

REPÚBLICA DA



GUINÉ-BISSAU

BOLETIM OFICIAL

Quinta-feira, 5 de Maio de 2011

Número 18

Dos assuntos para publicação no "Boletim Oficial", devem ser enviados o original e o duplicado, devidamente autenticados pela entidade responsável, à Direcção-Geral da Função Pública — Repartição de Publicações —, a fim de se autorizar a sua publicação.

Os pedidos de assinatura ou números avulsos do "Boletim Oficial" devem ser dirigidos à Direcção Comercial da INACEP — Imprensa Nacional, Empresa Pública —, Avenida do Brasil, Apartado 287 — 1204 Bissau Codex. — Bissau Guiné-Bissau.

3.º SUPLEMENTO

SUMÁRIO

PARTE I

Conselho de Ministros:

Decreto n.º 22/2011.

Aprovado o Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil.

PARTE I

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto n.º 22/2011

de 5 de Maio

Conforme Código Aéreo Nacional, aprovado pelo Decreto-lei n.º 4 -A/85, de 16 de Outubro, as previsões em matéria de prevenção e luta contra actos de interferência ilícita contra aviação civil devem ser objecto de tratamento sistémico, de forma a permitir a Guiné-Bissau, enquanto Estado contratante da Organização de Aviação Civil Internacional, OACI, criar condições para o efectivo cumprimento de normas constantes dos Anexos específicos da Convenção de Chicago, nomeadamente, o seu Anexo 17, que estatui sobre a obrigatoriedade de cada Estado estabelecer um Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil ou, PNSAC.

O referido Programa Nacional que agrupa e detalha as normas, as práticas, os métodos e os procedimentos de segurança implementados pelo Estado Guineense, execução das normas, práticas e recomendações internacionais, tem por objectivo proteger, de forma permanente, a segurança, regularidade e eficácia da aviação

civil internacional, proporcionando, mediante regulamentos técnicos e procedimentos, a protecção contra os actos de interferência ilícita.

O PNSAC é concebido para satisfazer as normas e práticas recomendadas do Anexo 17 e as disposições relativas à segurança que figuram noutros Anexos à referida Convenção, assim como as normas de segurança dispersas na legislação comunitária e nacional. Ele estabelece a estrutura organizativa, o quadro de competências e as responsabilidades acometidas às entidades intervenientes e especifica as normas, os regulamentos, os métodos e os procedimentos aplicáveis na prossecução dos objectivos acima apontados.

Ainda que constitui referência de base da segurança da aviação civil, o PNSAC será integrado e completado pelos programas de segurança sectoriais, planos de contingência e de emergência que as entidades que operam no sector têm de elaborar e implementar, individualmente ou em coordenação, umas com as outras.

O presente Programa enquadra alguns dos princípios resultantes da recente reforma operada no domínio de segurança interna, designadamente, os que se referem a redefinição orgânica do sistema nacional de segurança e que, de forma directa, condicionam a organização do subsistema de segurança de aviação civil.

Em observância das recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional e, pela necessidade de partilha de responsabilidade nas diferentes actividades ligadas a segurança de aviação civil, o Programa integra

as responsabilidades de cada organismo interveniente no processo, de acordo com a respectiva lei orgânica.

Nesta Lina se inscreve a preocupação do Executivo de dotar o país deste importante instrumento de gestão de segurança da aviação civil, dando cumprimento às esta- tuções do Decreto-lei 4-A/85, de 16 de Outubro, e do Decreto 25-C/86, de 8 de Outubro.

Assim, o Governo decreta, nos termos do Artigo 100º, n.º 2, da Constituição, o seguinte:

ARTIGO 1.º

É aprovado o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, abreviadamente designado "PNSAC", na forma de Anexo, que deve ser cumprido por todos os intervenientes no sistema de segurança da aviação civil.

ARTIGO 2.º

As directrizes e os requisitos do PNSAC devem ser incorporados aos planos e programas específicos de segurança da aviação civil e aos procedimentos das demais organizações envolvidas na operação do Aeroporto, de acordo com as suas características específicas, de forma a garantir nível adequado de protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

ARTIGO 3.º

O cumprimento do disposto no presente deve ser assegurado pela Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

ARTIGO 4.º

O presente diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, de 14 de Abril de 2011. — O Primeiro Ministro, **Carlos Gomes Júnior**. — O Secretário de Estado dos Transportes e das Comunicações, Eng.º **José Carlos Esteves**.

Promulgado em 27 de Abril de 2011.

Publique-se.

O Presidente da República, **Malam Bacai Sanhá**.

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DE AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO I

OBJECTIVO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E OBRIGATORIEDADE

1.1. A segurança da aviação civil tem por objectivo a salvaguarda e a protecção de pessoas e bens, de forma permanente, prevenindo e combatendo os actos de interferência ilegal.

1.2. O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) tem por objectivo regular o sector da aviação civil, por forma a garantir operações seguras na Guiné-Bissau, designadamente, das transportadoras aéreas nacionais e estrangeiras e assegurar a protecção das ae-

ronaves, dos passageiros, das tripulações, do pessoal de terra e do público em geral, bem como das instalações aeroportuárias, da carga, do correio e dos meios de navegação aérea que apoiam o tráfego aéreo.

1.3. O PNSAC é concebido para satisfazer as normas e práticas recomendadas do Anexo 17 à Convenção relativa à Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), assim como as disposições conexas relativas à segurança que figuram noutros Anexos.

1.4. O PNSAC estabelece a estrutura organizativa, o quadro de competências e as responsabilidades aco- metidas às entidades intervenientes e especifica as normas, os regulamentos, os métodos e os procedimentos aplicáveis na prossecução dos objectivos da segurança da aviação civil.

1.5. O PNSAC constitui o elemento de referência da segurança da aviação civil, sem contudo, substituir os programas de segurança, planos de contingência e de emergência que cada entidade tem de elaborar e implementar, individualmente ou em coordenação com as outras.

1.6. O PNSAC é aplicável a toda a actividade da aviação civil nos aeroportos e aeródromos nacionais que estejam devidamente autorizados pela AACGB a processar tráfego aéreo.

1.7. As normas e os procedimentos fixados no PNSAC têm carácter obrigatório, tanto nas situações de rotina como nas situações de alerta.

2. Elaboração, Distribuição e Revisão

2.1. Compete ao Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau a elaboração, revisão, disponibilização e distribuição do PNSAC.

2.2. Os pedidos de exemplares, bem como das revisões, são endereçados ao Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

2.3. As partes do PNSAC devem ser fornecidas aos demais intervenientes no sistema de segurança aeroportuária, para conhecimento e para servir de instrumento, para que os mesmos possam desenvolver e aplicar os respectivos programas de segurança de acordo com as exigências nacionais.

2.4. A lista de distribuição do PNSAC é indicada no Anexo 2, sendo os respectivos titulares responsáveis pela sua boa guarda e manutenção, tendo em conta a sua classificação de segurança.

2.5. Cabe a Direcção de Facilitação e Segurança (DFS) da AACGB a responsabilidade de fornecer partes concernentes do PNSAC às demais instituições intervenientes no sistema de segurança.

2.6. A Direcção de Facilitação Segurança deve proceder ao controlo das cópias fornecidas, utilizando um tim-

bre especial para cada Instituição na respectiva cópia. Deve de igual modo arquivar todos os ofícios que acompanham as cópias às instituições, por forma a ter um registo e controlo do fornecimento.

CAPÍTULO II

CONCEITO, CLASSIFICAÇÃO E SISTEMA DE SEGURANÇA

3. Conceito de Segurança

A segurança da aviação civil afigura-se uma combinação de medidas e recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil internacional contra actos de interferência ilícita, conforme o Anexo 17 à Convenção da Organização da Aviação Civil Internacional e do Doc. 9873 (Manual de Segurança para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita).

4. Classificação de Segurança

4.1. O PNSAC, os seus Anexos e Apêndices, têm a classificação genérica de CONFIDENCIAL.

4.2. Compete ao Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau definir as partes e as matérias do PNSAC que, consideradas individualmente, têm a classificação de RESERVADO ou NÃO CLASSIFICADO.

5. Sistema de Segurança

5.1. A salvaguarda e protecção das pessoas e bens de actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil obrigam a definir um adequado sistema de segurança que articule meios humanos, técnicos e electrónicos, bem como a estabelecer normas e procedimentos que permitam dissuadir, detectar, atrasar, responder e neutralizar aqueles actos.

6. Dissuasão

6.1. Entende-se por dissuasão da prática de um acto de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil, o nível de segurança correspondente ao "perfil adequado" que permita levar o potencial agente da ameaça a concluir que os alvos (exem. aeroportos, companhias aéreas, prestadores de serviços de navegação aérea e de serviços de assistência em escala) estão protegidos e apresentam um alto risco de insucesso em caso de ataque.

6.2. Contribui para a manutenção do "perfil adequado" a adopção de medidas que evidenciem um sistema articulado e eficaz suportado, nomeadamente, em protecções físicas como vedações, redes e iluminação, e electrónicas como sensores e CCTV, e na presença de pessoal de segurança.

