Polícia Nacional, o controlo de tráfego aéreo e os principais operadores aéreos.

4.2.3. Director ou Chefe de Segurança de Aeródromo:

4.2.3.1. O Provedor de Serviços Aeroportuários deve criar um órgão e nomear um director para supervisionar a segurança em todos os aeródromos (ASD/C) sob sua responsabilidade, cujas atribuições incluem a planificação, coordenação e fiscalização dos objectivos do Programa de Segurança

Aeroportuária (PSA) de cada aeródromo em conformidade com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

4.2.3.2. Nos aeródromos de Categoria 1, o Director da Segurança terá a segurança da aviação civil como sua única responsabilidade e será o encarregado directo de todas as actividades de segurança do aeródromo, respondendo directamente ao Administrador do Aeródromo e metodologicamente ao Director da Segurança do Provedor de Serviços Aeroportuários.

4.2.3.3. Nos aeródromos de Categorias 2, 3 e 4 o Chefe da Segurança terá a segurança da aviação civil como responsabilidade e será o encarregado directo de todas as actividades de segurança do aeródromo, respondendo directamente ao Director do Aeródromo local e metodologicamente ao Director da Segurança do Provedor dos Serviços Aeroportuários. Para além das funções de segurança, o Chefe da Segurança poderá desempenhar outras funções.

4.2.4. Comissão de Segurança dos Aeroportos:

O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável pelo estabelecimento de uma Comissão de Segurança em cada aeródromo, para auxiliar o ASD/C na coordenação da execução do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA). Na Secção 5.2 estão descritas as responsabilidades específicas da Comissão de Segurança dos Aeroportos.

4.2.5. Centros de Operações de Emergência:

O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável pelo estabelecimento de Centros de Operações de Emergência nos aeroportos de Categoria 1 e 2 com a finalidade de coordenar a resposta aos actos de interferência ilícita.

A localização, instalações e procedimentos para os COE serão incluídos no PSA.

4.2.6. Inspeção:

O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável pela inspecção de segurança a todos os passageiros e suas bagagens de cabina e de porão, dos funcionários e seus artigos de mão, dos visitantes ou outras pessoas que entrem nas áreas restritas de segurança, conforme especificado no PSA.

4.2.7. Equipamentos de segurança:

O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável pela aquisição, manutenção e operação de todos os equipamentos de segurança exigidos pelo PSA.

Antes da aquisição dos equipamentos de segurança, o provedor dos serviços aeroportuários deve solicitar e obter a aprovação e conseqüente certificação dos respectivos equipamentos pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

4.2.8. Passes de acesso aos aeródromos:

O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável pela emissão de passes de acesso e circulação às pessoas e aos veículos nos aeroportos de acordo com as exigências do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

Os procedimentos específicos aplicáveis aos passes de acesso aos aeroportos estão incluídos no PSA.

4.2.9. Segurança do perímetro e áreas restritas:

O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável pela garantia da segurança do perímetro aeroportuário e pelo controlo dos acesso às áreas restritas de segurança nos aeroportos sob sua jurisdição.

4.2.10. Treino de segurança:

O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável por elaborar programas de treino em segurança, de acordo com as exigências do Programa Nacional de Treino em Segurança da Aviação Civil e providenciar instrutores qualificados e instalações adequadas para formação de todas as pessoas envolvidas.

Os programas de treino e quaisquer alterações devem ser aprovados pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

4.3. Concessionários e Organismos do Estado nos Aeroportos.

4.3.1. Os concessionários e organismos do Estado nos aeroportos cobertos pelo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) são responsáveis pelo cumprimento de todas as partes pertinentes do PSA.

4.3.2. Concessionários de aeroportos são todas as organizações, operadores aéreos que tenham sob seu controlo edifícios, hangares e/ou outras instalações no aeroporto, que não sejam directamente administradas pelo Provedor dos Serviços Aeroportuários. Isto inclui provedores de serviços auxiliares.

4.3.3. Os concessionários nos aeroportos são responsáveis por garantir que:

- a) os funcionários compareçam às sessões de treino inicial, recorrente e de consciencialização de segurança dos aeroportos;
- b) sejam mantidos registos das acções formativas efectuadas; e
- c) os funcionários exibam os passes de acesso, sempre que circularem nas áreas restritas de segurança.

4.3.4. Os concessionários de aeroporto cujas instalações possuam acesso directo às áreas restritas de segurança, devem elaborar, implementar e manter um Programa de

Segurança de Concessionário em cumprimento com as exigências do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA).

4.3.5 O Programa de Segurança dos Concessionários deve ser aprovado pelo provedor dos serviços aeroportuários em conformidade com o Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) e deve, no mínimo, incluir:

- a) as medidas e procedimentos de segurança a serem executadas nas instalações do concessionário;
- b) os métodos de controlo do acesso às instalações do concessionário;
- c) a identificação e deveres funcionais do indivíduo responsável pela elaboração, implementação e manutenção do programa de segurança do concessionário;
- d) o passe de identificação de segurança do concessionário, suplementar ao passe de acesso ao aeroporto;
- e) treino e reuniões de segurança da equipa;
- f) qualquer equipamento de segurança utilizado, incluindo CCTV, procedimentos de calibragem, testes e manutenção; e
- g) medidas de contingência a serem aplicadas na eventualidade de um incidente de segurança ou acto de interferência ilícita.

4.4. Operadores de Aeronaves:

4.4.1. Plano de Segurança de Operadores Aéreos:

Todos os operadores de aeronaves comerciais de passageiros, nacionais e estrangeiras, operando nos aeroportos incluídos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) são responsáveis pelo cumprimento do seu Plano de Segurança de Operador Aéreo (PSOA), aprovado pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) em conformidade com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e os padrões da ICAO, bem como as partes pertinentes do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) de cada aeroporto onde operarem.

4.4.2. Operadores de aeronaves registadas em Angola:

4.4.2.1 Operadores de aeronaves de registo angolano que realizem serviços comerciais regulares de passageiros, devem elaborar, implementar e actualizar um PSOA de acordo com as exigências desta secção. O Programa de Segurança de Operador Aéreo, e quaisquer alterações ou emendas, deve ser submetido ao Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) para aprovação. As medidas específicas de segurança a incluir em cada PSOA são:

- a) verificações de segurança de pré-voe e vistorias às aeronaves, incluindo treino para o pessoal que efectua tais actividades;

- b) procedimentos para assegurar que nenhuma arma, explosivo ou outro aparelho perigoso seja deixado a bordo após o desembarque dos passageiros nas escalas intermédias;
- c) reconciliação da bagagem de porão, para assegurar que todos os passageiros com bagagem de porão registada embarcaram e que todos os demais artigos levados no porão da aeronave tenham sido devidamente aceites e autorizados para transporte pelo operador da aeronave;
- d) medidas para proteger bagagem de porão, carga, conteúdo dos malotes, correio expresso, correspondência, suprimentos de *catering*, provisões da companhia aérea ou da aeronave, desde o momento da aceitação para inspeção até ao carregamento na aeronave;
- e) procedimentos para o transporte de passageiros sob procedimento judicial ou administrativo;
- f) protecção do compartimento da tripulação de voo, e proibição do acesso não autorizado durante o voo;
- g) procedimentos para o transporte de armas na cabina ou no porão da aeronave;
- h) segurança e controlo do acesso à aeronave durante o estacionamento, imobilização e em manutenção;
- i) treino de segurança da tripulação;
- j) planos de contingência na eventualidade de sequestros, sabotagens, ameaças de bomba ou quaisquer actos reais ou ameaças de interferência ilícita; e
- k) procedimentos de segurança em voo face a descoberta de artigos suspeitos a bordo da aeronave (ICAO Anexo 6, Capítulo 13).

4.4.3. Operadores de aeronaves de registo estrangeiro:

4.4.3.1. Os operadores de aeronaves de passageiros detentoras de registo estrangeiro operando em Angola, devem aceitar e implementar todas as disposições do modelo angolano do PSOA, que deve ser elaborado pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) e emendado sempre que necessário em conformidade com este Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

4.4.3.2. Os operadores de aeronaves de passageiros detentoras de registo estrangeiro são obrigados a assinar o aviso de recepção do modelo angolano do PSOA, e designar um representante para a segurança da aviação civil, residente em Angola.

4.4.4. Código partilhado:

Os operadores de aeronaves envolvidos em serviços de código partilhado ou acordos similares com outros operadores, devem notificar o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) sobre a natureza destes, incluindo a identidade dos

operadores envolvidos. Estes acordos de código partilhado também devem ser documentados no PSOA.

4.5. Provedores de Serviços Auxiliares de Assistência em Escala:

Os Provedores de Serviços Auxiliares de Assistência em Escala nos aeroportos de Angola cobertos pelo PNSAC são responsáveis pelo cumprimento das partes relevantes do PSA.

4.6. Provedor dos Serviços à Navegação Aérea:

4.6.1. Em Angola, os serviços à navegação aérea são prestados pela ENANA-E. P. Os órgãos dos serviços de tráfego aéreo nos aeroportos em Angola que necessitem de um Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) devem cumprir com as disposições do respectivo Programa de Segurança Aeroportuária (PSA).

4.6.2. Cada órgão dos serviços de tráfego aéreo nos aeroportos que exijam a implementação de um Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) deverá também elaborar, manter e aplicar um Programa de Segurança dos Serviços de Tráfego Aéreo, estabelecendo os procedimentos de segurança para evitar o acesso não autorizado às suas instalações. Os Programas de Segurança dos Serviços de Tráfego Aéreo devem cumprir com as exigências do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) e carecem da aprovação do ASD/C.

4.7. Polícia Nacional:

4.7.1. A Polícia Nacional é responsável pela manutenção da ordem e pelo apoio no asseguramento dos aeroportos de Angola.

4.7.2. As responsabilidades específicas da Polícia Nacional nos aeroportos de Angola incluem:

- a) desenvolvimento de actividades de apoio policial e de cumprimento da lei pelos passageiros e demais utentes dos aeroportos;
- b) inspeção das bagagens nos aeroportos visando a detecção de qualquer arma, explosivos, artigo perigoso ou proibido que possa representar ameaça à segurança do aeroporto ou das aeronaves, sempre que as circunstâncias o exigirem;
- c) prevenção e investigação de quaisquer ocorrências perturbadoras da ordem pública verificadas nos aeroportos ou instalações da aviação civil;
- d) patrulhamento de rotina e de vigilância no exterior e interior dos terminais dos aeroportos, áreas restritas e perímetros;
- e) assistência ao ASD/C na elaboração e aplicação dos planos de contingência para resposta a actos de interferência ilícita;
- f) cedência de efectivos especializados na resposta a actos de interferência ilícita, incluindo unidades de intervenção anti-terrorismo e de sapadores;

- g) garantia de resposta armada imediata em todos os aeroportos, sempre que necessário; e
- h) ministrar treino ao efectivo da polícia sobre as práticas e procedimentos de segurança da aviação apropriadas às suas responsabilidades.

4.8. Forças Armadas Angolanas:

4.8.1. As Forças Armadas Angolanas devem prestar apoio à Polícia Nacional na resposta a actos de interferência ilícita, conforme coordenado e descrito no plano de contingência do aeroporto.

4.8.2. Sempre que se verificar a ocorrência de actos de interferência ilícita dentro dos limites de aeroportos que possuam áreas militares, as Forças Armadas Angolanas são igualmente responsáveis pela segurança interna dentro das áreas sob seu controlo.

4.8.3. As Forças Armadas Angolanas localizadas nos aeroportos civis ou áreas adjacentes são responsáveis pelas seguintes funções de segurança:

- a) a segurança das áreas designadas, incluindo a identificação e prevenção do acesso não autorizado às áreas sob sua responsabilidade;
- b) notificar as autoridades aeroportuárias sobre qualquer suspeita e ou actividade detectada pelo seu efectivo no interior das áreas sob seu controlo ou noutras áreas do aeroporto; e
- c) apoiar a Polícia Nacional e a entidade aeroportuária no controlo, gestão e resposta aos actos de interferência ilícita.

4.9. Serviço de Inteligência Externa:

Os Serviços de Inteligência Externa (SIE) são responsáveis pela recolha e avaliação das informações de ameaças relacionadas com as operações da aviação civil angolana no exterior do País, e notificar o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) dos resultados obtidos.

4.10. Serviço de Inteligência e Segurança do Estado:

Os Serviços de Informação (SINFO) são responsáveis pela recolha e avaliação de informações de ameaças relacionadas com as operações da aviação civil em Angola, e notificar o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) dos resultados obtidos.

4.11. Relações Exteriores:

4.11.1. O Ministério responsável pelas Relações Exteriores é o órgão de coordenação e cooperação com os governos de outros Estados sobre:

- a) qualquer informação de ameaça referente à aviação civil obtida pelos órgãos do Governo de Angola;

- b) informações referentes à existência no território nacional, de aeronaves sujeitas ou ameaçadas de actos de interferência ilícita, nos casos em que tal Estado seja o de registo ou o do operador; e
- c) informações referentes a cidadãos de outros Estados que estejam envolvidos em actos de interferência ilícita dentro do espaço aéreo ou território de Angola.

4.12. Alfândegas:

A autoridade alfandegária nos aeroportos deve participar na segurança dos mesmos, na notificação e resposta aos actos de interferência ilícita, e outros actos que requeiram resposta imediata conforme descrito no plano de contingência.

Correios e Telecomunicações de Angola:

A autoridade dos correios e telecomunicações nos aeroportos participa na segurança dos mesmos, na notificação dos actos de interferência ilícita e outros actos que requeiram resposta imediata conforme descrito no plano de contingência.

4.14. Serviços de Migração e Estrangeiros:

Os Serviços de Migração e Estrangeiros (SME) nos aeroportos são responsáveis pelo controlo migratório e devem participar na segurança dos mesmos, na notificação e resposta aos actos de interferência ilícita e outros actos que requeiram resposta imediata conforme descrito no plano de contingência.

5. Coordenação e comunicação:

5.1. Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

5.1.1. A Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (CONFASEAC) foi estabelecida pelo Decreto n.º 8/09, de 25 de Junho.

5.1.2. A Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (CONFASEAC) tem a superintendência do Director Geral do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) e é constituída por:

- a) dois representantes permanentes da autoridade aeronáutica, sendo um presidente e outro que exercerá as funções de secretário;
- b) um representante permanente da autoridade aeroportuária;
- c) um representante permanente dos seguintes órgãos do Ministério do Interior: *i)* Comando Geral da Polícia; *ii)* Serviços de Migração e Estrangeiros; *iii)* Serviço de Bombeiros;
- d) um representante permanente da Direcção Nacional das Alfândegas;

- e) um representante permanente do Ministério da Defesa;
- f) um representante permanente do Serviço de Inteligência e Segurança do Estado;
- g) um representante permanente do Ministério das Relações Exteriores;
- h) um representante permanente do Ministério da Saúde;
- i) um representante permanente do Ministério da Justiça;
- j) um representante do Ministério da Agricultura;
- k) um representante do Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação;
- l) um representante permanente do Ministério da Hotelaria e Turismo;
- m) um representante permanente das empresas aéreas titulares de licenças emitidas pelo Instituto Nacional da Aviação Civil, para o exercício da actividade de transporte aéreo regular e não regular;
- n) um representante permanente da Associação profissional de pilotos;
- o) um representante permanente da Associação profissional de Controladores de Tráfego Aéreo.

5.1.3. As competências da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (CONFASEAC) estão descritas no artigo 9.º do Decreto n.º 8/09.

5.2. Comissões Aeroportuárias de Facilitação e Segurança da Aviação Civil:

5.2.1. As Comissões Aeroportuárias de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (CAFASEAC) são estabelecidas em cada aeroporto para assessorar na elaboração e implementação de medidas e procedimentos de facilitação e segurança, coordenando-as entre os organismos envolvidos.

5.2.2. As Comissões Aeroportuárias de Facilitação e Segurança são constituídas por:

- a) director do aeroporto como coordenador;
- b) um responsável do órgão de Segurança Aeroportuária;
- c) um representante permanente do Comando Provincial da Polícia Nacional;
- d) o responsável dos Serviços de Tráfego Aéreo;
- e) o responsável da Delegação Aduaneira do Aeroporto;
- f) o responsável dos Serviços de Migração e Estrangeiros do Aeroporto;
- g) o responsável da Polícia de Investigação Criminal do Aeroporto;
- h) um representante permanente do Serviço Provincial de Hotelaria e Turismo;
- i) um representante permanente da Delegação Provincial de Saúde;

- j) um representante permanente das empresas de transportes aéreo regular e não regular que operam no aeroporto;
- k) um representante permanente da Empresa Nacional de Correios;
- l) um representante dos Serviços de Meteorologia;
- m) o responsável dos Serviços de Catering do Aeroporto;
- n) o responsável dos Serviços de Handling do Aeroporto.

5.2.3. Sempre que se ache necessário, a Comissão pode propor ao seu coordenador a representação ou colaboração de outros serviços ou entidades públicas e privadas, bem como a convocação de especialistas de notório conhecimento para assessoria na discussão dos assuntos em debate.

Os representantes das autoridades locais da circunscrição onde se situa o aeroporto, devem participar nas sessões da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (CONFASEAC) a título de observador.

5.2.4. As competências da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil (CONFASEAC) estão previstas no artigo 12.º do Decreto n.º 8/09.

5.3. Coordenação com os órgãos de comunicação social:

5.3.1. A coordenação com os órgãos de comunicação social sobre informações referentes a assuntos de segurança da aviação civil deve ser efectuada pelo porta-voz designado pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

5.3.2. Os operadores aéreos, provedores de serviços aeroportuários e de navegação aérea e outros intervenientes que exerçam actividades nos aeroportos estão expressamente proibidos divulgar quaisquer informações sobre assuntos relacionados com a segurança da aviação civil.

5.4. Mecanismo de avaliação de ameaças:

5.4.1. Coordenação de informações sobre ameaças:

5.4.1.1. Os órgãos especializados abaixo designados são responsáveis pela recolha e avaliação das informações sobre ameaças à segurança das operações da aviação civil:

- a) Polícia Nacional;
- b) Serviços de Inteligência Externa;
- c) Serviços de Inteligência e Segurança do Estado;
- d) Forças Armadas Angolanas;
- e) Ministério das Relações Exteriores.

5.4.1.2. Tais órgãos deverão notificar de imediato o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) sempre que

existirem ameaças à segurança das operações da aviação civil dentro e fora do território nacional.

5.4.2. Determinação dos níveis de ameaça:

Com base nas informações recebidas dos organismos especializados, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) caracterizará o nível de ameaça em três fases distintas de alerta:

- a) *alerta amarelo*: quando as informações recebidas apontam para a probabilidade de 25% de ocorrência de ameaça na ordem de até um acto por cada 10 movimentos previstos;
- b) *alerta laranja*: quando as informações recebidas apontam para a probabilidade de 25% de ocorrência de ameaça na ordem de até três actos por cada 10 movimentos previstos;
- c) *alerta vermelho*: quando as informações recebidas apontam para a probabilidade de 25% de ocorrência de ameaça superior a três actos por cada 10 movimentos previstos.

5.4.2.1. Após a recepção das informações fornecidas pelos órgãos especializados, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve convocar e coordenar uma reunião de emergência com os organismos governamentais apropriados e provedores de serviços envolvidos.

5.4.2.2. Neste encontro deverão ser avaliadas a suficiência das informações sobre ameaças e decidir-se pelo ajuste ou alteração das medidas de segurança a serem tomadas para contrapor as ameaças detectadas.

5.4.2.3. Caso a premência da situação o exigir, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) está autorizado a iniciar a implementação imediata de medidas emergenciais até que seja realizada a reunião referida acima.

5.4.2.4. Caso na reunião de emergência seja determinada a aplicação de medidas adicionais de segurança, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deverá emitir aditamentos de emergência ao PNSAC, a cada PSOA, e quaisquer outros programas que possam ser afectados pelas respectivas medidas.

5.4.3. Notificação dos níveis de ameaça:

5.4.3.1. Notificação às autoridades aeroportuárias:

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve emitir notificações sobre as alterações nos níveis de ameaça para as entidades aeroportuárias e administrações dos aeroportos para os quais a alteração do nível de ameaça se aplica, e efectuar as alterações de emergência em conformidade com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

5.4.3.2. Notificação aos operadores aéreos:

5.4.3.2.1. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve emitir directamente para cada operador aéreo envolvido, aditamentos normais e de emergência aos PSOA.

5.4.3.2.2. Os operadores aéreos deve designar um ponto de contacto residente em Angola para o tratamento dos assuntos de segurança da aviação civil e fornecer tais informações ao Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

6. Cooperação Internacional:

6.1. Comunicações e cooperação com outros Estados:

6.1.1. Desenvolvimento e troca de informações:

6.1.1.2. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é a única autoridade designada para o desenvolvimento e troca de informações com outros Estados sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), o Programa Nacional de Controlo de Qualidade (PNCQ) e o Programa Nacional de Formação e Treino (PNFT). Todas as solicitações para troca de informações sobre estes programas deverão ser encaminhadas ao Director Geral do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

6.1.1.3. Ao abrigo das Convenções e actos de que é parte, Angola compromete-se a cooperar plenamente com outros Estados na elaboração e implementação destes programas e de fornecer as informações solicitadas, baseadas nos conceitos de confidencialidade e reciprocidade.

6.1.1.4. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) pode, se solicitado, efectuar a troca de informações com outros Estados contratantes sobre os aspectos referentes aos resultados das auditorias efectuadas pela OACI, baseadas nos conceitos de confidencialidade e reciprocidade.

6.1.2. Medidas especiais de segurança:

6.1.2.1. Sempre que praticável, Angola responde positivamente às solicitações de outros Estados para medidas especiais ou adicionais de segurança para um voo ou voo(s) específico(s) desde que sejam efectuadas pelo(s) operador(es) aéreo(s) em nome de tal Estado. As solicitações devem ser submetidas ao Director Geral do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) para aprovação. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) pode optar pela aplicação das medidas de segurança solicitadas ou equivalentes.

6.1.2.2. Se a solicitação de medidas adicionais de segurança incluir medidas específicas a serem tomadas pelo operador aéreo, este deverá fornecer por escrito as razões para a tomada de tais medidas, detalhando-as e indicando os responsáveis pela sua execução, a forma como o seu pessoal irá implementá-las e o tipo de treino e certificação a ser empregue.

6.1.2.3. Após aprovar a implementação de medidas adicionais de segurança, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deverá:

- a) emitir as directivas necessárias à autoridade aeroportuária para modificar o respectivo Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) por formas a incluir as medidas adicionais de segurança; ou
- b) modificar o PSOA dos operadores aéreos afectados a fim de incluir as medidas adicionais de segurança; e
- c) notificar o provedor de serviços aeroportuários sobre as alterações ao PSOA.

6.1.3. Intercâmbio de informações sobre ameaças:

6.1.3.1. Sempre que qualquer órgão especializado identificado na Secção 5.4.1 tomar conhecimento da probabilidade ou existência de ameaças à segurança das operações da aviação civil de outro Estado, Angola deverá na medida do possível, notificar as autoridades apropriadas de tal Estado.

6.1.3.1.1. Sempre que qualquer órgão especializado identificado na Secção 5.4.1 tomar conhecimento de informações sobre a probabilidade ou existência de ameaças à segurança das operações da aviação civil provenientes de outro Estado, deve encaminhá-las de imediato para o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC), que procederá de acordo com o disposto no 6.1.2.

6.1.3.2. O Ministério das Relações Exteriores é a autoridade responsável pela notificação aos outros Estados Contratantes, após coordenação com o Serviço de Inteligência Externa e o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

6.1.3.3. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é a entidade responsável pela troca de informações com a ICAO e com outros Estados Contratantes, relativas as medidas implementadas na gestão da resposta a actos de interferência ilícita ocorridos no território nacional.

6.1.4. Pesquisa e desenvolvimento de equipamentos de segurança:

Angola coordenará com outros Estados interessados, caso venha a projectar ou fabricar equipamentos de segurança.

6.1.5. Acordos bilaterais de serviços aéreos:

6.1.5.1. Angola efectuou com os países listados na tabela abaixo, acordos bilaterais de serviços aéreos. Nela é referida a inclusão ou não da cláusula de segurança da aviação civil.

País	Status	Data	Cláusula de segurança
Argélia	Rubricado	Fevereiro de 1976	Não
África do Sul	Rubricado	—	Sim
Bélgica	Assinado	Outubro de 1989	Sim
Brasil	Assinado	Dezembro de 1983	Sim

País	Status	Data	Cláusula de segurança
Camarões	Rubricado	Março de 1995	Sim
Cuba	Assinado	Maio de 1976	Não
R. P. da China	Assinado	Dezembro de 2008	Sim
Congo	Assinado	Outubro de 1978	Não
Cabo Verde	Assinado	Maio de 2004	Sim
Etiópia	Assinado	Maio de 1977	Não
França	Assinado	Junho de 1976	Não
Gabão	Assinado	Julho de 1982	Não
Itália	Assinado	Dezembro de 1979	Não
Moçambique	Assinado	Fevereiro de 1976	Não
Nigéria	Assinado	Junho de 1976	Não
Namíbia	Rubricado	Março de 1996	Sim
Antiga Jugoslávia. ...	Assinado	Julho de 1976	Não
Portugal	Assinado	Agosto de 1977	Não
Polónia	Assinado	Abril de 1977	Sim
S. Tomé e Príncipe ...	Assinado	Novembro de 2005	Sim
Suíça	Rubricado	Agosto de 1977	Não
Tanzânia	Rubricado	Setembro de 2007	Sim
Rússia	Assinado	Abril de 1977	Sim
Zâmbia	Rubricado	Julho de 1991	Sim
Zimbabwe	Rubricado	Outubro de 1996	Sim

6.1.5.2. O Estado Angolano deve incluir aos acordos em vigor, aditamentos com a cláusula de segurança da aviação conforme as recomendações da ICAO. Os acordos futuros serão elaborados tendo em conta tais cláusulas.

6.1.5.3. Angola não subscreveu nenhum acordo regional da aviação civil.

6.1.6. Notificação de actos de interferência ilícita.

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é responsável pela revisão, análise e notificação à ICAO de todos os actos de interferência ilícita que ocorram em Angola.

6.2. Comunicação com a ICAO:

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é a autoridade designada para o contacto entre Angola e a ICAO sobre os assuntos referentes à segurança da aviação civil.

7. Protecção de aeroportos, aeronaves e instalações de navegação aérea:

7.1. Designação de áreas restritas de segurança:

7.1.1. Em todos os aeroportos de Angola, as áreas de operações são designadas como áreas restritas de segurança, sendo por isto exigido passes de acesso válidos para entrada. As áreas de operações aéreas incluem, no mínimo:

- a) pistas (activas e inactivas);
- b) caminhos de circulação;
- c) placas de estacionamento de aeronaves;
- d) hangares das aeronaves;
- e) áreas de arrumação e separação de bagagens de porão;

- f) áreas do terminal desde o ponto de inspeção dos passageiros até a entrada na aeronave;
- g) instalações de controlo do tráfego aéreo e instalações técnicas relacionadas ao tráfego aéreo e rádio ajudas de auxílio à navegação (D-VOR, DME, ILS, NDB, etc.), incluindo todas as instalações aeronáuticas que estejam fora do perímetro do aeroporto;
- h) depósitos de combustível;
- i) áreas de carga;
- j) instalações de catering;
- k) instalações meteorológicas;
- l) instalações de água e energia;
- m) instalações de socorro e combate a incêndios;
- n) sistemas de iluminação crítica do aeroporto;
- o) instalação VIP; e
- p) outras áreas conforme designado no PSA.

7.1.2. Todo o aeroporto que possuir um PSA aprovado de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), pode designar zonas separadas de segurança, dentro da área de operações aéreas. Estas zonas separadas podem exigir procedimentos diferentes de controlo ou autorizações especiais de entrada. O PSA deverá incluir os detalhes completos destas zonas.

7.2. Aeroportos de Categoria 1 e 2:

7.2.1. Aeroportos de Categoria 1 e 2 devem também identificar e determinar as áreas consideradas de risco onde exista a necessidade de aplicação de outros controlos de segurança, para além dos procedimentos gerais de controlo do acesso em vigor no aeroporto. Normalmente estas áreas devem incluir no mínimo:

- a) todas as áreas de embarque de passageiros, entre o ponto de inspeção e a aeronave;
- b) a placa de estacionamento de aeronaves;
- c) áreas de inspeção e preparação de bagagem de porão;
- d) áreas e instalações de apoio a navegação aérea; e
- e) outras áreas determinadas pela administração do aeroporto.

7.3. Protecção de áreas restritas de segurança:

7.3.1. O PSA de cada aeroporto de Categoria 1 e 2 deve incluir, no mínimo, as seguintes informações:

- a) mapas detalhados e esquemas do aeroporto mostrando todas as áreas restritas, pontos de entrada, saída e pontos de controlo de segurança;
- b) as medidas específicas de segurança usadas para autorizar o acesso a cada área restrita no aeroporto;

- c) as medidas específicas de segurança usadas para inspeção dos portadores de passes do aeroporto na entrada em cada área restrita no aeroporto;
- d) as responsabilidades da segurança do aeroporto e da patrulha de segurança para cada área restrita;
- e) os procedimentos específicos necessários a serem aplicados pelo pessoal de segurança do aeroporto e por todos os portadores de passes do aeroporto, para identificar pessoas ou veículos não autorizados nas áreas restritas de segurança e bem como a forma como os portadores de passes do aeroporto serão treinados nos procedimentos aplicáveis;
- f) os métodos pelos quais as equipas de segurança do aeroporto e todos os empregados do aeroporto devem contactar as autoridades apropriadas de segurança do aeroporto ou da Polícia Nacional para denunciar possíveis pessoas ou veículos não autorizados que circulem nas áreas restritas de segurança;
- g) os procedimentos e a capacidade de resposta do pessoal de segurança do aeroporto e da Polícia Nacional para localizar e remover as pessoas e veículos não autorizados que circulem nas áreas restritas de segurança; e
- h) os deveres e responsabilidades sobre a revista às pessoas e veículos não autorizados, detectados a circular nas áreas restritas do aeroporto para garantir que nenhuma arma, explosivo ou outro artigo proibido tenha sido introduzido nestas áreas.

7.4. Exigências gerais do controlo de acesso:

7.4.1. O acesso às áreas restritas de segurança dos aeroportos está limitado às pessoas com passe de segurança do aeroporto válido para cada área específica. A atribuição das áreas em cada passe de acesso será determinada por um especialista afecto à Direcção de Segurança do Aeroporto, a quem recai a responsabilidade de aplicação desta medida de segurança no âmbito do PSA.

Todos os candidatos à emissão de passes de segurança do aeroporto, deverão ser previamente submetidos à verificação de antecedentes nos últimos cinco anos.

7.4.2. O responsável pela emissão de autorizações de entrada às áreas restritas de segurança deve possuir um arquivo onde constarão as listas permanentes e as listas de controlo contendo os nomes e números de passes de acesso aeroportuário perdidos, roubados ou extraviados que ainda se mantenham válidos.

7.4.3. No desempenho das suas atribuições, o responsável pela emissão dos passes de acesso aeroportuário às áreas restritas de segurança deve:

- a) no início do expediente, e a cada duas horas, rever as listas permanentes e as listas de controlo para comprovar os nomes de pessoas constantes da lista;
- b) possuir instruções disponíveis para cada posto específico, incluindo as obrigações de segurança e as instruções de contacto em caso de emergência, irregularidades no sistema de segurança, ou detecção de passes de acesso aeroportuário inválidos, perdidos, roubados ou extraviados;
- c) possuir a sua disposição meios de comunicação (rádios, telefones, etc.) para contactar a Direcção de Segurança do Aeroporto ou a Polícia Nacional no caso de emergência;
- d) durante a inspecção, efectuar contacto físico com o passe de acesso aeroportuário enquanto verifica a sua validade, compara a fotografia com a fisionomia do portador, e confere se o mesmo garante acesso à área restrita de segurança especificada;
- e) ter à sua disposição um detector manual de metais e efectuar a revista física aleatória a pelo menos 10% de todas as pessoas que entrarem nas áreas restritas de segurança para a detecção de armas, explosivos ou artigos proibidos;
- f) revistar fisicamente os artigos de mão de pelo menos 10% das pessoas que entrarem na área restrita de segurança para detecção de armas, explosivos ou outros artigos proibidos.

7.5. Exigências do controlo de acesso às áreas de embarque:

7.5.1. O acesso de funcionários e pessoal da segurança às áreas restritas de embarque, bem como os pontos nos quais os passageiros e as bagagens da cabina são inspeccionados até o embarque nas aeronaves, deve ser limitado às pessoas devidamente autorizadas.

7.5.2 Os portadores de passes de acesso aeroportuário devem ser submetidos a inspecções de segurança ao mesmo nível que os passageiros antes de entrarem nas áreas restritas de embarque.

7.6. Controlo do acesso para veículos:

7.6.1. O veículo, o motorista e todos os seus ocupantes só devem ser autorizados a entrar nas áreas restritas de segurança, depois de devidamente inspeccionados, para impedir a introdução de objectos ilegais ou não autorizados em tais áreas.

7.6.2. O pessoal de segurança no ponto de entrada de veículos deve:

- a) possuir disponível uma lista permanente e/ou lista de controlo onde constem todos os números dos passes de acesso de veículo, que tenham sido

roubados, perdidos ou extraviados e que ainda se encontrem válidos;

- b) possuir disponível uma lista de todas as empresas, organizações, operadores aéreos ou outros concessionários do aeroporto que possuam veículos a operar permanentemente no aeroporto;
- c) ter disponíveis as instruções específicas aplicáveis ao posto, incluindo as obrigações de segurança e as instruções de contacto em caso de emergência, irregularidades no sistema de segurança ou a detecção de passes de acesso de veículo inválidos, perdidos, roubados ou extraviados;
- d) ter à sua disposição meios de comunicação (rádios, telefones, etc.) para contactar a Direcção de Segurança do Aeroporto ou a Polícia Nacional no caso de emergência;
- e) durante a inspecção, efectuar contacto físico com o passe de acesso do veículo enquanto verifica a sua validade, compara os detalhes com as características do veículo, e confere se o mesmo garante acesso à área restrita de segurança especificada;
- f) revistar fisicamente pelo menos 10% dos veículos de passageiros para detecção de artigos incomuns dentro do compartimento dos passageiros e todas as áreas de armazenamento como porta-malas e bagageiras, exigindo no procedimento a abertura de todos os compartimentos do veículo. Todos os artigos incomuns detectados deverão ser individualmente revistados;
- g) pelo menos 10% dos veículos comerciais das empresas, organizações, companhias aéreas ou outros concessionários do aeroporto que operam permanentemente no aeroporto deverão ter os seus compartimentos abertos e revistados pelo pessoal de segurança; e
- h) os documentos e produtos dos veículos de entrega de suprimentos ou provisões para o aeroporto, deverão ser revistados, e o seu conteúdo comparado com os dados constantes nos respectivos documentos para comprovação. Caso existam dúvidas com relação ao conteúdo, o destinatário da encomenda deverá ser contactado para confirmar se a encomenda está sendo aguardada.

7.7. Protecção de aeronaves:

7.7.1. Objectivo:

A presente secção estabelece as disposições relativas a protecção de aeronaves, tripulações, passageiros e funcionários contra actos de interferência ilícita, especificando as medidas e procedimentos de segurança que os operadores de aeronaves que prestam serviços em Angola devem implementar. Estes procedimentos destinam-se a prevenir que

artigos proibidos sejam introduzidos a bordo da aeronave, e por outro lado evitar que pessoas não autorizadas tenham acesso à mesma.

7.7.2. Aplicabilidade:

Os procedimentos nesta secção são aplicáveis a todos os voos nos aeroportos de Categoria 1. Nos aeroportos de Categoria 2, 3 e 4 estes procedimentos aplicar-se-ão a todos os voos comerciais.

7.7.3. Responsabilidades do operador de aeronaves:

Os operadores de aeronaves engajadas na operação do transporte aéreo comercial em Angola são responsáveis pela segurança das suas aeronaves. As responsabilidades de cada operador aéreo deverão estar contidas no PSOA.

Toda ocorrência incomum ou suspeita observada numa aeronave ou na sua proximidade, deve ser imediatamente informada à Direcção do Aeroporto e à Polícia Nacional.

7.7.3.1. Inspeções e revistas de segurança à aeronave:

7.7.3.1.2. Os operadores de aeronaves comerciais de passageiros devem incluir no seu PSOA exigências para realização de inspeções e revistas de segurança pré-voos a todas as aeronaves antes do embarque dos passageiros.