7. Detecção

7.1. A detecção visa "descobrir", em tempo oportuno, a intenção de praticar actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil, podendo ser efectuada através da instalação de dispositivos capazes de verificar:

7.2. Tentativas de acesso a aeronaves, instalações de navegação aérea e zonas restritas de segurança, por parte de pessoas não autorizadas;

7.3. A presença de artigos proibidos em pessoas e veículos que acedam a aeronaves e as zonas restritas de segurança;

7.4. A presença de artigos proibidos em passageiros, na bagagem de cabine, na bagagem de porão, na carga e correio, ou noutros objectos transportados para o interior de aeronaves e zonas restritas de segurança.

7.5. A existência de pessoal de segurança em postos fixos ou em patrulhas móveis podem contribuir para o processo de prevenção e detecção, bem como a utilização de outro pessoal que seja capaz de realizar a função de segurança em complementaridade das suas atribuições primárias.

8. Atraso

8.1. Para além da detecção, o acesso não autorizado a uma aeronave a instalações de navegação aérea e as zonas restritas de segurança de um indivíduo que pretenda cometer um acto de interferência ilegal pode ser atrasado /demorado de modo a criar perdas de tempo e a permitir uma resposta efectiva por parte das forças de segurança.

8.2. A presença de barreiras físicas como vedações de segurança, dispositivos antíescalamento, fechaduras e selos de segurança nas aeronaves, são exemplos de medidas que devem ser tomadas.

9. Resposta

9.1. A resposta primária a um acto de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil requer uma disponibilidade e intervenção imediata do pessoal de segurança no local da ocorrência, dentro do espaço de tempo conseguido pelo sistemas de detecção e de atraso colocado no terreno, por forma a conter ou anular por completo a acção ilegal.

9.2. A resposta secundária pode ser considerada através de outro pessoal ou mesmo do público em geral, mas esta não pode servir para substituir o pessoal de segurança devidamente treinado.

9.3. É provável que o tempo dado pelo sistema de detecção e de atraso colocados no terreno seja escasso, pelo que os tempos de resposta devem ser avaliados e testados para assegurar que são consistentes com as ameaças.

10. Neutralização

10.1. A efectiva neutralização de uma tentativa de realização de um acto ilegal contra a segurança da aviação civil obriga a intervenção especializada de pessoal das forças e serviços de segurança interna, com os meios necessários para agir e deter o seu autor.

CAPÍTULO III DEFINIÇÕES

11. Acto de Interferência Ilícita - Actos ou tentativas, destinados a comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, sendo:

11.1. Apoderamento ilícito de aeronaves em voo;

11.2. Apoderamento ilícito de aeronaves em terra;

11.3. Tomada de reféns a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;

11.4. Intrusão pela força a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou no recinto de uma instalação aeronáutica;

11.5. Introdução a bordo de uma aeronave ou num aeroporto de armas, engenhos perigosos, substâncias perigosas ou objectos que podem destruir a aeronave ou causar danos que a torna incapaz para o voo ou a segurança do voo;

11.6. Comunicação de informação falsa quando a mesma pode comprometer a segurança de uma aeronave em voo ou em terra, a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, ou do público, num aeroporto ou no recinto de uma instalação de aviação civil;

11.7. Violência contra uma pessoa, realizada a bordo de uma aeronave que, pela sua natureza, constitua perigo para a segurança do voo;

11.8. Destruição ou danos nas instalações, serviços ou meios afectos à navegação aérea ou perturbação do seu funcionamento, quando tal acto, pela sua natureza, constitui perigo para a segurança de voo;

11.9. Utilização ilegal intencional de dispositivos, substâncias ou armas para efectuar acto de violência contra pessoas, causando-lhes lesão corporal ou morte ou ainda para destruir ou causar danos nas instalações e serviços aeroportuários ou numa aeronave, se esse acto põe em perigo a segurança do aeroporto.

12. Aeródromo Nacional - Aeródromo de entrada e saída de tráfego aéreo doméstico e/ou intra-regional.

13. Aeronave fora de Serviço - Aeronave que se encontra estacionada por um período superior a doze horas ou que não se encontra sob vigilância suficiente para detectar acessos não autorizados.

14. Aeroporto - O mesmo que aeródromo - qualquer área aberta a operações comerciais de transporte aéreo, incluindo pistas e terminais.

15. Aeroporto Internacional - Todo o aeroporto designado por um Estado, em cujo território está situado, reconhecido como aeroporto de entrada e saída de tráfego aéreo de e para países terceiros, onde são levadas a efeito as formalidades de controlo aduaneiro, imigração, saúde pública, fitossanitário e outros procedimentos similares.

16. Agente Reconhecido - Agente, transitário ou outra entidade que tem relações comerciais com um operador e executa controlos de segurança à carga, ao correio e encomendas expresso e ao correio postal, aprovados pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

17. Ameaça de Bomba - intenção ou capacidade de empreender acções nocivas ou danosas através de explosivo, dispositivo ou outro objecto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou em instalações de navegação aérea.

18. Anexos - Documentos contendo matéria que explicita, detalha ou complementa disposições estabelecidas ou referidas no corpo principal do PNSAC.

19. Apêndices - Documentos contendo matéria agrupada separadamente por uma questão de conveniência, mas que na essência, constituem parte extensiva das disposições estabelecidas nos Anexos ao PNSAC.

20. Aprovisionamentos - Artigos prontos para consumo ou venda à bordo de uma aeronave durante o voo.

21. Área de Armazenagem de Bagagem de Porão - Área onde a bagagem de porão é armazenada aguardando o transporte para a aeronave e a área onde a bagagem de porão perdida pode ser mantida até ser enviada, reclamada ou de outra forma entregue.

22. Área de Carga - Todo o espaço e instalações destinadas ao manuseamento da carga, incluindo plataformas, edifícios de carga e armazéns, parques de estacionamento de viaturas e arruamentos anexos.

23. Áreas Críticas da Zona Restrita de Segurança - Compreendem a aeronave, após a inspecção de segurança, e as áreas dos terminais entre as posições de rastreio de passageiros e bagagem de cabina e a aeronave.

24. Área de Espera do Lado Ar - Espaço compreendido pelas salas de espera das partidas até às portas de embarque.

25. Área Esterilizada - Espaço entre a posição de verificação de segurança e a aeronave, em que o acesso é rigorosamente controlado de acordo com os procedimentos estabelecidos no presente PNSAC.

26. Área de Manutenção de Aeronaves - Todo o espaço e instalações destinados à reparação e manutenção de aeronaves, incluindo hangares, edifícios e armazéns, parques de estacionamento de viaturas e seus arruamentos.

27. Área Operacional ou de Movimentos - Parte do aeródromo utilizada para aterragem, estacionamento, rolagem e descolagem de aeronaves, incluindo as respectivas zonas de protecção, em conformidade com o disposto no Anexo 14 à Convenção de Chicago.

28. Área de Passageiros - Todo o espaço e instalações destinadas ao processamento de passageiros, incluindo

os terminais de passageiros, parques de viaturas e respectivos arruamentos.

29. Área Reservada - Área de um aeroporto ou instalação de navegação aérea em que o acesso é condicionado.

30. Área Restrita - Área de um aeroporto ou instalação de navegação aérea em que o acesso é restrito ou controlado por razões de segurança o controlo de acessos é feito, através dos cartões de embarque para os passageiros, cartões de acesso para quem aí desenvolva de forma directa ou indirecta a sua actividade profissional e ainda de dísticos no caso das viaturas.

31. Área de Triagem de Bagagem de Porão - Espaço destinado à separação da bagagem de porão, por destino, voo e contentor, antes de ser enviada para carregamento nas aeronaves.

32. Área Pública - Área de um aeroporto à qual o público tem acesso ou para a qual não há restrição de acesso.

33. Arma de Fogo - Qualquer arma susceptível de disparar projectil sob o efeito de uma explosão ou sob a acção de ar comprimido, incluindo as pistolas de alarme e as pistolas de sinalização.

34. Artigo proibido - Objecto, substâncias tóxicas, gases, líquidos corrosivos susceptíveis de servir para praticar actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil ou segurança da aeronave em voo e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legais e regulamentares em vigor.

35. Assistência em Escala - Serviços prestados num aeroporto a um utilizador relativos a prestação de serviços de encaminhamento e transporte de pessoas e bens.

36. Auditor de Segurança da Aviação Civil - Funcionário ou agente credenciado, afecto à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, para efectuar auditorias de segurança.

37. Auditoria - Qualquer procedimento ou processo utilizado para o controlo do cumprimento das normas e procedimentos de segurança da aviação civil em matéria de segurança, inspecções, inquéritos, testes e investigações.

38. Auditoria a Segurança - Verificação aprofundada de todos os aspectos das medidas e procedimentos de segurança, para determinar se estão a ser aplicados com continuidade e com um nível constante, de acordo com o PNSAC.

39. Aviação Geral - Toda a actividade de voo regular ou não regular não oferecida ou facultada ao público em geral.

40. Aviação de negócios - Exploração não comercial de aeronaves por parte de uma Empresa para transporte de passageiros ou mercadorias como meio para a realização de negócios da Empresa, para cujo fim se contrata os pilotos profissionais.