7.7.3.1.3. Os operadores de aeronaves comerciais de passageiros devem incluir no seu PSOA exigências para realização de inspeções e revistas de segurança às aeronaves em cada escala de voo, para impedir que os passageiros que dela desembarquem abandonem os seus pertences a bordo da aeronave.

7.7.3.1.4. O PSOA deve detalhar para cada tipo de aeronave operada em Angola, a quem está atribuída a responsabilidade pela realização destas inspeções e revistas, bem como a forma como elas devem ser feitas.

7.7.3.2. Controlo do acesso à aeronave:

7.7.3.2.1. Os operadores de aeronaves são responsáveis por garantir que todas as pessoas que entrem nas suas aeronaves estejam devidamente autorizadas a fazê-lo. O PSOA — Plano de Segurança do Operador Aéreo deverá detalhar a forma como tal autorização deve ser concedida para cada tipo de aeronave operada em Angola.

7.7.3.2.2. O operador é responsável de impedir o acesso não autorizado à aeronave, a partir do momento em que se inicia a revista de segurança da mesma até a sua partida.

7.7.3.2.3. Sempre que uma aeronave se encontrar parqueada, inclusive fora das áreas restritas de segurança, deve ser protegida de acordo com as disposições do PSOA — Plano de Segurança do Operador Aéreo.

7.7.3.2.4. Caso uma aeronave retorne ao serviço após interregno, deve ser inspeccionada e revista por pessoal especializado de segurança, treinado de acordo com a secção 7.7.3.4.

7.7.3.3. Acesso não autorizado à cabina de pilotagem:

Os operadores de aeronaves são igualmente responsáveis por evitar o acesso não autorizado à cabina de pilotagem durante o voo. O PSOA — Plano de Segurança do Operador Aéreo deverá detalhar a forma como esta exigência deve ser aplicada para cada tipo de aeronave que opera em Angola.

7.7.3.4. Formação:

Todos os funcionários dos operadores aéreos ou empresas contratadas cujas responsabilidades de segurança encontram-se estipuladas nesta secção, devem ser especificamente formados em conformidade com o Programa Nacional de Formação e Treino em Segurança da Aviação Civil.

7.7.4. Responsabilidades da administração do aeroporto:

Os gestores dos aeroportos de categoria 1, 2 e 3 são responsáveis pela definição de áreas restritas de segurança, visando a aplicação das medidas apropriadas para evitar que pessoas não autorizadas tenham acesso às aeronaves.

7.7.5. Condições normais de operação:

Durante as condições normais de operação, os operadores de aeronaves de passageiros, devem:

Verificar a identidade e autorização de todas as pessoas que entram na aeronave, incluindo a tripulação, funcionários do aeroporto, funcionários da manutenção e passageiros;

Manter a vigilância constante sobre a aeronave e áreas adjacentes para detecção de quaisquer actividades suspeitas ou anormais;

Sempre que a aeronave estiver parqueada, trancar ou lacrar a aeronave de acordo com as disposições do seu respectivo PSOA — Plano de Segurança do Operador Aéreo e verificar a integridade da tranca ou lacre quando a aeronave for aberta; e

Informar imediatamente à equipa de segurança do aeroporto e à Polícia Nacional sobre quaisquer tentativas de acesso não autorizado à aeronave e/ou caso se constatem actividades suspeitas e anormais ao redor da aeronave e áreas adjacentes.

7.7.6. Aumento do nível de ameaça:

Durante o período de aumento do nível de ameaça à segurança, o operador aéreo deve estar preparado para desempenhar as seguintes medidas adicionais as especificadas na secção 7.7.5:

- Colocar um tripulante da aeronave ou membro da equipa de segurança em cada uma das portas abertas da aeronave para examinar os passes de aeroporto ou autorizações de acesso à aeronave;
- Examinar todos os artigos transportados à mão para a aeronave por qualquer funcionário autorizado que não seja tripulante de serviço ou passageiro da aeronave; e
- Destacar no local de estacionamento da aeronave, um tripulante ou membro da equipa de assistência em terra, para manter a vigilância sobre qualquer actividade ao redor da aeronave e informar de imediato o pessoal de segurança do aeroporto e a Polícia Nacional sobre todas as actividades anormais ou suspeitas observadas.

7.7.7. Protecção das infra-estruturas de apoio à navegação aérea:

O PSA — Programa de Segurança Aeronáutica dos aeroportos de categoria 1, 2 e 3 deve conter a descrição de todas as instalações de navegação e equipamentos do aeroporto, incluindo os localizados fora do perímetro aeroportuário.

No PSA — Programa de Segurança Aeronáutica deverão estar descritas todas as medidas específicas de segurança para cada uma das instalações ou equipamentos, com objectivo de impedir quaisquer interferências, bem como detectar e fornecer respostas imediatas a todas as ameaças de actos de interferência ilícita.

As instalações de navegação aérea deve permanecer sempre trancadas. À volta destas devem ser colocados sinais, indicando a instalação como uma área restrita de segurança.

As patrulhas de segurança das áreas restritas devem verificar cada instalação de navegação em intervalos de pelo menos quatro horas, para detecção de qualquer actividade perturbadora ou acesso não autorizado.

7.7.8. Posições isoladas de estacionamento de aeronaves:

Cada aeroporto de categoria 1, 2 e 3 deve designar no seu PSA — Programa de Segurança Aeronáutica uma posição remota e isolada de estacionamento destinada às aeronaves sob suspeita de, ou afectadas por actos de interferência ilícita, conforme exigido no parágrafo 3.14 do Anexo 14 da ICAO — Organização da Aviação Civil Internacional.

Para além da posição referida no parágrafo anterior, devem também designar uma posição isolada alternativa de estacionamento de aeronaves, para o caso de indisponibilidade da localização principal. Os operadores aéreos devem estar familiarizados com estes locais e incluí-los no seu PSOA.

8. Segurança dos passageiros e artigos embarcados nas aeronaves:

A responsabilidade para o controlo de segurança dos passageiros e de todos os artigos a serem embarcados nas aeronaves, está consagrada no Decreto n.º 8/09 que estabelece o Sistema de Segurança da Aviação Civil de Angola.

8.1. Controlo de segurança dos passageiros e da bagagem de cabina:

Todos os passageiros e bagagem de cabina devem ser inspeccionados antes de embarcarem em quaisquer aeronaves engajadas em operações comerciais, domésticas ou internacionais.

Todos os passageiros sujeitos à inspecção ao abrigo do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) devem ser revistados por métodos técnicos ou manuais, para garantir que não transportem consigo nem na respectiva bagagem de cabina qualquer artigo proibido, conforme descrito no Apêndice 1 ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

Todos os passageiros e respectivas bagagens de cabina devem ser inspeccionados de acordo com os padrões e procedimentos contidos no Apêndice 2 ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

Todos os passageiros e bagagens de cabina devem ser revistados para detecção de Líquidos, Géis e Aerosóis (LAG), de acordo com os procedimentos especificados no Apêndice 3 ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

8.1.1. Bagagem de cabina:

O pessoal de inspecção da bagagem de cabina deve inspeccionar todos os artigos, de acordo com os procedimentos e disposições estabelecidos no PSA — Programa de Segurança Aeroportuária. Os operadores do equipamento de raios X deverão inspeccionar manualmente, na presença do passageiro, os artigos da bagagem de cabina para remoção de qualquer objecto ofensivo ou proibido detectado, ou que provoque áreas densas na imagem dos raios X.

O pessoal de inspecção de bagagem de cabina deve seleccionar aleatoriamente e efectuar revistas manuais em pelo menos 5% dos artigos inspeccionados da bagagem de mão ou aproximadamente um em cada 20 artigos.

A bagagem de cabina revistada manualmente para detecção de possíveis objectos ofensivos, artigos proibidos detectados ou que provoquem áreas densas na imagem de raios X deve estar incluída nos 5% da exigência da revista aleatória.

A selecção das bagagens de cabina a serem aleatoriamente revistadas deve ser feita por intermédio da «selecção ponderada». Isto significa que a bagagem ou artigo a ser revistado não deve ser seleccionado se a sua passagem pelo equipamento raios X produzir uma imagem nítida e não conter nenhum objecto de ameaça ou artigo proibido.

Se uma bagagem ou artigo ao passar pelo equipamento de raios X reflectir na imagem objectos perigosos, proibidos ou provocar áreas densas suspeitas de ocultar objectos proibidos, deverá ser seleccionado para revista manual.

Os operadores de raios X que realizam revistas aleatórias deve ser previamente informados sobre os artigos ou bagagens sujeitos à revista. Nestes casos, tais bagagens ou artigos deve ser obrigatoriamente observados na tela do aparelho de raios X.

Cada local de inspecção que utilize os equipamentos de raios X para revistar a bagagem de cabina dos passageiros deve manter um controlo diário da quantidade de artigos inspeccionados pelo equipamento de raios X, discriminando a quantidade de artigos inspeccionados rotineiramente e a quantidade de artigos revistados aleatoriamente pela selecção ponderada.

8.1.2. Instalações para revista privada:

Em cada aeroporto onde a revista de segurança dos passageiros for necessária, o operador do aeroporto deve providenciar cabinas para revista privada aos passageiros que o solicitarem, e/ou que tenham de ser submetidos à revista manual.

8.1.3. Área restrita de segurança na área de embarque:

Em todos os aeroportos onde seja exigida a inspecção de passageiros de acordo com a secção 8.1.1. , deve ser estabelecida uma área restrita de segurança na área de embarque, que se estende desde o ponto de revista dos passageiros até ao ponto de embarque na aeronave. Todas as pessoas que entrarem nesta área, incluindo funcionários do aeroporto e de operadores aéreos devem ser inspeccionadas no mesmo padrão que os passageiros.

As áreas restritas de segurança na área de embarque acima referidas devem ser projectadas de forma a impedir o contacto físico directo entre as pessoas no seu interior e outras que não tenham sido inspeccionadas ao abrigo dos

mesmos padrões, incluindo passageiros chegando de outros voos. Qualquer pessoa que tenha tido contacto com outra não inspeccionada no mesmo padrão, deve ser novamente inspeccionada. Se esta pessoa tiver mantido contactos subsequentes com outros passageiros ou pessoas na área restrita de segurança na área de embarque, todas as pessoas nesta área deverão ser reinspeccionadas.

Diariamente, antes da entrada em serviço, a área restrita de segurança na área de embarque deve ser fisicamente vistoriada por pessoal qualificado de segurança do aeroporto para detecção de armas, explosivos ou outros artigos proibidos escondidos. Caso se verifique que algum passageiro ou pessoas naquela área tenham mantido contacto com outras não revistadas sob o mesmo padrão, a área restrita de segurança na área de embarque deve ser vistoriada imediatamente.

8.1.4. Utilização dos equipamentos de segurança:

8.1.4.1. Aeroportos de categoria 1:

Nos aeroportos de categoria 1, a inspecção dos passageiros e bagagens de cabina deve ser efectuada com a utilização de equipamentos de raio X, pórticos detectores de metais e detectores manuais de metais.

A manutenção técnica e a calibração dos equipamentos de segurança utilizados deve ser feita de acordo com os padrões estabelecidos na secção 9.

8.1.4.2. Aeroportos de categoria 2 a 4:

Nos aeroportos de categoria 2 a 4, as inspecções de passageiros devem ser efectuadas usando equipamentos de segurança similares aos especificados para os aeroportos da categoria 1, ou mediante revistas manuais dos passageiros e de suas bagagens de cabina. Os procedimentos a serem usados devem ser especificados em cada PSA.

8.1.5. Revista manual:

A revista manual dos passageiros e respectiva bagagem de cabina pode ser efectuada em aeroportos de categoria 1, caso o equipamento de segurança esteja inoperativo, ou como medida adicional. Nos aeroportos de categoria 2 a 4 tal método pode ser empregue como principal método de inspecção.

8.1.6. Revista aleatória:

Em adição às revistas ou métodos redundantes de inspecção de rotina efectuados, pelo menos 10% de todos os passageiros e respectiva bagagem de cabina deverá ser submetido à revistas aleatórias ou métodos adicionais de inspecção.

Nos aeroportos onde a revista manual dos passageiros e respectiva bagagem de cabina for o principal método de inspecção ao abrigo do PSA aprovado, não são necessárias revistas aleatórias.

8.1.6.1. Revistas aleatórias de bagagem de cabina e artigos:

A revista aleatória da bagagem de cabina dos passageiros deve ser realizada de forma manual.

As bagagens e artigos revistados manualmente para determinar um possível objecto de ameaça, artigo proibido ou área densa na imagem do raio X não estão incluídos nos 10% da exigência de revista aleatória.

As bagagens ou artigos a serem revistados aleatoriamente devem ser determinados pelo método de «seleção ponderada». Isto significa que as bagagens revistadas não deverão ser seleccionadas se a imagem de raio X for nítida e não identificar nenhum objecto de ameaça ou artigo proibido.

As bagagens ou artigos revistados devem ser seleccionados caso a imagem do equipamento de raio X indicar a possibilidade de existência de objectos perigosos ou artigos proibidos, cujo contorno não é nitidamente mostrado na imagem do equipamento de raio X.

Os operadores de raio X que realizam revistas aleatórias devem ser previamente informados sobre os artigos ou bagagens sujeitos à revista aleatória. Nestes casos, tais bagagens ou artigos devem ser obrigatoriamente observados na tela do aparelho de raios X.

Cada local de inspecção que utilize os equipamentos de raio X para revistar a bagagem de cabina dos passageiros deve manter um controlo diário da quantidade de artigos inspeccionados pelo equipamento de raio X, discriminando a quantidade de artigos inspeccionados rotineiramente e a quantidade de artigos revistados aleatoriamente pela selecção ponderada.

8.1.6.2. Revistas aleatórias de passageiros:

Nos locais onde os pórticos detectores de metais forem os principais equipamentos de inspecção de passageiros, a revista aleatória a tais passageiros pode ser feita por meio de detectores manuais de metais ou por apalpação.

Os passageiros que tenham de ser submetidos à inspecções adicionais para detecção de artigos que fizeram soar o alarme dos pórticos detectores de metais, não devem ser contados como parte dos 10% obrigatórios para pesquisa aleatória.

Cada local de inspecção que utilize pórticos detectores de metais para inspecção dos passageiros deve manter um controlo diário do número de passageiros inspeccionados

através destes, discriminando o número de passageiros inspeccionados após activação do alarme e o número de passageiros revistados aleatoriamente.

8.1.7. Artigos confiscados:

8.1.7.1. Artigos ilegais:

A custódia de artigos ilegais ou artigos confiscados nos pontos de inspecção de segurança, tais como armas ou possíveis dispositivos explosivos deve estar sob responsabilidade da Polícia Nacional.

8.1.7.2. Artigos proibidos:

A custódia dos artigos proibidos detectados nos locais de inspecção de segurança dos passageiros, mas cuja posse esteja legalmente autorizada em Angola deverá ser efectuada das seguintes formas:

Caso o passageiro queira manter o artigo consigo, deve-se chamar ao local da inspecção um representante do operador aéreo no qual o passageiro adquiriu o bilhete. Se o operador aéreo concordar em transportar o artigo no porão da aeronave este deve ser entregue à guarda do seu representante.

Caso o passageiro deseje manter o artigo solicitando que seja entregue à guarda de um amigo ou parente localizado numa área não restrita no aeroporto, então o passageiro deve ser conduzido ao balcão de controlo migratório ou até um oficial da Polícia Nacional para a prestação da respectiva ajuda.

Se o passageiro optar pela entrega do artigo, este deve ser colocado num contentor exclusivo destinado a artigos confiscados. O conteúdo deste contentor deverá estar sob custódia da administração do aeroporto de acordo com os procedimentos documentados no PSA — Programa de Segurança Aeroportuária.

8.1.7.3. Mercadorias perigosas:

Se um artigo classificado como mercadoria perigosa de acordo com o Anexo 18 da ICAO — Organização da Aviação Civil Internacional for detectado, o passageiro pode dispor do artigo com os mesmos métodos da secção 8.1.7.2. Entretanto, o operador aéreo deve aplicar os procedimentos de segurança para mercadorias perigosas de acordo com seus procedimentos operacionais aprovados.

8.1.8. Recusa de revista:

Todo o passageiro que se recusar a passar pela inspecção deve ter a entrada recusada em qualquer área restrita de segurança. Nestes casos, a Polícia Nacional deverá ser informada.

8.1.9. Interação de pessoas revistadas e não revistadas:

A área restrita de segurança na área de embarque deve ser evacuada e todos os passageiros novamente revistados, sempre que ocorrer interação entre pessoas revistadas e não revistadas, incluindo passageiros transferidos.

8.1.10. Falha dos controlos de segurança:

Toda a falha verificada nos controlos de segurança localizados nos pontos de inspeção de passageiros, que resultem da avaria dos equipamentos ou erros dos agentes de serviço deverá ser imediatamente comunicada ao supervisor do ponto de inspeção. O supervisor do ponto de inspeção deve informar de imediato ao chefe de segurança de serviço no aeroporto e à Polícia Nacional.

O chefe de segurança de serviço no aeroporto, em colaboração com a Polícia Nacional deverá de imediato decidir sobre as medidas a serem aplicadas para fazer face à situação.

Todas as medidas adoptadas devem estar em conformidade com PSA.

8.1.11. Passageiros transferidos e em trânsito:

A revista e inspeções a todos os passageiros, quer estejam em transferência de voo ou em trânsito deve ser efectuada nos padrões descritos na secção 8.1.1.

8.2. Controlo de segurança da tripulação, funcionários, visitantes e não passageiros:

8.2.1. Tripulação da aeronave:

Os membros das tripulações de aeronaves comerciais devem sujeitar-se às inspeções nos padrões aplicáveis aos passageiros, conforme descrito na secção 8.1.1. e 8.1.11.

8.2.2. Funcionários do aeroporto:

Os funcionários do aeroporto titulares de passes válidos que permitam o acesso às áreas restritas de segurança na área de embarque devem sujeitar-se às inspeções ao abrigo dos padrões descritos na secção 8.1.1.

Ao entrarem noutras áreas restritas de segurança do aeroporto, os seus funcionários deverão ser submetidos a inspeções de acordo com as exigências específicas da área restrita de segurança conforme especificado no PSA.

8.2.3. Não-passageiros e visitantes:

Ao entrarem nas áreas restritas de segurança do aeroporto, todos os visitantes e não-passageiros devem exhibir os respectivos passes de visitante válidos e serem acompanhados por oficiais de segurança do aeroporto ou funcionários

(mandatados pelo supervisor de segurança) que sejam titulares de passes válidos com acesso à área restrita de segurança a ser utilizada. Os visitantes e não-passageiros devem submeter-se ao mesmo padrão de inspeção de segurança aplicável aos funcionários do aeroporto para acesso às áreas restritas de segurança.

Para o acesso à área restrita de segurança de embarque, o visitante ou não-passageiro pode ser admitido mesmo que não possua um passe de visitante, desde que circule sob escolta directa de um oficial de segurança do aeroporto, titular de um passe válido que permita o acesso à área restrita de segurança utilizada. O acompanhante é totalmente responsável pela pessoa sob escolta e não deve permitir que esta saia do seu alcance visual. O visitante ou não-passageiro deve ser revistado nos mesmos padrões como na secção 8.1.1.2.

8.3. Procedimentos especiais de revista:

8.3.1. Diplomatas e malas diplomáticas:

Ao abrigo das disposições da Convenção de Viena de 1961 sobre Relações Diplomáticas, os diplomatas e outras pessoas privilegiadas e respectiva bagagem pessoal, excepto as malas diplomáticas, devem submeter-se à inspeção para fins de segurança. O pessoal do aeroporto e dos operadores de aeronaves, responsáveis pela recepção das malas diplomáticas devem certificar-se que elas tenham sido de facto expedidas por oficiais devidamente nomeados das missões envolvidas. Os correios diplomáticos e respectiva bagagem pessoal não estão isentos de inspeção.

As malas diplomáticas que possuam sinais identificadores de pertença à representação de um Estado, são invioláveis e não devem ser abertas ou retidas desde que estejam devidamente lacradas e o indivíduo que as transportem apresente a identificação apropriada e autorização (passaporte diplomático com visto angolano, carteira de identidade diplomática emitida por Angola, e uma carta de autorização da respectiva embaixada contendo um averbamento do Ministério das Relações Exteriores).

Todos os passageiros estão sujeitos à inspeção e revista de segurança. Em conformidade com o artigo 36.º da Convenção de Viena, a bagagem pessoal do agente diplomático não está sujeita à inspeção excepto se por razões de segurança da aviação civil existirem motivos sérios para crer que a mesma contenha objectos não previstos nas isenções mencionadas no parágrafo 1 do mesmo artigo ou objectos cuja importação ou exportação é proibida pela legislação do Estado que o acredita, ou sujeitos aos seus regulamentos de quarentena. Nesse caso, a inspeção só pode ser feita na presença do agente diplomático ou do seu representante autorizado.

Os correios diplomáticos só devem transportar as malas diplomáticas sob as condições descritas no artigo 27.º da Convenção de Viena de 1961. Os correios diplomáticos devem ser identificados por um documento indicando seu estatuto, emitido pelo Estado ao qual eles servem e uma carta de porte aérea indicando o número de volumes que fazem parte da correspondência ou mala diplomática pelos quais eles são responsáveis. Cada volume deve ter um rótulo com o número de série que o identifica com a respectiva carta de porte aérea.

As pessoas e bagagens pessoais dos diplomatas não estão isentas dos procedimentos de inspeção.

8.3.2. Material classificado:

Todo material classificado pelas entidades apropriadas do Governo de Angola deve ser somente inspeccionado para garantir a ausência de armas ou artigos proibidos. Entretanto, caso exista qualquer preocupação em relação à segurança, o material classificado não deve ser transportado.

O material classificado por entidades estrangeiras estará sujeito aos mesmos procedimentos.

8.3.3. Inspeção privada:

Cada aeroporto obrigado a realizar a inspeção de passageiros deve estabelecer no seu PSA os padrões sob os quais as pessoas se qualificam para inspeção privada, as disposições para tais procedimentos e instalações para inspeção privada dos passageiros.

No geral, a inspeção privada consiste na revista manual de toda bagagem de cabina e a revista física da pessoa por apalpação e/ou aplicação do detector manual de metais, numa área ou sala reservada fora do alcance visual dos outros passageiros ou funcionários da segurança.

Os artigos da bagagem de cabina das pessoas são inspeccionados da forma normal.

A inspeção privada deve ser feita sempre por um mínimo de duas pessoas, sendo uma delas funcionário de segurança e outra da Polícia Nacional ambas do mesmo sexo da pessoa que estiver a ser revista.

Após a revista e autorização, a pessoa deve ser imediatamente escoltada por um membro da Polícia Nacional até a área de embarque, evitando-se o contacto directo com qualquer pessoa que não tenha sido revista.

8.4. Transporte autorizado de armas:

8.4.1. Cabina da aeronave:

O transporte de armas na cabina de pilotagem ou dos passageiros de uma aeronave deve ser prévia e especificamente autorizado pelo Ministério do Interior de Angola.

O Ministério do Interior deverá coordenar a autorização com a Unidade da Polícia Nacional do Aeroporto, à qual será responsável pela verificação da identidade da pessoa e do número da arma. A Polícia Nacional deve também acompanhar o portador e a respectiva arma durante todo o tempo em que ele estiver dentro da área restrita de segurança de embarque, até que tenha embarcado e as portas da cabina da aeronave estejam fechadas e trancadas para o voo.

O Ministério do Interior deve fornecer ao Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) uma carta autorizando o portador e a arma a serem transportados na aeronave, incluindo os detalhes da data e número do voo. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve coordenar com a direcção do aeroporto em questão e o operador da aeronave sobre a autorização do Ministério do Interior.

A administração do aeroporto deve coordenar com a Polícia Nacional no aeroporto e disponibilizar salas apropriadas à realização de inspecções privadas e uma escolta do portador da arma que será acompanhada por agentes da Polícia Nacional, até ao embarque na aeronave.

O piloto comandante da aeronave deve ser informado sobre o número e localização na aeronave de todos os passageiros autorizados a viajar armados.

8.4.2. Porão de carga da aeronave:

As armas só devem ser transportadas no porão de carga de uma aeronave caso este não seja acessível aos passageiros durante o voo. Os operadores aéreos que permitam o transporte de armas no porão de carga das suas aeronaves devem descrever nos seus PSOA os procedimentos específicos a serem usados em Angola. Tais procedimentos deverão ser aprovados pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

Todo passageiro que queira transportar uma arma no porão de carga de uma aeronave deve:

Coordenar antecipadamente com o operador aéreo para obter a devida aprovação e assegurar o cumprimento das leis de todos os Estados envolvidos no voo do passageiro;

Assegurar que a arma esteja trancada num contentor rígido, inviolável e lacrado;

O operador da aeronave deve emitir para o passageiro uma autorização escrita. Tal autorização deverá ser visada pelo Comando Geral da Polícia Nacional;

Ao chegar ao aeroporto, o passageiro deverá apresentar-se com o contentor e a arma no escritório da Polícia Nacional. A Polícia Nacional deverá verificar se a arma está legal ou devidamente licenciada em Angola, que não esteja carregada e que o contentor não pos-

sua nenhum artigo que seja proibido para transporte em aeronaves de passageiros. A Polícia Nacional deverá atestar através da assinatura do oficial de serviço sobre a autorização emitida pelo operador aéreo confirmando que a arma está devidamente licenciada, que não está carregada e que o contentor não tem nenhum outro artigo proibido, devendo então trancar e lacrar o contentor e acompanhar o passageiro até ao balcão de *check-in* do operador aéreo;

Uma vez que o passageiro e o contentor da arma tiverem cumprido as formalidades de registo para o voo, um representante do operador aéreo e um oficial da Polícia Nacional devem acompanhar o contentor para o local de inspecção de bagagem de porão e autorizar o seu carregamento na aeronave sem a inspecção da bagagem de porão;

O operador aéreo é responsável por manter o contentor sob observação directa durante todo tempo até que o contentor seja carregado na aeronave e o porão de carga trancado para o voo; e

O operador aéreo deve manter arquivada toda a documentação referente ao transporte da arma por um período mínimo de 60 dias após o voo.

8.5. Oficiais de segurança de cabina:

Actualmente Angola não possui nomeados oficiais de segurança de cabina nas aeronaves de passageiros registadas ou operando sob sua autoridade.

Os Estados Contratantes que utilizem oficiais de segurança de cabina nas suas aeronaves que operam para Angola devem com antecedência mínima de 30 dias solicitar ao Director Geral do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) a respectiva aprovação. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deverá coordenar com todas as outras entidades do Governo de Angola envolvidas, antes de tomar uma decisão. Se tal solicitação for aprovada, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve fornecer ao Estado solicitante as exigências de notificação e os procedimentos a implementar pelos oficiais de segurança de cabina, nos voos de e para Angola.

8.6. Escoltas armadas:

Os procedimentos para escoltas armadas nos voos de passageiros em Angola são os mesmos para o transporte de qualquer arma na cabine de uma aeronave de passageiros, conforme descrito na secção 8.4.1.

8.7. Pessoas sob custódia e sob controlo administrativo:

O transporte de pessoas sob custódia legal ou sob procedimento administrativo, tais como deportação ou extradição, em aeronaves comerciais de passageiros deve ser previa-

mente autorizado pelo Ministério do Interior. O Ministério do Interior deverá coordenar a viagem com a unidade da Polícia Nacional no aeroporto, que será responsável pela verificação da identidade da pessoa e da escolta. Se o pessoal da escolta estiver armado, aplicar-se-ão igualmente os procedimentos da secção 8.4. A Polícia Nacional deverá acompanhar a pessoa e a respectiva escolta enquanto estiver no aeroporto até que tenham embarcado e as portas da cabina da aeronave estejam fechadas e trancadas para o voo.

O Ministério do Interior deve informar por escrito ao Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) sobre a autorização do transporte da pessoa e respectiva escolta, detalhando o número e a data do voo. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deverá coordenar com o(s) aeroporto(s) e operador(es) aéreo(s) envolvidos.

A administração do aeroporto deve coordenar com a Polícia Nacional no aeroporto e providenciar uma inspecção privada e apropriada à pessoa e à escolta até ao embarque na aeronave.

O programa de operador aéreo deve incluir os procedimentos a tomar durante o voo transportando pessoas sob custódia legal ou sob procedimento administrativo, incluindo a notificação ao piloto comandante da aeronave envolvida.

8.8. Passageiros perturbados/desestabilizadores:

Sempre que o operador aéreo notificar sobre a existência na aeronave de passageiros perturbados ou desestabilizadores, a Polícia Nacional deve dirigir-se à aeronave para tomar as medidas necessárias de acordo com as leis vigentes em Angola.

8.9. Bagagem despachada:

8.9.1. Norma:

Toda a bagagem despachada que tenha sido registada para voos internacionais em aeronaves comerciais de passageiros, deve ser inspecionada para impedir a introdução de explosivos, armas não autorizadas e outros artigos perigosos a bordo das aeronaves, de acordo com a categoria do aeroporto. A inspecção deve ser realizada por equipas treinadas e certificadas de acordo com o PSA.

A inspecção da bagagem despachada deve ser efectuada com a utilização do equipamento de raio X como meio principal. Se o equipamento de raio X não estiver disponível, então a bagagem despachada deverá ser inspecionada por revista manual.

8.9.2. Inspeção de bagagem despachada:

Toda a bagagem despachada em aeronaves comerciais internacionais de passageiros deve ser aceite pelo operador aéreo e devidamente registada para o voo.

O operador do aeroporto é responsável por garantir que toda bagagem despachada esteja protegida, desde o ponto de aceitação no balcão de registo até à inspeção de segurança. Após à inspeção e aceitação dos artigos da bagagem despachada, o operador aéreo será responsável por impedir o acesso não autorizado às mesmas. O operador aéreo deve efectuar o monitoramento contínuo e a protecção da bagagem despachada no aeroporto, até que esta seja carregada na aeronave.

8.9.3. Bagagem despachada transferida:

Toda bagagem de mão transferida deve ser inspeccionada ao abrigo dos mesmos padrões aplicáveis à bagagem de cabina.

8.9.4. Armazenamento de bagagem mal encaminhada:

O operador aéreo é responsável pelo armazenamento e protecção da bagagem mal encaminhada ou extraviada transportada nas suas aeronaves, independentemente de ser ou não a companhia aérea com responsabilidade contratual pelo seu transporte, ou do aeroporto de destino final daquela. O PSOA deverá detalhar os métodos utilizados para armazenar e proteger tais bagagens. Tais métodos deverão merecer a aprovação do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

8.9.4.1. Bagagem não identificada:

O operador do aeroporto é responsável pela imediata remoção, colocação em local seguro e destruição de qualquer artigo ou bagagem não identificada abandonada no interior do recinto aeroportuário destinado à utilização pelo público em geral.

8.10. Reconciliação da bagagem despachada com o passageiro:

A reconciliação dos passageiros com a respectiva bagagem de mão é da responsabilidade do operador aéreo e deve ser efectuada em todos os voos comerciais regulares de passageiros sejam eles internacionais ou domésticos.

O operador aéreo deve incluir no seu PSOA os procedimentos específicos sobre a forma como a reconciliação da bagagem de mão com os respectivos passageiros será efectuada em cada aeroporto onde tal operador aéreo operar. Tais procedimentos deve conter detalhes específicos sobre como

os passageiros são combinados com a respectiva bagagem de mão e como todos os demais artigos embarcados na aeronave são autorizados especificamente para o embarque pelo operador aéreo.

Todo passageiro que tenha efectuado o registo para o voo e não tiver embarcado na aeronave, deve ser identificado. Se tal passageiro tiver feito o despacho da bagagem de mão, então tal bagagem deve ser retirada antes da partida do voo.

Os operadores aéreos devem manter os registos da reconciliação da bagagem de mão e os respectivos passageiros por um período mínimo de 60 dias após a realização do voo.

8.11. Carga e correio:

Todo operador aéreo que aceita e transporta carga em voos internacionais regulares de passageiros é responsável pela segurança da carga desde o ponto de aceitação até que esta seja embarcada na aeronave. Os operadores aéreos podem contratar outros operadores ou agências aprovadas de assistência em escala para aceitação, manuseio, armazenamento e embarque da carga e do correio nas suas aeronaves. Em todo caso, a responsabilidade pelo cumprimento dos aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) deve recair sobre tal operador aéreo.

Todo operador aéreo que transporta carga e correio em voos comerciais internacionais de passageiros deve incluir no seu PSOA as medidas específicas de controlo e segurança para a carga e correio em cada aeroporto onde opera. Caso a aceitação e a segurança da carga e do correio forem tratadas por outro operador aéreo, este deve ser devidamente identificado, e possuir os seus procedimentos de segurança de carga aprovados pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

O operador aéreo pode utilizar os serviços de empresas de segurança contratadas para desempenhar uma ou todas as exigências de segurança previstas. O nome da empresa de segurança contratada deve ser fornecido, e tal empresa deve ser certificada pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) para desempenhar as funções de segurança nos aeroportos.

A responsabilidade pelo cumprimento das disposições do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e do PSOA recai sobre o operador aéreo e não sobre a empresa de segurança contratada. O operador aéreo deve efectuar a supervisão efectiva e o acompanhamento da empresa de segurança contratada ou ao operador aéreo a quem atribuiu o manuseamento da sua carga e correio, para garantir que todas as exigências dos programas descritos estejam a ser cumpridas.

As medidas de controlo e segurança da carga e correio descritas no PSA de cada operador aéreo devem conter, no mínimo, procedimentos específicos detalhados para as seguintes exigências:

O órgão da Direcção Nacional de Correios e Telecomunicações de Angola sediado no aeroporto é responsável pela segurança e inspecção de toda a correspondência a ser transportada por avião desde o ponto de aceitação até a entrega ao operador da aeronave para transporte. O operador da aeronave é responsável pela segurança da correspondência, desde o ponto de aceitação até a entrega ao representante postal autorizado no destino.

A legislação angolana não prevê que os agentes autorizados ou despachantes de carga aérea se encarreguem totalmente pela segurança da carga. Toda a carga enviada para embarque em voos comerciais internacionais de passageiros ou em aeronaves que transportem acima de 60 passageiros, deverá ser fisicamente revista de acordo com as exigências do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

O operador aéreo ou seus agentes deve manter os registos da identidade das pessoas que efectuarem a entrega da carga para o embarque nas suas aeronaves. Tais registos devem ser mantidos por um período mínimo de 60 dias após a data da entrega. O operador aéreo deve solicitar e reter uma cópia do documento de identificação da pessoa que entrega a carga para o embarque ou, no caso de ser um cidadão estrangeiro, a cópia do passaporte.

Toda a correspondência aceite para transporte em aeronaves comerciais de passageiros deve ser entregue por agentes autorizados da Direcção Nacional de Correios e Telecomunicações de Angola.

Toda a carga internacional saindo de Angola deve ser fisicamente revista pelas Alfândegas. Esta revista deve ser conduzida principalmente para a busca de artigos considerados ilegais para exportação, iniciando pelos explosivos e outros artigos perigosos contidos na carga. A carta de porte aérea da carga deve ser assinada pelo supervisor em serviço das Alfândegas, após verificar que a carga foi revista e não contém nenhum dos artigos referenciados.

Toda a carga doméstica transportada em aeronaves de passageiros deve ser fisicamente revista pelo operador aéreo antes de ser embarcada. A carta de porte aéreo da carga deve ser assinada pela pessoa que efectuou a revista, incluindo a data e hora em que a revista foi realizada.

A área de armazenamento de cargas para exportação, identificada nesta secção deve ser protegida de entradas não autorizadas através de cercas, muros ou outras barreiras

adequadas. Todas as portas devem ser trancadas ou protegidas em tempo integral.

Todas as pessoas que entrarem na área de cargas deve possuir um passe do aeroporto que lhes permita especificamente o acesso à zona restrita de segurança de carga, ou estar sob o controlo e monitoramento directo de uma pessoa portadora de um passe do aeroporto que permita especificamente o acesso à zona de segurança de carga. A área de armazenamento para cargas deverá ser constantemente iluminada.

O PSA de cada aeroporto que lidar com cargas transportadas em voos comerciais internacionais de passageiros deve conter os detalhes específicos sobre a segurança da área de armazenamento da carga. Para a carga doméstica transportada em aeronaves de passageiros o operador aéreo deve incluir no seu PSA os detalhes específicos de segurança exigidos para a área de armazenamento da carga.

Toda a carga e correio destinados ao transporte em voos efectuados por aeronaves exclusivamente cargueiras, deve ser alvo de controlos de segurança para a detecção de artigos considerados ilegais tais como explosivos e outros artigos perigosos que possam estar contidos na carga, com base na avaliação do risco efectuada pelas autoridades especializadas.