41. Bagagem - Artigos de propriedade pessoal de passageiros ou tripulantes de uma aeronave, transportados a bordo mediante acordo com o transportador aéreo.

42. Bagagem de Cabina - Bagagem destinada a ser transportada na cabina de uma aeronave.

43. Bagagem de Porão Acompanhada - Bagagem aceite para ser transportada no porão de uma aeronave, a bordo da qual se encontra o passageiro que a registou.

44. Bagagem em Transferência - Bagagem que, num aeroporto faz ligação entre dois voos diferentes, sem interferência do passageiro seu proprietário, independentemente dos voos serem do mesmo transportador aéreo ou de transportadores diferentes.

45. Bagagem em Transito - Bagagem que num aeroporto chega e parte no mesmo voo. Aplica-se também nas situações em que o transportador muda de aeronave, mas mantém o número de voo de chegada.

46. Bagagem Extraviada - Bagagem, involuntária ou inadvertidamente, separada dos passageiros ou tripulantes, seus proprietários.

47. Bagagem de Porão - Bagagem destinada a ser transportada no porão de uma aeronave.

48. Bagagem de Porão Não Acompanhada - Bagagem aceite para ser transportada no porão de uma aeronave, a bordo da qual não se encontra o passageiro que a registou.

49. Bagagem Não Identificada - Bagagem encontrada num Aeroporto/Aeródromo com ou sem etiqueta, e que não foi possível reconciliá-la, por qualquer meio, com o passageiro seu proprietário.

50. Bagagem Não Reclamada - Bagagem chegada a um Aeroporto/Aeródromo e que não foi levantada ou reclamada por nenhum passageiro.

51. Carga Aérea - Artigos transportados a bordo de uma aeronave, a coberto de uma "Carta de Porte", que não estão abrangidas pela definição de aprovisionamento, peças sobressalentes, correio e qualquer dos tipos de bagagem, excepto a não acompanhada.

52. CAFAC - Comissão Africana de Aviação Civil

53. Carga consignada - Consignação de um "Expedidor Conhecido" ou "Agente Reconhecido" de carga aérea, à qual foram aplicados os apropriados controlos de segurança, ou consignação de "carga desconhecida", a qual foi sujeita aos apropriados controlos de segurança na fase de aceitação.

54. Cartão de Identificação Aeroportuária - Documento emitido pelo Director do Aeroporto envolvido que confere o direito de acesso a áreas reservadas e restritas de segurança.

55. Certificação - Avaliação formal e confirmação outorgada pela autoridade competente em matéria de

segurança da aviação, ou em representação desta, que uma pessoa possui as competências necessárias para desempenhar as funções que lhe são confiadas a um nível considerado aceitável, tal qual definido pela autoridade competente.

56. Certificado de Segurança de Consignação - Documento assinado por uma entidade denominada "Expedidor Conhecido" ou "Agente Reconhecido" de carga aérea, certificando que a consignação a que o documento se refere foi sujeita aos controlos de segurança estabelecidos no PNSAC e nos programas de segurança das transportadoras aéreas.

57. Check-in - Processo de apresentação e aceitação de um passageiro para embarque num determinado voo.

58. Consignador - Cliente, agente de carga aérea, companhia de courier ou outra organização que entrega carga, frete expresso, material de courier ou correio a uma transportadora aérea para transporte.

59. Contentor de Bagagem - Recipiente em que se carregam bagagens para encaminhamento e transporte numa aeronave.

60. Controlo de Acessos - Procedimento de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objectos autorizados, podem ter acesso ao perímetro, área ou zona restrita de segurança.

61. Controlo Aleatório Contínuo - Controlos efectuados durante todo o período de actividade, de forma aleatória.

62. Controlos de Segurança - Conjunto de medidas e meios que visam impedir que pessoas e veículos não autorizados, armas, objectos ou substâncias proibidas entrem ou sejam introduzidas em zonas restritas, áreas controladas ou aeronaves.

63. Controlo de Segurança da Aeronave - Inspeção do interior de uma aeronave a que os passageiros possam ter tido acesso e inspeção do porão a fim de descobrir artigos proibidos.

64. Convenção de Chicago - Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e os seus Anexos, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

65. Correio Postal - Despacho de correspondência e outros objectos enviados pelas Administrações Postais e destinados à entrega a Administrações Postais correspondentes.

66. Co-Mat - Sigla de materiais da transportadora aérea, enviados no âmbito da sua rede de escalas.

67. Co-Mail - Sigla de correio da transportadora aérea, enviado no âmbito da sua rede de escalas.

68. Courier - Documentos ou pequenas encomendas para serem carregadas nas mesmas condições de fretes expressos ou para serem carregadas como bagagem de cabina.

69. Deficiência - O não cumprimento dos requisitos de segurança (security) da aviação.

70. Equipamento de Detecção de Vestígios - Sistema tecnológico ou combinação de diversas tecnologias que é capaz de detectar quantidades muito pequenas (1/mil milionésimo de uma grama), e de indicar assim, por meio de um alarme, material explosivo contido na bagagem, ou outros artigos sujeitos a análise.

71. Equipamento de Segurança - Dispositivo especializado destinado a ser utilizado, individualmente ou como parte de um sistema, para detectar objectos e artigos que possam ser utilizados para a prática de actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

72. Expedidor Conhecido - Expedidor reconhecido por uma transportadora aérea ou agente reconhecido, que aplica as consignações os procedimentos de segurança estabelecidos no PNSAC.

73. Escala - Qualquer operação de aterragem de uma aeronave entre a origem e o destino de um voo.

74. Estado de Matricula de Aeronave - País no qual está registada a aeronave.

75. Frete - Ver definição de carga aérea.

76. Frete Expresso - Material temporalmente crítico, incluindo fretes, encomendas pequenas, documentos e correio, normalmente levantado e distribuído ao domicílio.

77. Heliporto - Área certificada destinada a ser utilizada para a operação de helicópteros.

78. Incidente de Segurança - Uma ocorrência com implicações negativas na segurança e protecção das pessoas e dos bens.

79. Inquérito - Uma avaliação das operações para determinar as necessidades em matéria de segurança. Tal inclui a identificação das vulnerabilidades que poderão ser exploradas para cometer um acto de interferência ilícita, apesar da implementação de medidas e procedimentos de segurança, e a recomendação de medidas de protecção compensatórias proporcionais à ameaça, para fazer face a um risco identificado.

80. Inquérito de Segurança - Avaliação das necessidades em matéria de segurança, incluindo a identificação dos pontos vulneráveis que poderão ser explorados para cometer actos de interferência ilícita, e a recomendação de medidas correctivas.

81. Inquérito pessoal - Verificação da identidade e do passado histórico de uma pessoa, incluindo do registo criminal, como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança dos aeroportos.

82. Inspeção - Verificação da implementação de um ou mais aspectos das medidas e procedimentos de

segurança para determinar o grau de eficácia com que estão a ser executados, por forma a detectar e corrigir deficiências.

83. Instalação de Navegação Aérea - Qualquer unidade física utilizada na prestação de serviços necessários para facilitar a navegação aérea, nomeadamente, gestão de tráfego aéreo, meteorologia e telecomunicações.

84. Instalações Vitais - São unidades físicas para além das ligadas a navegação aérea concorrem para o regular funcionamento do Sistema.

85. Investigação - Avaliação de um incidente de segurança e a explicação de sua causa, de modo a evitar a sua recorrência e ponderar a oportunidade de uma eventual acção judicial.

86. Lado ar - Área/Zona de movimento dos aeroportos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes e cujo acesso é controlado.

87. Lado Terra - Zona do Aeroporto que não é o Lado Ar e que inclui todas as áreas públicas.

88. Manga de vento - Corredor que liga as posições de estacionamento das aeronaves ao edifício da área de espera do lado ar.

89. Tripulante - Pessoa encarregue pela transportadora aérea e certificada pela Autoridade Aeronáutica, para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante o voo.

90. Mercadorias Perigosas - Todo o artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, possa constituir um risco importante para a saúde das pessoas ou para a segurança do voo.

91. Norma (Standard) - Qualquer especificação ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança ou regularidade da navegação aérea.

92. Operador Aéreo - O mesmo que Transportadora Aérea.

93. OACI - Organização da Aviação Civil Internacional.

94. Painel de Serviço - Ponto de acesso exterior à aeronave utilizado para prestar serviços à aeronave, incluindo água, instalação sanitária, tomadas eléctricas no solo e outros compartimentos de serviço que possuem painéis de fixação externa.

95. Passageiro Deportado - Pessoa sobre a qual, por decisão das autoridades competentes, recaiu a medida coactiva de afastamento do território nacional.

96. Passageiro Potencialmente Desordeiro - Um passageiro cujo comportamento pode colocar em perigo a segurança de uma aeronave.

97. Passageiro desordeiro - passageiro que não respeita as normas de conduta num aeroporto ou a bordo de uma aeronave ou que não respeita as instruções do

peçoal aeroportuário, ou da tripulação, e por conseguinte perturba a ordem e a disciplina no aeroporto ou à bordo da aeronave.

98. Passageiro Inadmissível - Pessoa a quem é recusada a entrada num Estado pelas respectivas Autoridades.

99. Passageiro em Transferência - Passageiro que num aeroporto faz ligação entre dois voos diferentes. Aplica-se tanto no caso de os dois voos serem do mesmo operador aéreo como de operadores diferentes.

100. Passageiro em Trânsito - Passageiro que parte de um aeroporto no mesmo voo em que chegou. Aplica-se também nas situações em que o operador muda de aeronave, mas mantém o mesmo número de voo.

101. Performance humana - Aptidões e limitações humanas que incidem na segurança operacional, protecção e eficiência das operações aeronáuticas.

102. Pessoal de Segurança - Funcionários dos aeroportos, das transportadoras aéreas, dos prestadores de serviços de assistência em escala e de empresas de segurança privada, que desempenham a tempo inteiro, funções de segurança da aviação civil.

103. Pia - Abreviatura da Projecção de Imagens de Ameaça é um suporte que pode ser instalado em certos aparelhos de raios X para a projecção de imagens virtuais de objectos que constituem ameaça (por exemplo, pistola, faca, engenho explosivo improvisado) na imagem de raios X de uma mala real a ser examinada e fornece um "feedback" imediato ao operador sobre a capacidade deste, de detectar essas imagens.

104. Pista - Área de um Aeroporto/Aeródromo destinada à aterragem e descolagem de aeronaves.

105. Placa - Área de estacionamento de aeronaves num Aeroporto/Aeródromo, destinada às operações de embarque e desembarque de passageiros, carga e correio, bem como abastecimento de combustível, manutenção e estacionamento de aeronaves.

106. Plano de Contingência - plano desenvolvido em nível nacional, aeroporto e de operadores aéreos que abrange hipóteses de diversos níveis de ameaças de actos ilícitos contra a segurança da aviação civil, com os respectivos procedimentos de segurança, visando a garantir a continuidade de seus serviços e actividades, bem como a responder a situações de emergência pela gestão de crise.

107. Ponto Vulnerável /Sensível - Qualquer instalação aeroportuária ou de navegação aérea que, se for danificada ou destruída, pode comprometer seriamente o funcionamento operacional aeroportuário ou a navegação aérea.

108. Posição de Estacionamento - Área na placa de um Aeroporto/Aeródromo designada para parqueamento de aeronaves.

109. Prática Recomendada - Qualquer especificação ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como desejável no interesse da segurança, regularidade ou eficiência da navegação aérea.

110. Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil - As normas, as práticas e os procedimentos de segurança implementados pelo Estado Guineense, em execução, nomeadamente, do Anexo 17 à Convenção de Chicago.

111. Programa de Segurança de Agente de Carga Aérea - Documento no qual são detalhadas as medidas e procedimentos de segurança que são implementadas pelo agente de carga aérea no cumprimento das suas responsabilidades estabelecidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e aprovado pelo Presidente do Conselho de Administração da AACGB.

112. Programa de Segurança de Transportadora Aérea - Documento no qual a transportadora detalha as medidas e procedimentos adoptados em execução do disposto no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e aprovado pelo Presidente do Conselho de Administração da AACGB.

113. Programa de Segurança do Prestador de Serviços de assistência em Escala Documento no qual o prestador detalha as medidas e procedimentos adoptados em execução do estabelecido no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e aprovado pelo Presidente do Conselho de Administração da AACGB.

114. Rastreio - Aplicação de meios técnicos ou outros, destinados a identificar e/ou detectar artigos proibidos.

115. Reconciliação de Passageiro com Bagagem - Procedimento que possibilita que, a qualquer momento, uma determinada bagagem acompanhada seja relacionada com o passageiro seu proprietário. Este procedimento tem em vista assegurar que siga nessa aeronave unicamente a bagagem dos passageiros efectivamente a bordo.

116. Sabotagem - Acto deliberado de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil que foi perpetrado com a intenção de causar danos ou a destruição de bens.

117. Sala de Embarque - Área restrita de segurança em que o acesso é controlado, na qual os passageiros aguardam o embarque.

118. SARPS - Normas e Práticas Recomendadas adoptadas pelo Conselho da OACI segundo as orientações da Convenção.

119. SDE - Sistema de Detecção de Explosivos - sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar, e de o indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente do material de que esta seja feita.

120. SDEE - Sistema de Detecção de Engenhos Explosivos - sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar, e de o indicar por meio de um alarme, qualquer engenho explosivo através da detecção de um ou vários dos seus componentes contidos na bagagem, independentemente do material de que esta seja feita.

121. SDEP - Sistema de Detecção de Explosivos Primários - sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar, e de o indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente do material de que esta seja feita.

122. Segregação - A operação física de separação de passageiros, bagagem e outros objectos que foram verificados segundo diferentes padrões.

123. Segurança da Aviação - Protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, mediante a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais.

124. Serviços de Navegação Aérea - Todos os serviços de tráfego aéreo e serviços auxiliares que fornecem comunicações, infra-estruturas de navegação aérea e vigilância e outros serviços, incluindo serviços meteorológicos para utentes do espaço aéreo, serviços de busca e salvamento e serviços de informação aeronáutica.

125. Serviços de Tráfego Aéreo - Serviço de informação de voo, serviço de alerta, serviço consultivo de tráfego aéreo e serviços de controlo de tráfego aéreo (controlo de área, controlo de aproximação e controlo de aeródromo).

126. Sistema de Alarme e Vigilância de Controlo de Acessos (SAVCA) - Controla electronicamente o acesso às portas de embarque e outros pontos de entrada que conduzem directa ou indirectamente a zonas de segurança restritas e alerta as autoridades competentes sempre que se efectue uma entrada não autorizada.

127. Stand de Aeronave - Uma área da placa prevista para ser utilizada por uma aeronave parqueada.

128. Terminal - Edifício ou grupo de edifícios principais onde se processam as formalidades e o embarque de passageiros de voos comerciais e de carga.

129. Terminal de Bagagem - Espaço no qual se armazena a bagagem de porão registada (local ou em transferência), até ao seu transporte para a aeronave ou ainda para onde é transportada após um voo antes de ser entregue ao passageiro seu proprietário. É igualmente o espaço onde se conserva a bagagem extraviada até ser reexpedida, após reclamação.

130. Terminal de Carga - Um edifício no qual a carga é armazenada e processada entre o seu transporte aéreo e terrestre ou vice-versa e onde se encontram localizados os serviços que permitem o seu processamento.

131. Teste - Aferição das medidas de segurança da aviação civil, no âmbito do qual a entidade responsável

pelo teste apresenta ou simula a intenção de cometer um acto ilícito com o objectivo de examinar a eficácia e a aplicação das medidas de segurança existentes.

132. Transportadora Aérea - Empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida, que efectua operações aéreas.

133. Transporte Aéreo - Operação de aeronaves envolvendo o transporte comercial de passageiros, carga ou correio.

134. Tripulação de Voo - A tripulação de operação de uma aeronave incluindo a Tripulação de Cabina (PNC) e a Tripulação de Técnica (PNT).

135. UEMOA - União Económica e Monetária Oeste Africana.

136. Uemoa doc - Documento contendo a "Declaração de Política da UEMOA no domínio de Segurança da Aviação Civil e que trata das medidas apropriadas a executar pelos Estados da Comunidade, a fim de impedir que os actos de interferência ilícita não sejam cometidos nos aeroportos e a bordo das aeronaves afectos ao transporte aéreo das pessoas e das bagagens.

137. Utilizador de um Aeroporto - Pessoa singular ou colectiva que transporte por via aérea passageiros, correio e/ou carga, com partida do aeroporto em causa ou com destino a esse aeroporto.

138. Veículo Autorizado - Qualquer veículo autorizado pelo Director do Aeroporto para operar dentro de uma zona restrita, áreas controladas ou outras, através da emissão de um dístico válido.

139. Veículo de Passageiros de Placa - Qualquer veículo utilizado para transportar passageiros entre a aeronave e o terminal de passageiros.

140. Verificação de Segurança - Aplicação de meios técnicos ou de outro tipo, para detectar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer actos de interferência ilícita.

141. Verificação de Segurança da Aeronave - Inspecção minuciosa do interior e exterior da aeronave a fim de descobrir artigos proibidos.

142. Voo comercial - Voo regular ou não regular ou actividade de voo efectuada para alugar ao público em geral ou a grupos privados a título oneroso.

143. Voo Doméstico - Voo com origem e destino em território nacional e que não efectua qualquer escala fora dele.

144. Voo Internacional - Voo com origem, destino ou escala fora do território nacional, incluindo eventuais segmentos domésticos desse voo.