8.12. Catering:

Os artigos de catering são susceptíveis de utilização para a introdução de armas, explosivos ou outros artigos proibidos a bordo das aeronaves.

As empresas de catering que prestam serviços aos operadores aéreos nos aeroportos aos quais se exija um PSA deverão ter um programa de segurança que cumpra com todas as disposições do PSA e do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) aplicáveis a cada aeroporto onde operar.

Cada programa de segurança de empresa de catering deve ser aprovado pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) e deve incluir no mínimo procedimentos detalhados para a observância das seguintes exigências:

Cada empresa de catering deve ter um indivíduo nomeado e identificado como oficial de segurança da empresa que será o responsável pela elaboração, manutenção e execução do programa de segurança da empresa. Tal função pode não ser necessariamente exercida em tempo integral, pois pode ser facilmente incluída noutras áreas dentro da empresa. Entretanto o indivíduo nomeado será o principal ponto de contacto com o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) e as entidades de segurança do aeroporto para os aspectos relativos à segurança.

Os alimentos, materiais, ou outros artigos recebidos na empresa de catering deverão ser inspecionados por técnicos especificamente treinados para efeito, por formas a garantir que não contenham nenhum artigo proibido. As facturas, guias de entrega, ou outros documentos de consignação que acompanham os artigos chegados do exterior do aeroporto deverão conter os nomes e assinaturas de todas as pessoas que efectuaram a inspecção. Tal documentação deverá ser mantida em arquivo por um período mínimo de 90 dias.

Todos os carrinhos e outros artigos do catering devem ser inspecionados imediatamente antes de serem colocados no interior dos veículos para o transporte até à aeronave, por formas a garantir que não contenham nenhum artigo proibido escondido no seu interior. As inspecções devem ser feitas e documentadas por técnicos especificamente treinados para efeito. Os relatórios de inspecção devem ser mantidos por um período mínimo de 90 dias.

O transporte dos artigos do catering das instalações para a aeronave deve ser feito em contentores lacrados nos compartimentos de carga dos veículos, que devem estar trancados durante todo o percurso, e/ou sob vigilância contínua por um técnico especificamente treinado para efeito. Na eventualidade de não serem cumpridas as exigências acima descritas, o veículo e o seu conteúdo deverão ser cuidadosamente revistados por um técnico de segurança aeroportuária especificamente treinado para efeito, por formas a garantir que nenhum artigo proibido esteja escondido no veículo e/ou na sua carga.

Após a entrega dos carrinhos e artigos de catering na aeronave, o operador aéreo ou seu representante será responsável pela inspecção dos artigos recebidos para assegurar que não contenham nenhum artigo proibido. O operador aéreo/representante deve assinar os documentos da empresa de transporte de catering confirmando a recepção, e atestando que a inspecção foi feita. Esta responsabilidade do operador aéreo ou seu representante deve também estar espelhada no PSOA.

As pessoas com acesso às instalações do catering devem ser submetidas a uma verificação do seu cadastro equivalente à exigida para emissão de passes de acesso do aeroporto. Esta exigência deve ser obrigatória caso as instalações do catering estiverem localizadas dentro do perímetro aeroportuário, e todos os empregados e visitantes regulares necessitarem destes passes para entrada. Os visitantes das instalações do catering que não forem empregados directos da empresa de catering devem ser acompanhados em tempo integral enquanto permanecerem dentro das instalações.

O perímetro da empresa de catering deve ser protegido a tempo integral contra acessos não autorizados. Para este efeito, deverá ser elaborado um programa efectivo de

controlo do acesso. A forma como tais medidas serão aplicadas deve estar documentada no programa de segurança das instalações do catering. Estas medidas deverão abranger o perímetro das instalações, os edifícios, cozinhas e armazéns.

Os empregados da empresa de catering devem ser informados sobre as suas responsabilidades de segurança antes de começarem a trabalhar e devem beneficiar no mínimo de acções anuais de formação recorrente, para o efeito, estas devem ser documentadas e arquivadas nos processos individuais de cada empregado. A formação deve também incluir instruções específicas sobre os procedimentos e notificações na sequência da detecção no interior das instalações de qualquer artigo desconhecido, suspeito, possivelmente perigoso ou proibido.

8.13. Correspondência e outros materiais da empresa:

A correspondência e outros materiais da empresa englobam todos os artigos pertencentes ao operador aéreo, seu representante ou empresas contratadas que estejam por si autorizados para o transporte nas suas aeronaves. Se a correspondência ou outros materiais da empresa forem transportados numa aeronave de outro operador aéreo, devem ser tratados como carga, sendo sujeitas a todas as medidas de segurança aplicáveis à carga.

O operador aéreo é responsável pela segurança de toda a correspondência e materiais da empresa, e deve incluir no seu PSOA as medidas de segurança aplicáveis.

Toda correspondência e materiais do operador aéreo devem ser inspecionados antes de serem embarcados na aeronave. Os artigos de dimensões muito grandes para inspecção pelo equipamento de raio X devem ser fisicamente revistados pelo operador aéreo, seu representante ou empresa de segurança por si contratada, especificamente treinada para efectuar revistas, antes de serem embarcados, por formas a garantir que a correspondência ou materiais do operador aéreo não contenham armas, explosivos ou outros artigos suspeitos ou proibidos. As inspecções efectuadas deverão ser documentadas nos registos de voo do operador aéreo.

8.14. Aviação geral e trabalho aéreo:

Os requisitos de segurança para as operações da aviação geral e trabalho aéreo aplicar-se-ão nos aeroportos de categoria 1, 2, 3 e 4.

O órgão responsável pela segurança do aeródromo deve ser o ponto de contacto para a transmissão das informações pertinentes de segurança aos operadores da aviação geral e trabalho aéreo, bem como aos seus tripulantes, pessoal e passageiros.

Os procedimentos específicos para aeronaves da aviação geral e trabalho aéreo deve ser incluídos em cada PSA e aplicar-se-ão a todas as empresas que prestam assistência em escala às referidas aeronaves.

Os passageiros e tripulações de aeronaves da aviação geral e trabalho aéreo devem ser acompanhados em tempo integral sempre que estiverem no interior de uma área restrita de segurança, por funcionários da segurança aeroportuária portadores do respectivo passe de segurança do aeroporto, a menos que tais tripulantes ou passageiros possuam passes válidos de segurança do aeroporto com acesso à área da aviação geral.

Os tripulantes ou passageiros da aviação geral não devem ser autorizados a entrar na área de segurança de embarque durante a chegada ou partida, a menos que sejam submetidos aos procedimentos de inspecção descritos na secção 8.1.

9. Equipamentos de segurança:

9.1. Aquisição:

Os equipamentos de segurança a serem utilizados nos aeroportos e facilidades aeronáuticas em Angola devem ser aprovados pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) antes de serem encomendados ou adquiridos.

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deverá certificar os equipamentos de segurança com base nos certificados de aprovação emitidos para os estados fabricantes ao abrigo da certificação ISO.

9.2. Calibração e testagem operacional:

Os operadores aeroportuários ou operadores aéreos que utilizem equipamentos de segurança ao abrigo do PNSAC deverão incluir nos seus PSA e PSOA as exigências mínimas específicas de calibração e testagem. As acções regulares de calibração e testagem dos equipamentos de segurança devem ser efectuadas por pessoal de manutenção autorizado e certificado de acordo com as recomendações do fabricante. Todos os custos inerentes à calibração e testagem dos equipamentos de segurança são da responsabilidade do operador aeroportuário ou operador aéreo.

Os aeroportos que utilizam equipamentos de segurança descritos no PSA ao abrigo das exigências do PNSAC deverão incluir naquele requisitos específicos para a realização regular de testes operacionais aos equipamentos pelo seu pessoal da segurança, como se segue:

O pessoal da segurança aeroportuária que utilizar qualquer equipamento de segurança deve ser devidamente formado para a sua operação e realização de testes operacionais. O PSA deve conter as exigências de

formação para cada modelo e tipo de equipamento de segurança utilizado no aeroporto, e constar dos programas de formação inicial e recorrente dos funcionários da segurança aeroportuária;

A formação sobre a operação dos equipamentos de segurança deve ser documentada nos registos individuais de cada funcionário e estar sempre disponível para verificação pelos inspectores do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC);

O pessoal da segurança aeroportuária envolvido na operação de equipamentos de raios X deve ser devidamente certificado pela autoridade aeronáutica para a operação e realização de testes operacionais nos respectivos equipamentos.

9.2.1. Equipamento de raios X:

Cada equipamento de raios X, utilizado para inspecção da bagagem de cabina dos passageiros, dos funcionários, bagagem de mão ou carga, deve ser testado pelo seu operador, utilizando uma peça de teste ou várias peças combinadas de teste aprovadas pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC):

Sempre que a máquina de raios X for ligada, ou no início das actividades diárias;

Em intervalos de quatro horas após o primeiro teste operacional;

Sempre que a máquina de raios X tiver sido desligada por qualquer motivo (manutenção falta de energia, etc.);

Os resultados do teste operacional devem ser registados num livro de controlo mantido para o efeito no mesmo local da máquina de raios X. O registo de controlo deve conter a data e hora do teste operacional, o nome e assinatura do operador que efectuou o teste, e o nome e assinatura do supervisor que o aprovou.

9.2.2. Pórticos detectores de metais:

Cada pórtico detector de metais utilizado para inspecção de passageiros ou funcionários deve ser testado pelo seu operador com uma peça de teste operacional aprovada pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC):

Sempre que o pórtico detector de metais for ligado, ou no início das operações diárias;

Em intervalos de quatro horas após o primeiro teste operacional;

Sempre que o pórtico detector de metais tiver sido desligado por qualquer motivo (manutenção, falta de energia, etc.); e

Os resultados do teste operacional devem ser registados num livro de controlo mantido para o efeito no mesmo local do pórtico. O registo de controlo deve conter a data e hora do teste operacional, o nome e assinatura

do operador que o efectuou, o nome e assinatura do supervisor que o aprovou.

9.2.3. Detectores manuais de metais:

Cada detector manual de metais utilizado na inspecção de passageiros ou funcionários deverá ser testado pelo seu operador antes da inspecção dos passageiros ou funcionários. O teste deve ser efectuado com a passagem do detector manual de metais sobre um pequeno objecto de metal, como relógio de pulso, moedas ou fivelas metálicas, para garantir que o alarme esteja funcionando.

9.2.4. Detecção de vestígios de explosivos:

Todos os dispositivos de detecção de vestígios de explosivos devem ser testados operacionalmente de acordo com as especificações do fabricante. Os resultados destes testes operacionais devem ser registados num livro de controlo mantido para efeito no mesmo local do dispositivo. O controlo deve conter a data e hora do teste operacional, o nome e assinatura do operador que efectuou o teste e o nome e assinatura do supervisor que o aprovou.

9.2.5. Circuitos fechados de TV (CCTV):

Cada unidade do Circuito Fechado de TV deve ser calibrada e ajustada regularmente de acordo com as especificações do fabricante. Tais calibrações e ajustes devem ser efectuados por pessoal qualificado para efeito.

9.3. Operação do equipamento de segurança:

Todos os aeroportos que utilizem equipamentos de segurança incluídos no PSA ao abrigo do PNSAC devem cumprir com as especificações operacionais prescritas pelo seu fabricante. Tais procedimentos operacionais, incluindo os procedimentos de teste exigidos na secção 9.2, deverão ser incluídos na:

- Formação e treino inicial de cada operador destes equipamentos;
- Nas formações recorrentes de cada operador, destes equipamentos; e
- No manual de procedimentos de segurança em cada local no aeroporto onde o equipamento de segurança for utilizado.

9.4. Manutenção do equipamento de segurança:

Todos os aeroportos que utilizem equipamentos de segurança incluídos no PSA ao abrigo do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) devem incluir no PSA, exigências específicas para a realização de manutenção regular e a disponibilização de um fundo para custear

a manutenção regular de todos os equipamentos de segurança, de acordo com as recomendações do fabricante e por pessoal de manutenção autorizado e certificado.

10. Pessoal:

10.1. Critérios de selecção:

Todas as pessoas que desempenharem funções de segurança da aviação civil devem obedecer a critérios específicos de selecção. O pessoal de segurança da aviação deverá:

- Falar, ler e escrever português;
- Ser capaz de entender instruções e procedimentos complexos;
- Ter boa visão e capacidade de distinguir as cores;
- Ter peso proporcional à altura e capacidade total de utilização das mãos, braços e pernas;
- Ter flexibilidade para tocar o solo segurando um detector manual de metais; e
- Ter robustez física adequada ao desempenho das suas funções.

10.2. Verificações de antecedentes (cadastro):

Toda a pessoa seleccionada para a formação, treino ou exercício de funções de segurança da aviação, deve ser previamente submetida a uma verificação completa dos seus antecedentes (cadastro). O gestor da segurança aeroportuária deve analisar minuciosamente os resultados das verificações de antecedentes e aprovar o recrutamento e selecção de cada candidato.

O provedor dos serviços aeroportuários, o operador aéreo e todos os provedores de serviços basificados no aeroporto deverão conduzir verificações de antecedentes (cadastro), histórico de emprego e de instrução de cada candidato por si admitido para confirmação da validade e legalidade da sua candidatura ao emprego. O PSA e o PSOA deverão conter os procedimentos específicos a serem empregues para tais verificações.

A Polícia Nacional deverá efectuar uma verificação dos antecedentes criminais de cada candidato, determinar se ela possui qualquer registo criminal ou judicial que a torne inadequada para a o desempenho de funções de segurança da aviação civil.

10.3. Formação e treino:

Toda a pessoa seleccionada para funções de segurança da aviação deve ser formada e treinada de acordo com as exigências estabelecidas no PSA, que deverão ser baseados no Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil. A formação e treinamento inicial deve ser concluída

antes de o candidato ser admitido ao exercício de qualquer função de segurança da aviação civil.

10.3.1. Os responsáveis pela implementação dos programas de formação e treino em segurança devem ser detentores de formação ao abrigo do disposto no PNFTSAC.

11. Resposta a actos de interferência ilícita:

11.1. Generalidades:

As ameaças ou actos reais de interferência ilícita devem ser respondidas em cada aeroporto através da activação dos planos de contingência apropriados. A resposta inicial à primeira notificação de uma ameaça ou acto real de interferência ilícita deve estar contida no PEA até que o respectivo plano de contingência possa ser activado.

Sempre que existirem informações fiáveis sobre a possibilidade de ocorrência de um acto de interferência ilícita numa aeronave, deve-se-á efectuar a revista à aeronave antes do embarque dos passageiros, por formas a se detectarem quaisquer objectos escondidos que possam ser utilizados para a realização de actos de interferência ilícita.

Sempre que as avaliações de segurança efectuadas pelos organismos especializados indicarem o aumento do grau de ameaça, deve-se efectuar revistas a todas as aeronaves antes do embarque dos passageiros, por formas a serem detectados quaisquer objectos escondidos que possam ser utilizados para a realização de actos de interferência ilícita.

Tais revistas devem ser feitas por pessoal especializado, após notificação ao operador da aeronave. O PEA deve conter os procedimentos detalhados para implementação de tais acções.

11.2. Comando:

O comando das acções de resposta às ameaças ou actos reais de interferência ilícita é da inteira responsabilidade do Comandante da Polícia Nacional no aeroporto. Sempre que solicitado, o Comando Geral da Polícia Nacional deve destacar equipas especializadas e meios apropriados para resposta aos actos de interferência ilícita.

Os organismos especializados no tratamento de questões relacionadas com actos de interferência ilícita devem tomar as medidas apropriadas para garantir que toda a aeronave que tenha aterrado no território nacional sob suspeita de estar ou esteja sujeita a um acto de interferência ilícita seja mantida em terra até a conclusão das acções que visam a restituição da aeronave à sua tripulação, a menos que a partida da aeronave seja imprescindível para a segurança e a vida dos passageiros a bordo. Todas as medidas a serem implementadas devem ser coordenadas com o Estado do operador e o Estado de registo da aeronave.

11.3. Prestação de serviços à navegação aérea:

Os serviços de tráfego aéreo devem prestar toda a assistência possível às aeronaves em que se suspeita ou estejam a ser vítimas de actos de interferência ilícita.

O provedor dos serviços à navegação aérea deverá providenciar que os auxílios à navegação aérea e infra-estruturas aeroportuárias sejam garantidos às aeronaves a qual se suspeita ou se saiba estar sujeita a um acto de interferência ilícita conforme as circunstâncias o exigirem.

Os órgãos responsáveis pela prestação dos serviços de tráfego aéreo devem recolher toda a informação pertinente a respeito de uma aeronave que se suspeita ou se saiba estar sujeita a um acto de interferência ilícita e encaminhar sem demora para as administrações aeroportuárias apropriadas, os órgãos de tráfego aéreo situados na rota da aeronave até ao destino, as companhias aéreas e aos órgãos de defesa e segurança relevantes, para permitir que sejam atempadamente tomadas todas as medidas de salvaguarda que se impuserem.

11.4. Apoio especializado:

Além do apoio especializado da Polícia Nacional, os organismos e instituições abaixo mencionados devem prestar todo o apoio especializado solicitado para fazer face aos actos de interferência ilícita notificados, com base nas exigências dos PEA, PSA e planos de contingência de cada aeroporto:

Ministério das Relações Exteriores;
Forças Armadas Angolanas (FAA);
Serviços de Inteligência Externa (SIE);
Serviços de Informação (SINFO);
Empresa operadora do aeroporto e/ou navegação aérea;
Operadores aéreos.

11.5. Imprensa e meios de comunicação social:

A disponibilização de informações relativas aos actos de interferência ilícita para a imprensa e meios de comunicação social deve ser feita somente pelo porta-voz designado pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC). Os PSA devem assegurar que só os coordenadores dos COE, sejam as únicas pessoas autorizadas a fornecer informações relacionadas com os actos de interferência ilícita para os meios de comunicação social.

11.6. Relatórios e notificações:

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é responsável por notificar pelos meios mais expeditos possíveis o Estado de matrícula, o Estado do operador e a ICAO, sobre a aterragem no território nacional de aeronaves sujeitas a actos de interferência ilícita.

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve fornecer à ICAO os relatórios sobre os actos de interferência ilícita ocorridos em Angola. O relatório inicial deve ser enviado à ICAO num período não superior a 48 horas após a sua ocorrência, utilizando os meios mais expeditos de contacto oficial existentes. Todos os relatórios subsequentes devem ser preparados com base no disposto no Doc. 8973 — Manual de Segurança para a Protecção da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita.