145. Zona Vulnerável - Vide Ponto Vulnerável.

146. Zona ou Área Restrita de Segurança - Lado ar do aeroporto cujo acesso é controlado a fim de garantir a

segurança da aviação civil, onde se incluem normalmente, entre outras, todas as zonas de partida de passageiros situadas entre os pontos de rastreio e a aeronave, a plataforma, as zonas de processamento de bagagem, os hangares de carga, os centros de correio e as instalações de limpeza e restauração do lado ar;

147. Poderes de Autoridade

147.1. No exercício das suas funções e devidamente identificados, o Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau e o pessoal dirigente e de inspecção, são dotados de poderes de autoridade pública, podendo elaborar participações e autos de notícia pelas infracções que detectarem, e gozam das seguintes prerrogativas;

147.1.1. Aceder e inspecionar a qualquer momento, com ou sem aviso prévio as instalações, os equipamentos e os serviços das entidades com responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil;

147.1.2. Inspecionar a qualquer momento, com ou sem aviso prévio, as actividades inerentes à implementação das medidas e procedimentos de segurança da aviação civil;

147.1.3. Aceder para efeitos de exame e consulta e obter cópia de todos os processos, documentos e registos, incluindo informáticos, relacionados com a segurança da aviação civil;

147.1.4. Requisitar para análise, quaisquer equipamentos ou documentos;

147.1.5. Determinar, a título preventivo e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades e o encerramento de instalações, quando da continuação da actividade ou utilização das instalações possa resultar risco eminente para a segurança de pessoas e bens;

147.1.6. Proceder à identificação de pessoas para efeitos de elaboração de auto de notícia;

147.1.7. Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devam ter execução imediata;

147.1.8. Da suspensão, cessação ou encerramento a que se refere o número 156.1.5., quando não determinado pelo Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, será lavrado auto que lhe será submetido de imediato para efeito de confirmação no prazo de 48 horas, sob pena de caducidade da medida preventiva;

147.1.9. As prerrogativas definidas em 156.1. são aplicáveis ao Director de Aeroporto na área do respectivo Aeroporto;

148. Dever de colaboração

148.1. Todas as pessoas e entidades, incluindo os seus empregados e colaboradores, que exerçam actividade no

âmbito da aviação civil, têm o especial dever de colaborar com o Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau no desempenho das suas funções, designadamente, facultando o acesso a locais e materiais sujeitos a inspecção e fornecendo todas as informações que lhes sejam solicitadas.

148.2. As pessoas referidas no número anterior, bem como testemunhas, peritos ou quaisquer outras pessoas que possam dispor de informação necessária, quando convocados pelo Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau para depor em processo de inquérito, tem igualmente o dever de comparência e colaboração.

148.3. A falta de comparência injustificada, a recusa de colaboração e a oposição ou obstrução ao exercício das suas funções do Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau fazem incorrer o infractor em responsabilidade criminal e disciplinar, nos termos da lei.

CAPÍTULO IV ENQUADRAMENTO LEGAL

SECÇÃO I ORGANISMOS E REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL

149. Organização da Aviação Civil Internacional

149.1. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) é uma Agência das Nações Unidas constituída pela Convenção de Chicago, para promover a segurança e o desenvolvimento regular da aviação civil.

149.2. A OACI compreende a Assembleia Geral, que normalmente reúne de três em três anos, e o Conselho que dirige as actividades da organização.

149.3. O Conselho da OACI desenvolveu e adoptou 18 Anexos a Convenção de Chicago, respeitantes às diversas áreas de interesse, sendo assistido por diversos Comitês Permanentes, nomeadamente, pelo Comité para os Actos de Interferência Ilícita.

149.4. As Normas e as Práticas Recomendadas desenvolvidas pela OACI, no que respeita à segurança da aviação, são as estabelecidas no Anexo 17 à Convenção de Chicago.

149.5. As orientações para a interpretação e implementação dos SARPS do Anexo 17 à Convenção estão previstas no Documento OACI 8973 "Manual de Segurança para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita."

149.6. Estão directamente relacionados com as matérias de segurança da aviação civil, sendo aplicáveis no âmbito do presente PNSAC, os seguintes Anexos a Convenção de Chicago e Documentos da OACI:

- 149.6.1. Regras do Ar - Anexo 2;
- 149.6.2. Operações de Aeronaves - Anexo 6;
- 149.6.3. Facilitação - Anexo 9;
- 149.6.4. Telecomunicações - Anexo 10;
- 149.6.5. Serviços de Tráfego Aéreo - Anexo 11;
- 149.6.6. Investigação de Acidentes de Aviação - Anexo 13;
- 149.6.7. Aeródromos - Anexo 14,
- 149.6.8. Transporte Aéreo de Matérias Perigosas - Anexo 18;
- 149.6.9. Regras do Ar e Serviço de Tráfego Aéreo - Documento 4444;
- 149.6.10. Operações de Aeronaves - Documento 8168.

150. Comissão Africana da Aviação Civil:

150.1. A Comissão Africana da Aviação Civil (CAFAC /AFCAC) foi fundada em 1964 para promover a melhor utilização e o desenvolvimento do transporte aéreo em África, através de uma eficiente coordenação, sendo constituída por todos países do continente;

150.2 O Estado da Guiné-Bissau é membro da Comissão desde 2002 sendo representado pelo PCA da AACGB;

150.3. Declaração dos Ministros de transporte aéreo relativa a AVSEC em Addis Abeba - 11 Maio 2007; e

150.4. Declaração e adopção pela conferência dos Ministros responsáveis pela segurança da aviação civil - Abuja 10-13 de Abril de 2010.

151. União Económica e Monetária Oeste Africana (UEMOA):

151.1. A partir de 2002 a UEMOA assumiu competências reguladoras e inspectivas no âmbito de segurança da aviação civil através do programa comum do transporte aéreo da UEMOA aprovado pela Decisão n.º 008/2002/CM /UEMOA.

151.2. No âmbito da segurança da aviação civil, estão em vigor os seguintes regulamentos Comunitários, com aplicação obrigatória e directa nos Estados Membros:

151.2.1. Regulamento N.º 11/2005/CM/UEMOA - Relativo à Segurança da Aviação Civil no seio dos Estados Membros da UEMOA e os seus 24 Anexos

151.2.2. Regulamento Comunitário N.º 101/2007 /UEMOA - Código Aeronáutico Comunitário para os Estados Membros da UEMOA.

SECÇÃO II CONVENÇÕES, TRATADOS E PROTOCOLOS INTERNACIONAIS

152. Guiné-Bissau é signatária de Convenções, Tratados e Protocolos com implicação directa no âmbito da Aviação Civil. Os termos e disposições destes diplomas adquirem

ram força legal na Guiné-Bissau, com a sua inclusão no Ordenamento Jurídico Guineense através de:

152. 1. Adesão à Convenção de Chicago de 1944, sobre Aviação Civil Internacional, em 15 de Dezembro de 1977, que havia sido assinada por Portugal na Conferência de Aviação Internacional em 7 de Dezembro de 1944;

152.2. Convenção de Tóquio, 1963 - O Acordo relativo às infracções e a certos actos cometidos à bordo de aeronaves, assinado em Tóquio a 14 de Setembro de 1963, ratificada pela Guiné-Bissau em 17 de Outubro de 2008;

152.3. Convenção de Haia, 1970 - A Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, concluída em Haia em 16 de Dezembro de 1970, ratificada pela Guiné-Bissau em 20 de Agosto de 1976;

152.4. Convenção de Montreal, 1971 - A Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, concluída em Montreal em 23 de Setembro de 1971, ratificada pela Guiné-Bissau em 20 de Agosto de 1976;

152.5. Protocolo complementar, 1988 - Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, complementar à Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil ratificada pela Guiné-Bissau em 17 de Outubro de 2008.

SECÇÃO III

COOPERAÇÃO BILATERAL E MULTILATERAL

153. É obrigação dos Estados membros incluir nos acordos Bilaterais sobre os serviços aéreos, uma cláusula relativa a Segurança da Aviação Civil.

154. Pelo Estado Guineense foram estabelecidos Acordos Aéreos Bilaterais, com inclusão de cláusulas de segurança da aviação, com os seguintes países:

Portugal;
Gâmbia;
Guiné;
Cabo-verde
Angola;
Costa de Marfim;
Benin;
Mali;
Senegal;
Níger;
Burkina-Faso;
República Togolesa;
Reino de Marrocos;
Mauritânia

SECÇÃO IV

LEGISLAÇÃO NACIONAL

155. Organização interna do sistema nacional de segurança

156. Decreto-lei N.º 4-A/85, de 16 de Outubro - relativo ao Código da Aviação Civil da Guiné-Bissau (Código Aéreo);

157. Decreto-lei N.º 25-C/86, de 8 de Outubro - relativo ao Sistema de Facilitação e de Segurança;

158. Decreto-lei N.º 01/95 - relativo a Polícia Judiciária;

159. Decreto-lei N.º 3-A/2005 - relativo a criação da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB;

160. Despacho n.º 01/MTC/2008 relativo a interdição de acesso às áreas reservadas do Aeroporto sem porte de autorização apropriada para o efeito;

161. Despacho Conjunto de 26 de Junho de 2008 - Repartição das Responsabilidades (supervisão e coordenação de Sistema de Segurança Aeroportuária);

162. Decreto-lei N.º 07/2010 - relativo a criação do Serviço de Informação de Segurança;

163. Decreto-lei N.º 08/2010 - relativo a criação de Guarda Nacional;

164. Decreto-lei N.º 09/2010 - relativo a criação da Polícia de Ordem Pública;

165. Decreto N.º 492/73 de 4 de Outubro - relativo aos Correios da Guiné-Bissau;

166. As outras leis nacionais pertinentes ligadas à implementação e aplicação do PNSAC compreendem:

166.1. O Código Penal, as disposições legais relativas ao financiamento dos custos de segurança, disposições relativas ao porte e ao transporte de armas de fogo por pessoas autorizadas na cabina de aeronaves, disposições relativas ao transporte de armas de fogo no porão, na bagagem dos passageiros, disposições relativas ao transporte de presos, ou pessoas submetidas a medidas administrativas.