No rescaldo do acto de interferência ilícita, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve enviar relatórios à ICAO, ao Estado de matrícula, ao Estado do operador e aos estados cujos passageiros sejam cidadãos e que tenham sido feitos reféns, tenham perecido ou sofrido lesões em resultado da operação de resgate da aeronave.

11.7. Cooperação na resposta a actos de interferência ilícita:

Sempre que as circunstâncias o permitirem, o Estado Angolano solicitará ajuda aos estados envolvidos na operação da aeronave para a resposta aos actos de interferência ilícita que ocorram no território nacional.

Sempre que solicitado o Estado Angolano fornecerá ajuda a outros Estados Contratantes para a resposta aos actos de interferência ilícita que envolvam aeronaves do registo angolano ou de operadores nacionais.

12. Controlo da qualidade:

12.1. Introdução:

É essencial a elaboração e implementação minuciosa de um programa dinâmico e eficaz de controlo da qualidade por formas a manter a segurança efectiva da aviação civil em Angola.

O objectivo do PNCQ é o de garantir que as disposições de segurança exigidas neste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e na respectiva legislação nacional sejam aplicadas de forma eficaz e efectiva, bem como a garantia do cumprimento dos padrões e práticas recomendadas do Anexo 17 da ICAO.

A única forma de assegurar a sua efectividade é através da implementação combinada de actividades de controlo da qualidade, tais como auditorias, pesquisas, inspecções, testes, exercícios, simulacros e investigação de incidentes de segurança.

12.2. Programa Nacional de Controlo da Qualidade:

As medidas de controlo da qualidade a aplicar à segurança da aviação civil em Angola estão estabelecidas no Programa Nacional de Controlo da Qualidade (PNCQ) da

segurança da aviação civil. O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é responsável pela elaboração, aprovação e implementação do Programa Nacional de Controlo da Qualidade da segurança da aviação civil.

O Programa Nacional de Controlo da Qualidade deve ser distribuído aos provedores de serviços aeroportuários, operadores aéreos e todas as organizações e entidades sujeitas às actividades de controlo da qualidade.

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve elaborar e implementar um Manual de Controlo de Qualidade para uso interno, e um programa de inspecções anuais. Estes documentos devem ser restritos e somente acessíveis ao pessoal do INAVIC afecto ao controlo da qualidade da segurança.

12.3. Actividades de monitoramento:

O PNCQ deve especificar as actividades de monitoramento do controlo de qualidade. As actividades descritas abaixo devem estar detalhadamente explicadas no PNCQ.

12.3.1. Auditorias:

As auditorias de segurança são exames minuciosos a todos os aspectos e exigências do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

As auditorias de segurança devem ser tão detalhadas quanto possível, estendendo-se por períodos prolongados de tempo que podem durar alguns dias, semanas ou um mês, por formas a determinar se a organização de segurança é apropriada e as medidas e procedimentos são implementados adequadamente:

Em bases contínuas (através da análise da documentação, ex. registos operacionais, da formação e treino, etc.);
e

Num padrão constante (através da observação da sua implementação em horas e locais diferentes).

As auditorias de segurança devem ser sempre previamente anunciadas e não deverão incluir testes de segurança.

12.3.2. Pesquisas:

As pesquisas de segurança são avaliações das necessidades de segurança, incluindo a identificação de aspectos de vulnerabilidade passíveis de serem explorados na realização de actos de interferência ilícita, e a formulação e recomendação das respectivas acções correctivas. Devem ser realizadas pesquisas de segurança, sempre que forem identificadas ameaças que exijam a aplicação de um nível maior de segu-

rança, por formas a analisarem-se os vários riscos que possam afectar especificamente um aeroporto ou operador aéreo.

Não obstante a aplicação cabal das medidas e procedimentos de segurança contidas no PNSAC, sempre que forem identificadas vulnerabilidades, devem ser recomendadas medidas compatíveis de protecção apropriadas à ameaça verificada.

O âmbito das pesquisas de segurança deve estender-se desde avaliações direccionadas (ex. de um operador aéreo ou aeroporto específico) até avaliações globais das medidas de segurança.

A duração das pesquisas pode variar de algumas horas até uma ou mais semanas e devem incluir testes de segurança secretos ou abertos.

12.3.3. Inspeções:

As inspecções de segurança são verificações à implementação das exigências relevantes do PNSAC, efectuados por um operador aéreo, provedor de serviços aeroportuários, outras entidades ou organismos envolvidos na segurança da aviação civil.

O âmbito de uma inspecção é mais reduzido do que o de uma auditoria, uma vez que a inspecção deve incidir sobre uma área ou actividade específica do aeroporto, do operador aéreo ou de outras entidades ou organismos envolvidos na segurança.

As inspecções de segurança podem ser realizadas de surpresa ou previamente anunciadas e deverão incluir testes de segurança secretos ou abertos.

A actividade dos inspectores da segurança contra actos de interferência ilícita é estabelecida em conformidade com o disposto nos artigos 95.º e 96.º da Lei n.º 1/08, da Aviação Civil.

12.3.4. Testes:

Os testes destinam-se a efectuar a avaliação das medidas de segurança da aviação civil através da simulação da intenção de cometer um acto ilícito por formas a examinar a eficácia e a aplicação adequada das medidas de segurança existentes. Os testes de segurança podem ser secretos ou abertos.

Os testes de segurança só permitem a demonstração da efectividade da medida ou do controlo de segurança na hora e local em que forem efectuados.

Os testes de segurança devem ser efectuados nos controlos de acesso às áreas restritas de segurança, de protecção das aeronaves e de inspecção com equipamentos de raios X (utilizando peças padronizadas de teste), etc.

12.3.5. Exercícios:

Os exercícios de segurança são essenciais para garantir a consistência, clareza e eficácia dos planos de emergência e contingência. Todo o aeroporto que necessite de planos de contingência deve realizar exercícios regulares, conforme descrito na secção 13.3.

O órgão de controlo de qualidade do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve monitorar e avaliar todos os exercícios realizados. No final de cada exercício deve elaborar relatórios cujas cópias deverão ser entregues à direcção do aeroporto onde o exercício foi efectuado. Nos relatórios poder-se-á se necessário recomendar alterações ao PSA e aos planos de contingência relacionados.

12.3.6. Investigações:

Sempre que ocorrer um incidente de segurança, uma falha nos procedimentos de segurança ou um acto de interferência ilícita, o órgão de controlo de qualidade do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve efectuar uma investigação administrativa para determinar as causas do incidente, falha, ou acto de interferência ilícita. Esta investigação administrativa deve ser separada e não deverá interferir com nenhuma investigação criminal a ser efectuada pelos órgãos especializados da Polícia Nacional.

O objectivo das investigações administrativas é somente o de determinar quais procedimentos de segurança falharam e as causas de tais falhas. Uma vez determinadas as falhas e as respectivas causas, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) poderá solicitar alterações ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), PSA, ou PSOA para evitar a sua repetição.

Após aprovação do programa nacional de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) incidirá a sua actividade sequenciando a prioridade nas inspecções, seguida das auditorias, exercícios, testes e por último as pesquisas.

Anualmente, deve ser feito um balanço sobre o cumprimento das actividades planificadas de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, no qual deverá ser dado um enfoque especial na resolução das constatações cuja ocorrência tenha sido repetitiva ao longo do período em análise.

12.4. Acções correctivas:

Após realização de qualquer actividade de controlo da qualidade na qual se tenha identificado que determinado procedimento ou exigência de segurança não seja eficaz ou não tenha sido implementado adequadamente pelo aeroporto, operador aéreo ou organismo com responsabilidades na segurança da aviação civil, o Instituto Nacional da Aviação

Civil (INAVIC) deve emitir uma carta onde constem as acções correctivas exigidas. O aeroporto, operador aéreo ou organismo com responsabilidades na segurança da aviação civil deve responder à carta dentro de 8 dias após a sua recepção, descrevendo detalhadamente as acções que irá implementar e o período de tempo proposto para correcção das falhas detectadas.

13. Planos de contingência:

13.1. Introdução:

O Doc. 8973 da ICAO — Manual de Segurança para a Protecção da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita, descreve os Planos de Emergência como sendo de natureza reactiva, pois lidam com incidentes que ocorrem no ar ou em terra, (principalmente emergências relacionadas com a segurança operacional (*safety*), ainda que no seu início tenham sido identificadas como incidentes relacionados com a segurança aérea (*security*) sendo normalmente delineados para minimizar as consequências ou o impacto de tais incidentes.

Os Planos de Contingência são mais «proactivos», visto que incluem as medidas e procedimentos para lidar com os vários níveis de ameaça, avaliações de risco e as medidas associadas de segurança a serem implementadas.

Os Planos de Contingência são projectados para a previsão e antecipação dos eventos bem como a preparação de todas as partes envolvidas, no caso de ser necessária a activação e execução do plano. Em todos os casos, devem ser disponibilizados recursos, instalações e pessoal para efectivação destes planos.

Os Planos de Contingência devem distinguir-se dos PSA e do PEA. Cada um desses planos deverá estar atribuído à responsabilidade de um órgão específico e possuir uma pessoa responsável pela sua activação e execução. Tal órgão deve ser o responsável pela coordenação do plano com todas as entidades, organizações e empresas envolvidas no aeroporto, para assegurar que o mesmo seja adequado, funcional e possa ser executado de facto por todas as partes envolvidas.

O PEA deverá conter as acções iniciais a serem aplicadas no caso de ocorrerem actos de interferência ilícita tais como sequestro, ameaças de bombas e outras acções contra aeronaves, infra-estruturas aeronáutica ou pessoal. O PEA não deve ser considerado como sendo o Plano de Contingência completo para as acções de resposta aos actos de interferência ilícita. Ele apenas despoleta as acções iniciais a serem implementadas pelo aeroporto, até que as autoridades apropriadas cheguem ao aeroporto para assumir a responsabilidade e iniciar a aplicação do Plano de Contingência. O

capítulo destinado às ameaças de bomba do PEA foi concebido para o tratamento de ameaças anónimas de bombas efectuadas normalmente por telefone, que possam exigir a aplicação de acções rápidas e decisivas, baseadas num modelo metódico de respostas planificadas.

Os Planos de Contingência deve ser preparados separadamente e anexados à versão completa do PSA. Devido a possibilidade de conterem informações de carácter demasiado sensível e restrita, certos planos de contingência não deverão ser totalmente anexados à versão do PSA destinada para a distribuição a todas as partes envolvidas no aeroporto.

Na preparação dos Planos de Contingência, os aeroportos devem utilizar a orientação técnica para preparação de planos de contingência fornecida no Documento 8973/7 da ICAO, Volume 5 — Gestão de Crise e Resposta a Actos de Interferência Ilícita.

13.1. Plano Nacional de Contingência:

O Plano Nacional de Contingência será elaborado após a aprovação e publicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

13.2. Ameaças anónimas de bombas:

Os procedimentos específicos para ameaças anónimas de bomba em cada aeroporto deverão ser descritos no respectivo PSA. As medidas iniciais a serem aplicadas pelo aeroporto deverão estar incluídas no PEA.

As ameaças anónimas de bomba são geralmente recebidas por telefone, carta, bilhetes, fax, mensagens instantâneas de texto ou qualquer outro método com objectivo de ocultar a identidade do criminoso. Normalmente tais ameaças não são detalhadas quanto a data, hora, motivo ou alvo específico da alegada bomba e não existem outros meios pelos quais se possa verificar a veracidade das informações ou das intenções do remetente.

Estas ameaças anónimas de bomba não devem ser confundidas com as ameaças de sabotagem a aeronaves ou aeroportos descritas na secção 13.3.3., que exigem a realização de actividades policiais ou de inteligência.

A resposta às ameaças anónimas de bomba depende dos detalhes fornecidos na ameaça, a situação geral da segurança em Angola, ou a situação da segurança do alvo da ameaça. Tudo isto deverá ser avaliado e tido em conta no processo de resposta.

O alcance das respostas pode ser bastante extenso. Uma das opções pode ser ignorá-la e não oferecer ao remetente a recompensa de observar o aeroporto em actividades frenéticas.

cas de segurança por causa da ameaça. Uma resposta extrema seria fechar determinadas áreas do aeroporto e efectuar a revista minuciosa de cada instalação ou aeronave, causando perturbações na operação dos voos, incómodos aos passageiros e geralmente a mediatização do facto pelos órgãos de comunicação social; esta resposta tende a encorajar o remetente a efectuar ameaças adicionais.

Cada uma destas ameaças anónimas de bomba deve ser tratada individualmente, e ao nível do aeroporto deverão ser tomadas decisões rápidas sobre as acções a serem aplicadas.

13.2.1. Procedimentos do programa de segurança aeroportuária:

Cada PSA deve incluir os procedimentos específicos a serem observados no aeroporto quando forem recebidas ameaças anónimas de bomba. Estes procedimentos devem incluir:

O método pelo qual todas as pessoas que trabalham no aeroporto serão informadas e treinadas sobre o que fazer após a recepção de tais ameaças anónimas de bomba, com base na orientação contida no Apêndice 3 do Volume 5 do Documento 8973/7 da ICAO — Gestão de Crises e Resposta a Actos de Interferência Ilícita, onde se descrevem as acções a tomar pelo receptor do telefonema ou mensagem de ameaça de bomba;

Os gabinetes e/ou pessoas (por ordem hierárquica) a quem estas ameaças devem ser imediatamente encaminhadas;

As pessoas (por ordem hierárquica) que devem ser notificadas da ameaça, a ordem de prioridade na qual elas devem ser notificadas e quem deverá fazer as notificações;

Uma descrição do conceito de aeroportos com identificação positiva de alvos, contida no Apêndice 4 do Volume 5 do Documento 8973/7 da ICAO — Gestão de Crises e Resposta a Actos de Interferência Ilícita, onde é fornecida orientação sobre avaliação de ameaças de bomba;

A pessoa responsável (ou a sequência hierárquica) que devem tomar a decisão sobre a resposta à ameaça anónima de bomba, incluindo todas as opções disponíveis, as consequências destas opções e os factores que devem ser tomados em consideração, baseados na orientação contida no Apêndice 5 do Volume 5 do Documento 8973/7 da ICAO — Gestão de Crises e Resposta a Actos de Interferência Ilícita, onde se descrevem as acções de resposta às ameaças de bomba contra aeronaves;

O período de tempo e o método em que o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC), o(s) provedor(es) dos serviços aeroportuários e à navegação aérea, e outras entidades ao nível nacional devem ser notificados;

O método pelo qual a resposta a estas ameaças é transmitida pelo aeroporto e por todas as organizações, entidades e operadores aéreos; e

A pessoa responsável (ou a sequência hierárquica) que deve tomar a decisão de que a ameaça anónima de bomba está resolvida e que as operações devem retornar ao normal.

13.2.2. Medidas do plano de emergência do aeroporto:

O PEA deve conter as medidas específicas a serem tomadas no aeroporto para a gestão inicial de ameaças anónimas de bomba, baseado nos procedimentos descritos no PSA. Estas medidas devem incluir as acções específicas, quem deve aplicar tais acções, quem deve ser notificado, etc. O PEA não se destina a duplicar a totalidade dos procedimentos estabelecidos no PSA, mas deve orientar a aplicação das medidas iniciais até que a pessoa que deve tomar as decisões sobre as acções a aplicar tenha assumido o controlo da situação.

13.3. Planos de contingência do aeroporto:

Os aeroportos de categoria 1, 2 e 3 deve preparar, no mínimo, os seus respectivos planos de contingência. Cada plano de contingência deverá ser um documento separado, anexado ao PSA, e aprovado pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC). Modificações e actualizações dos planos de contingência deve ser consideradas como modificações ou actualizações do PSA e devem ser previamente aprovadas pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC).

Planos de contingência deverão ser exercitados de acordo com o seguinte programa:

A cada dois anos, um exercício completo de um dos planos de contingência, que inclua a participação activa de todas as organizações envolvidas no plano.

Um exercício simulado completo (representação prática) de um dos planos de contingência em anos intercalados.

Um exercício simulado parcial (representação prática) de um dos aspectos do plano de contingência a cada seis meses.

13.3.1. Sequestro:

13.3.1.1. Instruções do plano de emergência aeroportuário para sequestros:

O PEA deve conter as acções específicas e imediatas a serem aplicadas pelos funcionários da segurança aeroportuária destacados nas áreas operacionais, para responder às informações sobre um possível sequestro de aeronaves. Tais acções são somente as acções iniciais a serem aplicadas

durante os primeiros minutos após a recepção da informação de um sequestro, até que a Polícia Nacional assuma o comando e o controlo completo do incidente.

As acções no PEA deverão especificar:

Uma lista de instituições e entidades a serem notificadas, por ordem de prioridade, e a pessoa ou entidade responsável pela notificação;

As acções específicas a serem tomadas pelo Serviços de Tráfego Aéreo para assistência à aeronave sob ameaça, e as acções detalhadas a serem aplicadas a partir do momento em que a aeronave tocar o solo; Detalhes das acções específicas que devem ser imediatamente tomadas pelas operações aeroportuárias por formas a preparar o aeroporto para a chegada da aeronave sob ameaça;

Detalhes das acções que não devem ser aplicadas pelos Serviços de Tráfego Aéreo e/ou pelas Operações Aeroportuárias, incluindo a troca de informações sobre a ocorrência através de canais de comunicação não encriptados;

Clarificação exacta sobre quem é o responsável a cargo da tomada das decisões relacionadas com a aeronave sob ameaça após a sua aterragem. As pessoas a bordo da aeronave poderão efectuar exigências ou perguntas, e por isto existir a necessidade de se decidir de imediato sobre as respostas a serem fornecidas. Esta clarificação tem de ser feita previamente e ser comunicada com clareza a todas as organizações pertinentes do aeroporto, tais como a Polícia Nacional, a Segurança Aeroportuária, os Serviços de Tráfego Aéreo, as Operações Aeroportuárias, os Operadores Aéreos, os Bombeiros, etc.

13.3.1.2. Plano de contingência de sequestro do aeroporto:

Este plano deve conter os processos pelos quais a Polícia Nacional e as unidades militares deverão comandar as acções e controlar qualquer acto de sequestro de aeronaves no recinto aeroportuário. Ele deve também conter todas as opções viáveis para os comandantes no local do incidente, bem como as opções não viáveis que tenham sido tidas em conta durante o processo de planeamento das acções a tomar. O plano deve detalhar as responsabilidades de cada uma das partes envolvidas no apoio à Polícia Nacional.