CAPÍTULO V

DIFUSÃO DE INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL)

167. Na generalidade, os documentos, medidas e procedimentos de segurança da aviação civil são classificados de reservado, apenas podendo ser comunicados às partes legitimamente interessadas, com base no princípio da necessidade de conhecer.

168. São classificados de confidencial, designadamente:

168.1. As medidas relativas aos critérios de desempenho e aos ensaios de aceitação de equipamentos e sistemas;

168.2. As medidas relativas aos procedimentos detalhados que contenham informações de carácter sensível;

168.3. As medidas relativas aos critérios detalhados para derrogações às medidas de segurança;

168.4. As especificações do Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil;

168.5. Os relatórios de inspecção da União Económica e Monetária Oeste Africana e as respostas elaboradas pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau;

168.6. Os relatórios nacionais de auditoria, inspecção, investigação, inquérito e teste de segurança;

168.7. As respostas aos relatórios mencionados na alínea anterior, incluindo os comentários e o plano de acção, elaboradas pelas entidades auditadas;

168.8. Os Programas de segurança dos Aeroportos, das Transportadoras Aéreas e dos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea e de Assistência em Escala;

168.9. As informações de carácter sensível, em especial as relativas a acidentes de aviação, incidentes de segurança e actos de interferência ilegal;

168.10. As matérias que concernem à avaliação da ameaça e do risco.

169. Os Programas de Segurança dos Aeroportos, das Transportadoras Aéreas e dos Prestadores de Serviços de Assistência em Escala devem prever procedimentos de segurança rigorosos de difusão de informações.

170. No âmbito do Sistema de Segurança da Aviação Civil, compete à Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau a definição do acesso do público e a difusão pública de informações no domínio da segurança da aviação civil.

171. Ficam sujeitos ao dever de sigilo quanto aos factos de que tomem conhecimento no exercício das suas funções, todas as pessoas que directa ou indirectamente desempenham funções, tarefas ou responsabilidades na área da segurança da aviação.

172. A desvinculação do lugar ou da empresa não faz cessar o dever enunciado no número anterior.

173. Cooperação Internacional:

173.1. A Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, sempre que tenha conhecimento de que possa ocorrer algum incidente que afecte a segurança de um determinado voo, dos voos de determinado operador, de um Aeroporto ou de uma infra-estrutura de apoio à navegação aérea, sem prejuízo das diligências conduzidas por outras entidades, informará de imediato a Autoridade adequada do Estado em que tal possa ocorrer; o operador em questão, se possuir escritórios na Guiné-Bissau, e a PJ-INTERPOL.

173.2. Sempre que praticável, deverão ser facultadas medidas especiais de segurança, pedidas por um Estado, relativas a voos específicos ou especificados por operadores desse Estado.

173.3. A pedido de outros Estados e unicamente em regime de reciprocidade, a Autoridade Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau pode facultar a versão escrita do todo ou partes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

173.4. Quando tido por necessário, Guiné-Bissau poderá cooperar com outros Estados no sentido de adaptar o seu Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, PNSAC de modo a harmonizar e tornar consistentes práticas e procedimentos com esses Estados e assim contribuir para a melhoria da segurança da aviação civil.

173.5. A Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau pode cooperar com outras autoridades estrangeiras no desenvolvimento, troca de informação e seus suportes, relativos a Programas de Formação e Treino de Segurança de Aviação Civil.

174. Comunicação com a Organização da Aviação Civil Internacional:

174.1. Guiné-Bissau, deve comunicar à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), o nome da Autoridade Competente de Segurança da Aviação Civil. Qualquer alteração que se verificar com respeito à AACGB a OACI deve ser informada de imediato.

174.2 Guiné-Bissau fornecerá à OACI os relatórios escritos sobre os actos de interferência ilícita contra aviação civil. De igual forma informará sobre as carências do seu sistema de segurança nomeadamente assistência técnica para a formação e outras actividades.

CAPÍTULO VI SISTEMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

SECÇÃO I ORGANIZAÇÃO

175. O Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil (SNSAC) é um subsistema do Sistema Nacional de Segurança do Estado da Guiné-Bissau.

176. O SNSAC desenvolve-se em quatro níveis:

- 176.1. Político;
- 176.2. Coordenação;
- 176.3. Gestão;
- 176.4. Operação.

177. Integram o nível Político:

- 177.1. Governo;
- 177.2. Primeiro-Ministro;

178. Integra o nível Coordenação Técnica:

- 178.1. Conselho de Segurança Nacional;

179. Integram o nível Gestão:

- 179.1. Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB;

179.2. Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau;

179.3. Direcção de Facilitação e Segurança, DFS;

180. Integram o nível Operação:

180.1. Centro de Operações de Emergência (CDOE);

180.2. Centro de Coordenação contra Acções Violentas (CCAV);

180.3. Forças de Segurança e Serviços de Segurança;

180.4. Guarda Nacional, GN;

180.5. Serviço de Informação de Segurança, SIS;

180.6. Polícia de Ordem Pública, POP;

180.7. Polícia Judiciária, PJ;

180.8. Gestores de Segurança dos Aeroportos, das Transportadoras Aéreas e dos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea e Serviços de Assistência em Escala;

180.9. Serviços de Controlo de Tráfego Aérea.

SECÇÃO II

COMPETÊNCIAS E ATRIBUIÇÕES NO ÂMBITO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

181. Governo

A condução da política de segurança interna é da competência do Governo, competido ao Conselho de Ministros:

- a) Definir as linhas gerais da política governamental de segurança interna, bem como a sua execução;
- b) Programar e assegurar os meios destinados à execução da política de segurança interna;
- c) Aprovar o plano de coordenação e cooperação das forças e serviços legalmente incumbidos da segurança interna e garantir o regular funcionamento dos respectivos sistemas.

182. Primeiro-Ministro

O Primeiro-Ministro é politicamente responsável pela direcção da política de segurança interna, competindo-lhe, designadamente:

182.1. Coordenar e orientar acção dos membros do Governo nos assuntos relacionados com a segurança interna;

182.2. Convocar o Conselho Superior de Segurança Interna e presidir às respectivas reuniões;

182.3. Propor ao Conselho de Ministros o plano de coordenação e cooperação das forças e serviços de segurança;

182.4. Dirigir a actividade interministerial tendente à adopção, em caso de grave ameaça da segurança interna das providências julgadas adequadas, incluindo, se

necessário, o emprego operacional combinado de pessoal, equipamento, instalações e outros meios atribuídos a cada uma das forças e serviços de segurança.

183. Conselho de Segurança Nacional:

183.1. O Conselho de Segurança Nacional é o órgão interministerial de auscultação e consulta em matéria de segurança interna.

183.2. O Conselho assiste ao Primeiro-Ministro no exercício das suas competências em matéria de segurança interna, nomeadamente na adopção das providências necessárias em situações de grave ameaça da segurança interna.

183.3. Cabe ao Conselho, enquanto órgão de consulta, emitir parecer, nomeadamente, sobre:

183.3.1. A definição das linhas gerais da política de segurança interna;

183.3.2. As bases gerais da organização e disciplina das forças e serviços de segurança e da delimitação das respectivas missões e competências;

183.3.3. Os projectos de diplomas de contenham providências de carácter geral respeitantes às atribuições e competências das forças e serviços de segurança;

184. Órgãos do Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil:

184.1. São órgãos do sistema de segurança da aviação civil, no âmbito nacional:

184.1.1. Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, designada, abreviadamente, AACGB;

184.1.2. Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau;

184.1.3. A Direcção de Facilitação e Segurança; e

184.1.4. Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (FAL/SEC Nacional).

185. São Órgãos do Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil de âmbito aeroportuário:

185.1. O Director do Aeroporto;

185.2. O Gabinete de Segurança do Aeroporto (GSA)

185.3. O Centro de Operações de Emergência (CDOE);

185.4. A Comissão de Segurança do Aeroporto (FAL/SEC Aeroportuário) (CSA);

185.5. Guarda Nacional; GN;

185.6. Polícia Judiciária, PJ;

185.7. Polícia de Ordem Pública, POP; e

185.8. Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo, CTA.

185.9. Integra ainda o sistema nacional de segurança da aviação civil o Comandante de aeronave de registo nacional, quando em voo.

186. Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau,

179.2. Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau;

179.3. Direcção de Facilitação e Segurança, DFS;

180. Integram o nível Operação:

180.1. Centro de Operações de Emergência (CDOE);

180.2. Centro de Coordenação contra Acções Violentas (CCAV);

180.3. Forças de Segurança e Serviços de Segurança;

180.4. Guarda Nacional, GN;

180.5. Serviço de Informação de Segurança, SIS;

180.6. Polícia de Ordem Pública, POP;

180.7. Polícia Judiciária, PJ;

180.8. Gestores de Segurança dos Aeroportos, das Transportadoras Aéreas e dos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea e Serviços de Assistência em Escala;

180.9. Serviços de Controlo de Tráfego Aérea.

SECÇÃO II

COMPETÊNCIAS E ATRIBUIÇÕES NO ÂMBITO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

181. Governo

A condução da política de segurança interna é da competência do Governo, competido ao Conselho de Ministros:

- a) Definir as linhas gerais da política governamental de segurança interna, bem como a sua execução;
- b) Programar e assegurar os meios destinados à execução da política de segurança interna;
- c) Aprovar o plano de coordenação e cooperação das forças e serviços legalmente incumbidos da segurança interna e garantir o regular funcionamento dos respectivos sistemas.

182. Primeiro-Ministro

O Primeiro-Ministro é politicamente responsável pela direcção da política de segurança interna, competindo-lhe, designadamente:

182.1. Coordenar e orientar acção dos membros do Governo nos assuntos relacionados com a segurança interna;

182.2. Convocar o Conselho Superior de Segurança Interna e presidir às respectivas reuniões;

182.3. Propor ao Conselho de Ministros o plano de coordenação e cooperação das forças e serviços de segurança;

182.4. Dirigir a actividade interministerial tendente à adopção, em caso de grave ameaça da segurança interna das providências julgadas adequadas, incluindo, se

necessário, o emprego operacional combinado de pessoal, equipamento, instalações e outros meios atribuídos a cada uma das forças e serviços de segurança.

183. Conselho de Segurança Nacional:

183.1. O Conselho de Segurança Nacional é o órgão interministerial de auscultação e consulta em matéria de segurança interna.

183.2. O Conselho assiste ao Primeiro-Ministro no exercício das suas competências em matéria de segurança interna, nomeadamente na adopção das providências necessárias em situações de grave ameaça da segurança interna.

183.3. Cabe ao Conselho, enquanto órgão de consulta, emitir parecer, nomeadamente, sobre:

183.3.1. A definição das linhas gerais da política de segurança interna;

183.3.2. As bases gerais da organização e disciplina das forças e serviços de segurança e da delimitação das respectivas missões e competências;

183.3.3. Os projectos de diplomas de contenham providências de carácter geral respeitantes às atribuições e competências das forças e serviços de segurança;

184. Órgãos do Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil:

184.1. São órgãos do sistema de segurança da aviação civil, no âmbito nacional:

184.1.1. Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, designada, abreviadamente, AACGB;

184.1.2. Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau;

184.1.3. A Direcção de Facilitação e Segurança; e

184.1.4. Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (FAL/SEC Nacional).

185. São Órgãos do Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil de âmbito aeroportuário:

185.1. O Director do Aeroporto;

185.2. O Gabinete de Segurança do Aeroporto (GSA)

185.3. O Centro de Operações de Emergência (CDOE);

185.4. A Comissão de Segurança do Aeroporto (FAL/SEC Aeroportuário) (CSA);

185.5. Guarda Nacional, GN;

185.6. Polícia Judiciária, PJ;

185.7. Polícia de Ordem Pública, POP; e

185.8. Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo, CTA.

185.9. Integra ainda o sistema nacional de segurança da aviação civil o Comandante de aeronave de registo nacional, quando em voo.

186. Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau,

AACGB:

185.1. É designada como Autoridade Competente da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

185.2. Compete à AACGB:

185.2.1. Adoptar e implementar o sistema nacional de Facilitação e de Segurança do transporte aéreo (prevenção e combate aos actos de intervenção ilícita); e

185.2.2. Exerce as suas competências em todo o território nacional e no espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado da Guiné-Bissau.

187. Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau:

187.1. Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, é o Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB.

187.2. A Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau exerce suas competências em todo o território nacional e no espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado Guineense.

187.3. Compete à Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau:

187.3.1. Supervisionar e coordenar o Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil;

187.3.2. Elaborar e implementar o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) da Guiné-Bissau;

187.3.3. Definir e distribuir as tarefas de implementação de diversos aspectos do PNSAC;

187.3.4. Definir tarefas e estabelecer os meios de coordenação das actividades entre às diversas instituições da Guiné-Bissau, implicadas ou responsáveis em diversos aspectos do PNSAC;

187.3.5. Facultar às direcções dos aeroportos, às companhias aéreas que operam no seu território e as outras instituições envolvidas no sistema de segurança, uma cópia das partes concernentes do PNSAC;

187.3.6. Rever e preservar a eficácia do PNSAC, e reavaliar as medidas e procedimentos de segurança após a ocorrência de um acto de interferência ilícita e, tomar as medidas necessárias para remediar as carências de forma a evitar repetições;

187.3.7. Passar em revista e apoiar os programas de segurança das companhias aéreas e programas de segurança dos aeroportos;

187.3.8. Velar para que nos aeroportos da Guiné-Bissau, os serviços de segurança disponham de meios necessários e sobretudo de escritório, de mate-

rial de telecomunicação, de material de segurança apropriado e de meios de formação;

187.3.9. Elaborar e rever, segundo as necessidades, as grandes políticas nacionais relativas à segurança da aviação civil;

187.3.10. Elaborar e publicar os regulamentos nacionais completos sobre a segurança da aviação civil;

187.3.11. Velar para que as exigências ligadas a arquitectura e infraestrutura, necessárias para implementação de forma óptima das medidas de segurança internacionais, sejam integradas na concepção e na construção de novas instalações e as modificações de instalações existentes nos aeroportos internacionais da Guiné-Bissau;

187.3.12. Elaborar e implementar um programa nacional de formação no domínio de segurança da aviação e coordenar a elaboração dos programas de formação em segurança da aviação civil dos diversos serviços e entidades, e os aprovar;

187.3.13. Elaborar e implementar um programa nacional de Controlo de Qualidade da segurança da aviação civil e coordenar a elaboração dos programas de controlo de qualidade de segurança da aviação civil dos diversos serviços e entidades, e os aprovar.

187.3.14. Aprovar regulamentos e regras de procedimento em execução das normas legais vigentes e das recomendações das Organizações de Aviação Civil Internacional no âmbito da segurança da aviação;

187.3.15. Licenciar actividades, autorizar procedimentos e certificar entidades, equipamentos e sistemas, bem como o pessoal, afectos à segurança da aviação;

187.3.16. Credenciar entidades públicas ou privadas para o exercício de funções no âmbito da segurança da aviação;

187.3.17. Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos vigentes em matéria de segurança;

187.3.18. Instaurar processos de inquérito no âmbito da segurança da aviação;

187.3.19. Decidir os processos por infracção a normas e procedimentos de segurança e aplicar as respectivas sanções;

187.3.20. Convocar e presidir as reuniões da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil;

187.3.21. Assessorar o Governo na definição das políticas para a segurança da aviação civil, colaborando na elaboração dos diplomas legais e regulamentares.

188. Direcção de Facilitação e de Segurança:

188.1. Direcção de Facilitação e Segurança é o serviço de apoio técnico administrativo da Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, relativamente às questões de facilitação e segurança da aviação civil, dirigido por um Director.

188.2. Direcção de Facilitação e Segurança integram, no mínimo, os Departamentos de Facilitação, de Segurança e de Controlo de Qualidade.

188.3. O Director de Serviço de Facilitação e Segurança depende Directamente do Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB.

188.4. Compete ao Director de Facilitação e Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB:

188.4.1. Assessorar e apoiar a Autoridade de Segurança da Aviação Civil de Guiné-Bissau, no exercício das suas funções de implementação, coordenação e supervisão de sistema nacional de segurança da aviação civil;

188.4.2. Assegurar o funcionamento da Direcção de Facilitação e Segurança, enquanto núcleo técnico, operacional, e administrativo da Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau em matéria de facilitação e segurança;

188.4.3. Coordenar, sob orientação da Autoridade de Segurança da Aviação Civil a implementação e execução do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;

188.4.4. Promover a implementação e o desenvolvimento do programa de formação em matéria de segurança da aviação, civil;

188.4.5. Instruir e informar os processos de licenciamento, certificação e autorização de competência da Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau relativamente às questões de segurança da aviação civil;

188.4.6. Proceder as auditorias, inspecções e testes de segurança necessários ao normal funcionamento do sistema;

188.4.7. Instruir processos de inquérito e de contra-ordenação ordenados pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau relacionados com a segurança da aviação civil;

188.4.8. Efectuar estudos e pesquisas, emitir pareceres e apresentar propostas de medidas em matéria de segurança da aviação civil;

188.4.9. Representar a Autoridade de segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau nas reuniões dos comités operacionais; e

188.4.10. Elaborar o plano e relatório de actividades anuais.

189. Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (FALSEC / NACIONAL):

189.1. A Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil é um órgão consultivo da Autoridade de Segurança de Aviação Civil da Guiné-Bissau.

189.2. Comissão é presidida pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, e constituído por:

189.2.1. Representante da Saúde Pública;

189.2.2. Representante dos Correios da Guiné-Bissau;

189.2.3. Representante da Guarda Nacional;

189.2.4. Representante do Comando Geral de Polícia de Ordem Pública;

189.2.5. Representante de Protocolo de Estado;

189.2.6. Representante de Serviço de Informação de Segurança;

189.2.7. Representante das Alfândegas;

189.2.8. Representante da Polícia Judiciária;

189.2.9. Representante da Entidade prestadora de serviço de navegação aérea;

189.2.10. Representante de Estado-Maior da Força Aérea Nacional e da Defesa Antiaérea, FAN/DAA;

189.2.11. Director de Facilitação e Segurança da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB.

189.3. Sempre que se mostre conveniente, a Comissão poderá propor ao Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB a representação ou a colaboração de outros serviços ou entidades públicas ou privadas nela não representadas.

189.4. Compete a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil, FALSEC:

189.4.1. Assessorar o Presidente da AACGB em medidas de segurança necessárias para fazer face às ameaças dirigidas contra aviação civil, suas instalações e serviços;

189.4.2. Estudar e propor o estabelecimento dos sistemas nacionais que visam a facilitação do transporte aéreo e a segurança da aviação civil e os respectivos programas nacionais;

189.4.3. Estudar e propor normas, recomendações e procedimentos de facilitação e de segurança a aplicar nos aeroportos, aeródromos e serviços de apoio a navegação aérea, tendo em conta o disposto em convenções e acordos de que a Guiné-Bissau é signatária, bem como as disposições recomendadas pelos organismos internacionais da aviação civil;

189.4.4. Propor as alterações às disposições legais em vigor julgadas convenientes à prossecução dos objectivos da facilitação e da segurança;

189.4.5. Promover a troca de informação, pareceres, comunicações e relatórios com os organismos internacionais da aviação civil;

189.4.6. Participar na preparação de reuniões nacionais ou internacionais sobre facilitação e segurança;

189.4.7. Considerar e estudar as propostas e sugestões que lhe sejam apresentadas pelas comissões aeroportuárias e analisar os seus relatórios e informações;

189.4.8. Estudar e propor os critérios gerais de facilitação e de segurança a aplicar na construção, instalação ou remodelação das infraestruturas e equipamentos aeroportuários e dar parecer sobre os projectos que sejam submetidos à sua apreciação;

189.4.9. Coordenar as actividades de facilitação e segurança do transporte aéreo desenvolvidas pelos diversos sectores, quer públicos quer privados;

189.4.10. Analisar as recomendações formuladas pela Comissão FAL/SEC Aeroportuária e dependendo do caso recomendar a Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau possíveis soluções;

189.4.11. Orientar e coordenar o funcionamento das comissões aeroportuárias de facilitação e segurança do transporte aéreo.

189.4.12. Emitir parecer sobre:

189.4.12.1. Os projectos dos programas nacionais de segurança, de formação e treino de segurança e de controlo de qualidade da segurança;

189.4.12.2. Os projectos de alteração ao Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil;

189.4.12.3. Outros assuntos que lhe sejam submetidos pelos Organismos Estatais.

A Comissão reúne pelo menos uma vez por ano à convocação do seu Presidente, nos termos do seu regimento, podendo, em caso de urgência, reunir sem divulgação prévia da agenda e ser convocada por qualquer meio expedito de comunicação com os seus membros.

As deliberações da Comissão submetidas à aprovação do Presidente do Conselho de Administração da AACGB serão tomadas com voto favorável das entidades directamente interessadas na matéria em causa.

As deliberações tomadas com a posição das entidades referidas no número anterior serão apresentadas ao Presidente do Conselho de Administração da AACGB para serem submetidas a apreciação governamental.

O funcionamento e o expediente da Comissão são seguradas pela Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

190. Administração Aeroportuária

190.1. A Administração Aeroportuária é responsável pela gestão e o funcionamento dos aeroportos da Guiné-Bissau, e pelo estabelecimento e a aplicação das medidas de segurança que visam prevenir os actos de interferência ilícita nos aeroportos Nacionais;

190.2. As responsabilidades de segurança específicas da Administração Aeroportuária compreendem entre outras, as actividades seguintes;

190.3. Estabelecer e executar um programa de segurança do aeroporto/aeródromo (PSA) expondo detalhes das diversas medidas de segurança em vigor no aeroporto, garantindo a conformidade com o PNSAC;

190.4. Convocar e presidir as reuniões da Comissão de FAL/SEC aeroportuária, assegurando o seu funcionamento conforme PNSAC;

190.5. Nomear um chefe de segurança do aeroporto, que será responsável pela coordenação e a implementação das disposições específicas do PSA;

190.6. Assegurar que as necessidades de segurança da aviação civil sejam integradas na concepção e construção de novas instalações, assim como nas modificações de instalações aeroportuárias existentes;

190.7. Assegurar a implantação e funcionamento do Centro de Operações de Emergência (CDOE).

191. Director do aeroporto:

O Director do Aeroporto é a autoridade local de segurança aeroportuária e depende, neste âmbito, da Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

Compete ao Director do Aeroporto, no âmbito da segurança aeroportuária, os seguintes:

191.1. Supervisionar e coordenar o sistema de segurança aeroportuária definido no Programa de Segurança do Aeroporto (PSA);

191.2. Assegurar a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, dos regulamentos, das normas e dos requisitos técnicos em matéria de segurança da aviação civil;

191.3. Dar cumprimento às orientações e instruções da Autoridade de Segurança de Aviação Civil da Guiné-Bissau em matéria de segurança aeroportuária;

191.4. Assegurar a aplicação no Aeroporto das recomendações e dos procedimentos de facilitação e da segurança definidos pela Comissão Aeroportuária FAL/SEC;

191.5. Assegurar a implementação e o funcionamento de estruturas de operações de emergência que vierem a ser instituídas no Aeroporto;

191.6. Convocar e presidir as reuniões de Comissão Aeroportuária FAL/SEC.

189.4.5. Promover a troca de informação, pareceres, comunicações e relatórios com os organismos internacionais da aviação civil;

189.4.6. Participar na preparação de reuniões nacionais ou internacionais sobre facilitação e segurança;

189.4.7. Considerar e estudar as propostas e sugestões que lhe sejam apresentadas pelas comissões aeroportuárias e analisar os seus relatórios e informações;

189.4.8. Estudar e propor os critérios gerais de facilitação e de segurança a aplicar na construção, instalação ou remodelação das infraestruturas e equipamentos aeroportuários e dar parecer sobre os projectos que sejam submetidos à sua apreciação;

189.4.9. Coordenar as actividades de facilitação e segurança do transporte aéreo desenvolvidas pelos diversos sectores, quer públicos quer privados;

189.4.10. Analisar as recomendações formuladas pela Comissão FAL/SEC Aeroportuária e dependendo do caso recomendar a Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau possíveis soluções;

189.4.11. Orientar e coordenar o funcionamento das comissões aeroportuárias de facilitação e segurança do transporte aéreo.

189.4.12. Emitir parecer sobre:

189.4.12.1. Os projectos dos programas nacionais de segurança, de formação e treino de segurança e de controlo de qualidade da segurança;

189.4.12.2. Os projectos de alteração ao Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil;

189.4.12.3. Outros assuntos que lhe sejam submetidos pelos Organismos Estatais.

A Comissão reúne pelo menos uma vez por ano à convocação do seu Presidente, nos termos do seu regimento, podendo, em caso de urgência, reunir sem divulgação prévia da agenda e ser convocada por qualquer meio expedito de comunicação com os seus membros.

As deliberações da Comissão submetidas à aprovação do Presidente do Conselho de Administração da AACGB serão tomadas com voto favorável das entidades directamente interessadas na matéria em causa.

As deliberações tomadas com a posição das entidades referidas no número anterior serão apresentadas ao Presidente do Conselho de Administração da AACGB para serem submetidas a apreciação governamental.

O funcionamento e o expediente da Comissão são seguradas pela Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

190. Administração Aeroportuária

190.1. A Administração Aeroportuária é responsável pela gestão e o funcionamento dos aeroportos da Guiné-Bissau, e pelo estabelecimento e a aplicação das medidas de segurança que visam prevenir os actos de interferência ilícita nos aeroportos Nacionais;

190.2. As responsabilidades de segurança específicas da Administração Aeroportuária compreendem entre outras, as actividades seguintes;

190.3. Estabelecer e executar um programa de segurança do aeroporto/aeródromo (PSA) expondo detalhes das diversas medidas de segurança em vigor no aeroporto, garantindo a conformidade com o PNSAC;

190.4. Convocar e presidir as reuniões da Comissão de FAL/SEC aeroportuária, assegurando o seu funcionamento conforme PNSAC;

190.5. Nomear um chefe de segurança do aeroporto, que será responsável pela coordenação e a implementação das disposições específicas do PSA;

190.6. Assegurar que as necessidades de segurança da aviação civil sejam integradas na concepção e construção de novas instalações, assim como nas modificações de instalações aeroportuárias existentes;

190.7. Assegurar a implantação e funcionamento do Centro de Operações de Emergência (CDOE).

191. Director do aeroporto:

O Director do Aeroporto é a autoridade local de segurança aeroportuária e depende, neste âmbito, da Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

Compete ao Director do Aeroporto, no âmbito da segurança aeroportuária, os seguintes:

191.1. Supervisionar e coordenar o sistema de segurança aeroportuária definido no Programa de Segurança do Aeroporto (PSA);

191.2. Assegurar a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, dos regulamentos, das normas e dos requisitos técnicos em matéria de segurança da