Todo o plano deve ser classificado como altamente secreto e a sua distribuição deverá ser restrita a um número reduzido de pessoas responsáveis. O mesmo deverá ser elaborado em formato modular para que as organizações envolvidas na sua implementação ou com responsabilidades específicas possam de forma independente fornecer informações detalhadas sobre como suas tarefas serão realizadas e quem será responsável pela sua implementação.

Cada parte específica do plano deve incluir:

Os responsáveis pelo comando e controlo, incluindo o centro de comando no aeroporto, centro de comando nacional, e postos de comando avançados ou móveis;

Procedimentos e requisitos de comunicação;

Medidas específicas e detalhadas para o cerco e isolamento da aeronave sequestrada;

Medidas específicas detalhadas para restringir o acesso ao aeroporto durante o incidente;

Notificação do estado de registo e do operador da aeronave e coordenação sobre quaisquer propostas efectuadas;

Notificação às embaixadas e representações diplomáticas das pessoas a bordo da aeronave;

Orientações para as relações públicas e porta voz;

Realização de negociações, incluindo os métodos para estabelecer comunicações seguras com os sequestradores ou outras pessoas a bordo da aeronave;

Composição e preparação da(s) equipa(s) de assalto;

Apoio médico;

Apoio investigativo;

Apoio internacional;

Acções a serem tomadas pelo Controlo do Tráfego Aéreo;

Acções a serem tomadas pela administração do aeroporto para apoiar o plano e opções para a continuação das operações do aeroporto;

Acções a serem tomadas pelas companhias e operadores aéreos para apoiar o plano; e

Acções a implementar para o retorno do aeroporto às operações normais após o término do incidente.

13.3.2. Ameaça de sequestro:

Este plano de contingência oferece todas as opções possíveis a serem tomadas pela administração do aeroporto, a Polícia Nacional, as companhias e operadores aéreos, e todas as outras organizações do aeroporto no caso de existir uma ameaça real de sequestro de uma aeronave no aeroporto. Este plano concentra-se nas medidas preventivas.

As partes específicas do plano devem incluir:

A designação de quem deverá activar o plano e determinar as medidas apropriadas a serem aplicadas com base nas informações contidas na ameaça;

Uma lista completa de todas as opções preventivas possíveis e disponíveis para situações de ameaça de sequestro, que poderão incluir;

Procedimentos de inspecção à entrada do terminal;

Entrevistas de segurança aos passageiros;

Procedimentos aprimorados de controlo de passaportes e formalidades migratórias;

Presença adicional da polícia e de seguranças no terminal;

Reforço das inspecções de segurança a todos os funcionários e tripulantes;
 Reforço da segurança às aeronaves no solo;
 Reforço das revistas às aeronaves, antes do embarque dos passageiros;
 Reforço dos procedimentos de inspecção aos passageiros;
 Inspeções redundantes/aleatórias aos passageiros imediatamente antes do embarque nas aeronaves;
 Restrições sobre as bagagens de mão e de cabina;
 Orientação para as relações públicas e porta-vozes;
 Notificação ao público;
 Coordenação com o estado de registo e do operador da aeronave visada; e
 Posicionamento das equipas de negociação, e de assalto.

13.3.3. Ameaças de sabotagem a aeronaves ou ao aeroporto:

O Plano de Contingência deve fornecer todas as opções possíveis a serem tomadas pelo aeroporto, pela Polícia Nacional, companhias e operadores aéreos, e todas as outras organizações caso exista uma ameaça real de colocação de bombas em aeronaves parqueadas ou de partida no aeroporto. Este plano deverá concentrar-se nas medidas preventivas.

As partes específicas do plano deve incluir:

A designação de quem deve activar o plano e determinar as medidas apropriadas para serem aplicadas, com base nas informações contidas na ameaça;

Uma lista completa de todas as opções preventivas possíveis e disponíveis para situações de ameaça de bomba, que poderão incluir:

Procedimentos de inspecção à entrada do terminal;
 Entrevistas de segurança aos passageiros;
 Procedimentos aprimorados de controlo de passaportes e formalidades migratórias;
 Presença adicional da polícia e da segurança nas vias de acesso ao aeroporto e nos terminais;
 Reforço da inspecção de segurança a todos os funcionários e tripulantes;
 Reforço da segurança do perímetro aeroportuário e das aeronaves no solo;
 Reforço das revistas às aeronaves antes do embarque dos passageiros;
 Reforço dos procedimentos de inspecção aos passageiros com objectivo específico de detecção de componentes de explosivos artesanais;
 Reforço dos procedimentos de inspecção de bagagens com objectivo específico de detecção de componentes de explosivos artesanais;

Inspeções redundantes/aleatórias aos passageiros imediatamente antes do embarque nas aeronaves; e
 Restrições sobre a bagagem despachada e de cabina;
 Orientações para as relações públicas e porta-vozes;
 Notificação ao público;
 Coordenação com o Estado de Registo e do Operador da(s) aeronave(s) visada(s); e
 Posicionamento dos efectivos das unidades saporadas (anti-bombas).

14. Emendas ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC):

14.1. Generalidade:

Um elemento crítico para a manutenção de um nível apropriado de segurança da aviação civil em Angola, é a capacidade e velocidade de alteração do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), dos PSA, e dos planos de contingência relacionados aos PSA. As alterações podem ser efectuadas com base nas mudanças dos padrões da ICAO, ou em novas informações sobre ameaças que podem chegar de diversas fontes.

14.2. Responsabilidade:

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é o principal responsável pela rapidez, eficiência e eficácia das modificações ao PNSAC e de outros programas de segurança da aviação civil. Para tal deve ser garantida ao Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) total cooperação e assistência por parte de todos os órgãos identificados na secção 4.

14.2.1 Recolha/análise de informações sobre ameaças:

A recolha e análise de informações de ameaças atinentes à segurança da aviação civil em Angola são da responsabilidade do SINFO, em coordenação com o SIE, a Polícia Nacional, e os Serviços de Inteligência das Forças Armadas Angolanas.

14.2. Avaliação das informações sobre ameaças:

O SINFO é a entidade responsável pela avaliação das informações sobre ameaças relativas à segurança da aviação civil em Angola. Uma vez efectuadas tais avaliações, deverá informar o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) sobre os resultados obtidos, para que seja executada a avaliação do risco, pois o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) é o responsável pelo controlo da qualidade da

segurança da aviação civil por ser a única instituição com conhecimento especializado das vulnerabilidades do sistema de segurança da aviação.

Ao combinar a avaliação das ameaças com as vulnerabilidades estimadas, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deverá determinar o risco geral que a ameaça representa para a segurança da aviação civil em Angola.

14.2.3. Disseminação das informações sobre ameaças:

Todos organismos públicos ou privados que recebam informações sobre ameaças relativas à segurança da aviação civil em Angola devem encaminhá-las imediatamente para o SINFO, Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC), SIE, Polícia Nacional e os Serviços de Inteligência das Forças Armadas Angolanas.

A disseminação imediata visa alertar as instituições mencionadas sobre a existência das referidas informações, mesmo que ainda não tenham sido analisadas e avaliadas, para que aquelas instituições possam consultar os seus arquivos para determinar se têm alguma informação pertinente que confirme ou contraponha o conteúdo da informação prestada.

As informações originais sobre ameaças e a avaliação das informações do SINFO não devem ser disseminadas para outras organizações ou entidades que não sejam o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC), SIE, da Polícia Nacional, e dos Serviços de Inteligência das Forças Armadas Angolanas, sem a aprovação específica do SINFO.

Pode ser prudente incluir algumas partes das informações de ameaça num sumário e anexá-las em todos os planos de emergência do PNSAC elaborado pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC); entretanto, isto só deve ser feito em total coordenação com os organismos governamentais pertinentes.

14.2.4. Emendas ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC):

14.2.4.1. Emendas normais:

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e todos ou outros programas de segurança da aviação civil devem ser ajustados, sempre que surgirem:

- Alterações ao Anexo 17 da ICAO ou a outros anexos relacionados com a segurança da aviação civil;
- Alterações nas avaliações de ameaças ou riscos efectuados pelos organismos apropriados;
- Construções ou reconstruções de instalações aeroportuárias ou infra-estruturas aeronáuticas;

Introdução de novas tecnologias de segurança da aviação civil;

Mudanças nas operações aéreas e aeroportuárias; e

Em resultado de pesquisas de segurança e avaliações de vulnerabilidade efectuadas.

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deverá coordenar as alterações propostas ao PNSAC com os organismos envolvidos e discutirá as opções ou medidas alternativas para se garantir ou melhorar o nível de segurança.

As alterações ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) atinentes aos aeroportos serão transmitidas pelo Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) aos provedores dos serviços aeroportuários e à navegação aérea.

Sendo o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) a autoridade que aprova os PSOA de cada operador aéreo, deve também transmitir todos os ajustes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) que afectem ou se apliquem directamente aos operadores aéreos nacionais e estrangeiros.

14.2.4.2. Emendas de emergência:

Além disso, ajustes temporários de emergência ao PNSAC podem ser feitos devido a ameaças que exijam contra-medidas de segurança imediatas. Nestes casos, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) emitirá uma directiva de segurança para as partes afectadas, que será transmitida pelos meios mais rápidos possíveis (fax, e-mail, etc.), contendo as alterações do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) que precisam ser imediatamente aplicadas. As organizações que tenham que cumprir com o PNSAC deverão implementar tais alterações imediatamente após a recepção da directiva de segurança.

As directivas de segurança poderão ter carácter permanente ou possuir um período específico de vigência.

O Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve reavaliar periodicamente todos os ajustes temporários de emergência ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), para determinar se as razões que ditaram a realização das alterações continuam ou não a vigorar. Tais avaliações deverão ser feitas em intervalos de 30 dias.

14.3. Revisão de incidentes:

Após qualquer incidente de segurança da aviação civil ocorrido em Angola, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) deve organizar e coordenar um encontro da CONFASEAC, para análise e debate de novas medidas ou alterações cuja execução possa ser necessária para evitar a recorrência do incidente.

Todas as medidas aplicadas devem ser comunicadas à ICAO pelos meios apropriados em conformidade com o disposto no anexo 17.

15. Financiamento da manutenção do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC):

O Estado Angolano deve suportar todos os encargos referentes à manutenção do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil. Para efeito, deve criar no seu orçamento anual uma rubrica específica.

16. Tratamento de informações sensíveis ou classificadas:

Todas as informações de segurança da aviação deve ser consideradas e classificadas como restritas e só deverão ser fornecidas às pessoas devidamente identificadas no PSA.

Devem-se aplicar as disposições da Lei n.º 10/02, de 16 de Agosto, Sobre o Segredo de Estado, a todas as violações relacionadas com a protecção das informações sobre a segurança da aviação civil.

APÊNDICES

1. Artigos proibidos:

APÊNDICE 1 **Artigos proibidos**

Este apêndice será complementado com a Lista de Artigos Restringidos da ICAO (OACI — Organização da Aviação Civil Internacional)

Documento 8973/7 da OACI

Volume IV, Apêndice 2, Anexo A

Introdução:

Itens proibidos são aqueles artigos que nunca devem ser transportados para a cabina de uma aeronave de passageiros ou levados para uma área de segurança restrita de um aeroporto, excepto por pessoas autorizadas que deles necessitem para a execução de tarefas essenciais. Tais tarefas essenciais podem corresponder à actividade do aeroporto ou de uma aeronave, a tarefas operacionais e técnicas ou a instalações de catering e restaurantes das linhas aéreas ou do aeroporto. As pessoas autorizadas podem incluir membros de tripulações de aeronaves que precisem do item proibido para o desempenho das tarefas de voo normais ou como parte do equipamento médico de emergência/sobrevivência obrigatório.

Alguns itens proibidos de serem levados para a cabina de uma aeronave podem ser transportados pelos passageiros na sua bagagem de porão, desde que não ponham em perigo a aeronave, estejam devidamente embalados e o seu transporte seja autorizado pelo Estado e pelo operador da aeronave.

O pessoal de segurança incumbido da detecção de itens proibidos deve estar também ciente de que existem certos artigos ou substâncias que são classificados como «mercadorias perigosas» nas Instruções Técnicas para o Transporte Aéreo Seguro de Mercadorias Perigosas da ICAO (Doc. 9284 da ICAO).

Alguns dos artigos e substâncias classificados como itens proibidos também caberão na classificação de mercadorias perigosas. Com a excepção de um pequeno número de itens permitidos, as mercadorias perigosas não podem ser transportadas por passageiros, seja no seu corpo, na sua bagagem de mão ou na sua bagagem de porão.

Em resposta a uma ameaça ou a informações acerca de uma ameaça específica, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) pode também decidir que outros itens, que não são normalmente classificados como itens proibidos nem estão descritos abaixo, devam ser excluídos do transporte por passageiros ou por qualquer outra pessoa na cabina de uma aeronave ou na bagagem de porão ou levados para uma área de segurança restrita de um aeroporto.

Manuseamento de itens proibidos:

Estes são itens cujo transporte pelo público é legal na República de Angola, mas que podem ser usados para cometer um acto de interferência ilícita ou podem pôr em perigo a segurança da aeronave se transportados na cabina de passageiros da mesma. Estes itens devem ser processados por uma das seguintes formas:

- Colocados na bagagem de porão dos passageiros, a menos que ponham em risco a segurança da aeronave;
- Confiscados e, subsequentemente, eliminados ou destruídos de forma adequada;
- Confiscados e mantidos à guarda das autoridades do aeroporto ou do operador da aeronave relevante, para posterior devolução ao passageiro;
- Removidos e, após devidamente preparados e embalados, transportados no porão da aeronave para posterior devolução ao passageiro no destino do seu bilhete.

Itens proibidos — Bagagem de porão:

Embora alguns itens proibidos possam ser transportados na bagagem de porão dos passageiros, os itens e substâncias seguintes nunca devem ser levados na bagagem de porão. Esta lista inclui itens proibidos e mercadorias perigosas

interditas. Pode haver outros itens que suscitem a preocupação do pessoal de segurança. Também esses podem ser removidos e, se necessário, confiscados, se forem encontrados.

Itens	Alguns exemplos
Corrosivos	Mercúrio, baterias de viaturas.
Explosivos	Detonadores, espoletas, granadas, minas e explosivos.
Líquidos inflamáveis... ..	Gasolina, metanol.
Sólidos inflamáveis e substâncias reactivas	Magnésio, acendalhas, fogo de artifício, foguetes luminosos.
Gases	Propano, butano.
Diversos	Componentes de sistemas de combustível de veículos que tenham previamente contido combustível.
Oxidantes e peróxidos orgânicos	Lixívia, kits de reparação de carroçarias de automóveis.
Material radioactivo	Isótopos medicinais ou comerciais.
Substâncias tóxicas ou infecciosas	Veneno raticida, sangue contaminado.

Categorias genéricas de itens proibidos:

Para ajudar à identificação, os itens proibidos podem ser agrupados em cinco categorias:

Armas de fogo e outras – qualquer objecto que possa (ou aparente poder) disparar um projectil ou causar ferimentos;

Armas pontiagudas/afiadas e objectos cortantes – qualquer item pontiagudo ou afiado susceptível de causar ferimentos;

Objectos contundentes – qualquer objecto contundente susceptível de causar ferimentos ou lesões;

Substâncias químicas ou tóxicas – qualquer substância química ou tóxica que ponha em risco a saúde dos passageiros e tripulantes ou a segurança da aeronave ou dos bens;

Substâncias explosivas ou inflamáveis – qualquer substância explosiva ou altamente combustível que ponha em risco a saúde dos passageiros e tripulantes ou a segurança da aeronave ou dos bens.

Nota: — Embora as armas de fogo possam facilmente ser desmontadas em peças para dificultar a detecção, o pessoal de segurança deve estar ciente de que podem ser feitas tentativas de ocultar ou camuflar itens proibidos de qualquer categoria para escapar à detecção.

Exemplos de itens proibidos por categoria:

Os itens descritos nos parágrafos seguintes são exemplos de itens que têm cabimento nas cinco categorias genéricas de artigos proibidos. Esta lista não pretende ser totalmente inclusiva, mas destina-se a ser usada como orientação do pessoal incumbido de inspeccionar e revistar pessoas,

elementos do pessoal, passageiros e sua bagagem de mão para fins de segurança.

Categoria 1 – Armas de fogo e outras:

Todas as armas de fogo (pistolas, revólveres, espingardas, caçadeiras, etc.).

Pistolas e espingardas de ar comprimido e espingardas de chumbos.

Armas para abate de gado.

Armas de zagalotes.

Fisgas ou fundas.

Componentes de armas de fogo (excluindo miras telescópicas).

Bestas.

Arpões e armas de pesca submarina.

Pistolas de rebites e pregos industriais.

Isqueiros em forma de arma de fogo.

Réplicas e imitações de armas de fogo.

Pistolas de sinais luminosos.

Pistolas de alarme.

Dispositivos de atordoamento ou electrochoques como agulhões para gado e armas de energia balisticamente conduzida (tasers).

Armas de brinquedo de qualquer tipo.

Categoria 2 – Armas pontiagudas/afiadas e objectos cortantes:

Machados e machadinhas.

Flechas e dardos.

Grampos de ferro.

Arpões e lanças.

Machadinhas e picadores de gelo.

Patins de gelo.

Navalhas articuladas ou de ponta e mola com lâmina de qualquer comprimento.

Facas, sejam reais ou cerimoniais, com lâminas de comprimento superior a 6cm, feitas de metal ou qualquer outro material suficientemente forte para ser usado como arma potencial.

Cutelos.

Machetes.

Lâminas e navalhas de barbear nuas (excluindo lâminas de segurança ou descartáveis com invólucro).

Sabres, espadas e bengalas de estoque.

Escalpelos.

Tesouras com lâminas de comprimento superior a 6cm (são permitidas as tesouras de pontas redondas ou embotadas com lâminas de comprimento inferior a 6cm).

Bastões de esqui, caminhada ou marcha.

Rosetas de arremesso.

Ferramentas de trabalho com potencial para serem usadas como arma pontiaguda ou afiada, como berbequins e

brocas, x-actos, facas multiusos, serras, chaves de parafusos, pés-de-cabra, martelos, alicates, chaves de porcas/fendas e maçaricos.

Categoria 3 – Objectos contundentes:

Tacos de basebol, softball e críquete.
Tacos de bilhar.
Tacos ou bastões, sejam rígidos ou flexíveis, como cassetes, mocas, clavas e porretes.
Canas de pesca.
Tacos de golfe.
Sticks de hóquei.
Pagaias de caiaque e canoa.
Sticks de lacrosse.
Equipamento de artes marciais, como soqueiras, bastões, mocas, matracas, nunchakus e kubotans.
Skates.

Categoria 4 – Substâncias explosivas ou inflamáveis:

Tintas pulverizáveis em aerossol.
Bebidas alcoólicas com volume superior a 70% (140° proof).
Munições.
Cartuchos explosivos.
Detonadores e espoletas.
Explosivos e engenhos explosivos.
Fogo de artifício, foguetes luminosos de qualquer tipo e outros artigos pirotécnicos (incluindo poppers e fulminantes de recreio).
Combustíveis líquidos inflamáveis, por ex., gasolina, gasóleo, fluido de isqueiro, álcool, etanol.
Gases e contentores de gases, como butano, propano, acetileno e oxigénio em grande volume.
Granadas de todos os tipos.
Minas e outros explosivos de uso militar.
Fósforos não-amorfos.
Réplicas ou imitações de materiais ou engenhos explosivos.
Latas ou cartuchos geradores de fumo.
Terebintina e diluente.

Categoria 5 – Substâncias químicas ou tóxicas:

Ácidos e alcalis, como baterias húmidas.
Substâncias corrosivas ou descolorantes, como mercúrio e cloro.
Aerossóis neutralizantes ou incapacitantes, como mace, gás pimenta e gás lacrimogénico.
Extintores de incêndios.
Materiais infecciosos ou biológicos perigosos, como sangue contaminado, bactérias e vírus.

Material susceptível de ignição ou combustão espontânea Venenos.

Material radioactivo, como isótopos medicinais ou comerciais.

Itens proibidos adicionais para voos avaliados como de alto risco:

Uma avaliação de risco pode indicar que determinadas movimentações de aeronaves apresentam um risco mais elevado de sofrer actos de interferência ilícita. Nessas circunstâncias, um ou mais dos itens da lista seguinte poderão ser proibidos e impedido o seu transporte no corpo da pessoa ou na sua bagagem de mão ou de porão.

Estas informações adicionais devem ser emitidas para todos os aeroportos e operadores aéreos de aeronaves de transporte de passageiros a operar na República de Angola. Adicionalmente, o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) informará todos os outros Estados e operadores aéreos, para que os passageiros possam ser devidamente informados de que não devem tentar transportar tais itens na sua pessoa ou na sua bagagem de mão ou de porão nos voos de aeronaves considerados de risco mais elevado e aos quais se apliquem os itens proibidos adicionais.

Saca-rolhas.

Agulhas hipodérmicas (a menos que seja fornecida prova documental da sua necessidade médica).

Agulhas de fazer malha.

Facas com lâmina de comprimento inferior a 6cm.

Cutelaria metálica.

Todo o tipo de lâminas de barbear.

Tesouras com lâminas de comprimento inferior a 6cm.

APÊNDICE 2

2. Procedimentos e padrões de inspecção aos passageiros.

Inspeção de pessoas e bagagem de cabine.

Princípios gerais:

Passageiros, portadores de passes do aeroporto e visitantes autorizados que devam ser inspecionados antes de entrar na área restrita de embarque devem ser inspecionados usando os seguintes procedimentos. Qualquer pessoa que se recusar a ser inspecionada usando estes procedimentos deve ter a entrada negada. Qualquer passageiro que tentar se retirar do processo de inspeção uma vez iniciado, deve ser conduzido à Polícia Nacional para determinar o motivo da retirada e

escoltar a pessoa para longe do ponto de inspeção de passageiros.

Pessoas a serem inspecionadas e que necessitem de assistência especial, tais como pessoas deficientes, em cadeiras de rodas, com marca-passos, etc., devem ser encaminhadas para o supervisor que deverá determinar as medidas apropriadas, baseado nos procedimentos estabelecidos no PSA.

Número necessário de pessoas:

O número mínimo necessário de pessoas para levar a cabo o processo de inspeção é de cinco pessoas por fila do ponto de inspeção, o que é determinado com uma máquina de equipamento de raio X e um detector de metal arco pórtico. O número ideal de pessoas para inspeção de uma fila é seis, o que iria incluir dois revistadores. Deve haver um «mix» suficiente de homens e mulheres no pessoal para que as revistas secundárias de pessoas sejam sempre conduzidas por pessoas do mesmo sexo. O pessoal necessário inclui as seguintes atribuições de posicionamento.

Controlador:

Saúda as pessoas e explica o processo de inspeção, ajuda com o carregamento dos pertences pessoais na esteira do equipamento de raio X e controla o fluxo das pessoas através do detector de metal arco pórtico;

Operador de equipamento de raio X:

Opera o equipamento de raio X para identificar bolsas ou itens que necessitem de uma revista secundária;

Revistador:

Trabalha próximo do operador de equipamento de raio X e realiza as revistas físicas de bolsas e itens identificados e pode também realizar a revista de pessoas direcionadas para inspeção secundária pelo operador do detector de metais;

Operador do detector de metais:

Monitora o detector de metal arco pórtico e determina se as pessoas estão liberadas para prosseguir e realiza revistas secundárias das pessoas que disparam o alarme do detector de metal arco pórtico; e

Supervisor:

Assegura que o processo de inspeção seja conduzido com cuidado e eficiência. Ele ou ela não deve ser envolvido em

outras tarefas, mas pode ajudar a equipe de inspeção com a avaliação de riscos dos passageiros e oferecer orientação para a equipe nos problemas de inspeção que surgirem.

Quando um ponto de inspeção tiver duas filas abertas, um supervisor pode monitorar ambas as filas, necessitando assim nove pessoas.

Deveres do controlador:

O pessoal que desempenhar a função de controlador no início do processo de inspeção é responsável por:

Controlar o fluxo de pessoas através do detector de metal arco pórtico, assegurando que sejam processados um de cada vez a menos que acompanhados por uma criança, que entrem no detector de metal arco pórtico somente quando o operador do detector de metais esteja pronto e que passem através do detector de metal arco pórtico numa velocidade normal e caminhando;

Alertando as pessoas para colocar sacolas transparentes contendo Líquidos, Aerossóis e Géis (LAG) em caixas plásticas separadas fornecidas para esta finalidade, para exame pelo equipamento de raio X e garantindo que LAG em excesso sejam dispostos adequadamente, removendo do corpo os itens metálicos que possam ativar o detector de metal arco pórtico (tais como chaves, moedas, jóias, telefone móveis e similares), e assegurando que tais itens sejam colocados nas bandejas fornecidas para exame no equipamento de raio X ; e

Controlando como as pessoas colocam os itens pessoais na esteira do equipamento de raio X para garantir que não se amontoem e estejam devidamente espaçados;

Deveres do operador do equipamento de raio X:

O operador do equipamento de raio X deve estar completamente focado no exame dos itens no monitor do equipamento de raio X e não deve ser distraído por outra pessoa da equipe do ponto de inspeção, a menos que necessário. O operador do equipamento de raio X não deve usar nenhum aparelho eletrônico pessoal (games, aparelhos de música, celulares, etc.) enquanto trabalha em seu posto.

Normalmente, o operador do equipamento de raio X deve ser trocado para outra posição da inspeção após monitorar o equipamento de raio X por 30 minutos durante os períodos movimentados do dia. Se o ponto de inspeção não estiver movimentado e o operador do equipamento de raio X tiver períodos sem bolsas ou itens para examinar, o período de rotação pode ser estendido para até 1 hora.

O operador do equipamento de raio X, monitorado pelo supervisor deve realizar um teste operacional da máquina do equipamento de raio X sempre que um novo turno ou pessoal entrar em serviço e a cada 4 horas após isto. A máquina do equipamento de raio X deve ser testada operacionalmente a aproximadamente cada 4 horas enquanto estiver em uso. Os resultados do teste operacional devem ser gravados pelo operador do equipamento de raio X no controle do ponto de inspeção, de acordo com o PSA.

O operador do equipamento de raio X deve parar a esteira quando a imagem de cada item aparecer no centro da tela do monitor do equipamento de raio X. O operador do equipamento de raio X deve examinar cada imagem no mínimo 5 segundos para tomar uma decisão.

O operador do equipamento de raio X deve examinar cada bolsa ou item no monitor do equipamento de raio X para indicações de objetos ou artigos de ameaça, tais como armas, explosivos, itens restritos ou proibidos, itens protegidos ou possíveis mercadorias perigosas. Somente quando o operador do equipamento de raio X tiver certeza de que a bolsa ou item não contém nenhum dos objectos ou artigos de ameaça acima, ele deverá permitir que eles continuem.

Caso o operador do equipamento de raio X veja o que aparenta ser uma arma de verdade ou explosivo na imagem do monitor do equipamento de raio X, ele deverá manter a bolsa ou item na máquina do equipamento de raio X e discretamente chamar um oficial da Polícia Nacional e o supervisor pelo método indicado no PSA. O operador do equipamento de raio X deve mostrar a imagem para o oficial da Polícia Nacional e o supervisor e depois liberar a bolsa ou item do equipamento de raio X para a custódia do oficial da Polícia Nacional para revista e resolução.

Quando o operador do equipamento de raio X notar qualquer possível objeto ou item de ameaça na imagem do monitor do equipamento de raio X, ele não deverá permitir que a bolsa ou item continue até que um revistador esteja disponível para vê-lo no monitor e o operador do equipamento de raio X possa apontar o objeto ou item de ameaça ou área de preocupação. O operador do equipamento de raio X então irá permitir que a bolsa continue na esteira e irá assegurar que o revistador remova aquela bolsa ou item para uma inspeção secundária.

Deveres do revistador:

Idealmente deve haver dois revistadores de serviço, um homem e uma mulher.

O principal dever do revistador é efetuar revistas físicas de bolsas ou itens encaminhados para inspeção secundária pelo operador do equipamento de raio X após o revistador ter visualizado a bolsa ou item no monitor do equipamento de raio X para o objeto ou item de ameaça identificado pelo operador do equipamento de raio X. O revistador deve tomar a posse física da bolsa ou item, identificar o proprietário e não permitir que este tenha acesso à bolsa ou item até que a revista física tenha sido completada.

A bolsa ou o item devem ser removidos para uma mesa de revista e abertos na presença do proprietário. Se a bolsa estiver trancada, o revistador pode permitir que o proprietário a destranque, mas deve garantir que o proprietário não tenha acesso a nenhum conteúdo da mesma.

Caso o revistador descubra o que aparenta ser uma arma real ou explosivo na bolsa ou item, o revistador irá discretamente convocar um oficial da Polícia Nacional e o supervisor pelo método indicado no PSA. O revistador deve mostrar a possível arma ou explosivo para o oficial da Polícia Nacional e depois liberar a bolsa ou item para a custódia do oficial da Polícia Nacional para resolução.

Se o revistador descobrir o que aparenta ser um item restrito ou proibido, o supervisor deve ser convocado e os procedimentos para manuseio do tipo de item descoberto devem ser seguidos conforme especificado no PSA.

Se o revistador descobrir o que aparenta serem mercadorias perigosas, um representante da operadora da aeronave/cia. aérea deve ser convocado e irá tomar a decisão sobre o que deve ser feito.

Se o revistador for solicitado para ajudar o operador do detector de metais para realizar revistas secundárias de pessoas, o revistador irá seguir os mesmos procedimentos especificados para o operador do detector de metais.

Operador do detector de metais:

O operador do detector de metais, monitorado pelo supervisor deve realizar um teste operacional do detector de metal arco pórtico sempre que um novo turno ou pessoal entrar em serviço e a cada quatro horas após isto. A máquina do detector de metal arco pórtico deve ser testada operacionalmente a aproximadamente cada 4 horas enquanto estiver em uso. Os resultados do teste operacional devem ser registrados pelo operador do detector de metal arco pórtico no controle do ponto de inspeção, de acordo com o PSA.

O operador do detector de metais deve estar posicionado atrás do detector de metal arco pórtico para que possa observar claramente a pessoa que passa e as luzes do alarme e os sinais do detector de metal arco pórtico. Nenhuma pessoa terá permissão para passar pelo detector de metal arco pórtico sem um sinal positivo do operador do detector de metais. Caso uma pessoa passe sem tal sinal positivo, ou se o operador do detector de metais não observou claramente a pessoa passando pelo detector de metal arco pórtico, então esta pessoa deve ser direccionada para uma revista secundária.

Caso a pessoa passe pelo detector de metal arco pórtico e não haja nenhuma indicação de alarme, a pessoa poderá prosseguir. Se o detector de metal arco pórtico der um alarme, a pessoa deve ser direccionada para uma revista secundária. Nenhuma pessoa deve passar pelo detector de metal arco pórtico mais de uma vez.

Quando uma pessoa é direccionada para uma revista secundária, o operador do detector de metais deve parar todas as outras pessoas que estiverem passando pelo detector de metal arco pórtico até que a revista secundária esteja completada.

O operador do detector de metais deve realizar a revista secundária ou arranjar para que um revistador do mesmo sexo o faça, tal como o supervisor, o revistador ou outro membro da equipe do ponto de inspecção.

Se a pessoa direccionada para uma inspecção secundária solicite uma revista privada na cabina ou área de revista privada, o supervisor deverá ser notificado para providenciar a revista. O supervisor ou outro revistador do mesmo sexo da pessoa que está sendo revista deve monitorar a revista na área ou cabina de revista privada.

A revista secundária deve ser realizada com um detector de metal manual acompanhado por uma revista por apalpação, de acordo com os procedimentos especificados no PSA.

Quaisquer objectos incomuns ou possíveis de ameaçar descobertos na revista secundária devem ser encaminhados imediatamente para um oficial da Polícia Nacional para resolução.

Supervisor:

O supervisor é o encarregado do pessoal e das operações no ponto de inspecção de segurança. O supervisor deve ter o uniforme distinto e diferente do utilizado pela equipe de inspecção da segurança e um alfinete grande ou outra marcação na jaqueta que indique claramente responsabilidade de supervisão.

Os deveres dos supervisores devem, no mínimo, incluir:

- Supervisão directa de todas as posições de inspecção para assegurar o cumprimento de todos os padrões de inspecção e requisitos especificados no PSA;
- Atribuição do pessoal para as várias posições e garantir a rotação do operador do equipamento de raio X, de acordo com os requisitos do PSA;
- Tomar decisões referentes aos métodos apropriados de inspecção para pessoas deficientes ou aquelas que necessitem de procedimentos especiais de inspecção;
- Determinar quando o pessoal de inspecção deve ter pausas ou períodos para refeições e garantir a cobertura adequada do pessoal durante estas ocasiões;
- Responder perguntas do pessoal da inspecção sobre os procedimentos correctos para as situações ou objectos incomuns descobertos;
- Garantir que os testes operacionais do equipamento de raio X e do detector de metal arco pórtico sejam realizados no início do turno e ao menos após cada 4 horas e os resultados registrados no controle do ponto de inspecção da segurança;
- Determinar arranjos alternativos de inspecção para compensar a falha de alguma peça do equipamento de inspecção da segurança;
- Manter o controle do ponto de inspecção da segurança e registro de todo o pessoal de serviço, pausas, testes operacionais dos equipamentos, incidentes incomuns, etc.

APÊNDICE 3

3. Procedimentos de inspecção de líquidos e géis.

Requisitos de Controlo de Segurança para Inspeção de Líquidos, Géis e Aerossóis (LAG)

1. Generalidades:

As seguintes orientações de controle da segurança para inspecção de líquidos, géis e aerossóis são baseadas nas recomendações da OACI e devem estar implementadas nos aeroportos de categoria 1 e para todos os voos internacionais.

2. Requisitos de aeroportos:

Aeroportos de categoria 1 e quaisquer aeroportos dos quais parte uma aeronave comercial de passageiros programada devem colocar cartazes antes dos balcões de *check-in* e antes dos pontos de inspecção dos passageiros notificando-os sobre estas restrições. Os cartazes também devem oferecer os procedimentos para solicitar uma excepção a estas restrições para medicamentos, leite de mamadeiras, comidas para bebês e exigências de dietas especiais.

3. Requisitos dos pontos de inspeção:

3.1. Todos os líquidos, géis e aerossóis devem ser carregados em containeres com 100ml de capacidade (3.4 onças líquidas) ou menos. Líquidos carregados em containeres maiores do que 100ml não são permitidos através do ponto de inspeção, mesmo se o container estiver apenas parcialmente cheio.

3.2. Os containeres devem ser recolocados dentro de um saco plástico transparente e relacrável de uma capacidade máxima que não exceda 1 litro. Os containeres devem encaixar confortavelmente dentro do saco plástico transparente, os quais devem estar completamente fechados.

3.3. O saco plástico deve ser apresentado para exame visual ao pessoal da segurança no ponto de inspeção antes do saco ser enviado para exame de raio X. Só é permitido um saco plástico transparente por passageiro. O saco de plástico transparente deve ser removido de qualquer outra bagagem de cabina do passageiro e submetido ao exame de raio X, individualmente, numa caixa plástica adequada.

3.4. Excepções podem ser feitas para medicamentos, leite de mamadeiras, comidas para bebês e requisitos de dietas especiais. Passageiros que solicitarem uma exceção deverão ser entrevistados pelo supervisor da segurança de

serviço que pode aprovar a exceção de acordo com as seguintes orientações

3.4.1. Medicamentos: O passageiro deve providenciar um pedido do médico para o medicamento em nome do passageiro. Além disso, a quantidade do medicamento a ser levada para a aeronave deve ser razoável para a duração do voo ou a viagem constante do bilhete do passageiro, o que for maior.

3.4.2. Leite de mamadeiras ou comidas para bebês: O passageiro deve estar viajando com uma criança de idade consistente com a necessidade de leite de mamadeira ou comida para bebês. Além disso, a quantidade do leite de mamadeira ou comida de bebês a ser levada para a aeronave deve ser razoável para a duração do voo ou a viagem constante do bilhete do passageiro, o que for maior.

3.4.3. Necessidades de dietas especiais: O passageiro deverá fornecer uma ordem médica especificando as necessidades da dieta e a ordem deve estar em nome do passageiro. Além disso, a quantidade de líquidos a serem levados para a aeronave deve ser razoável de acordo com a ordem do médico, para a duração do voo ou a viagem constante do bilhete do passageiro, o que for maior.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS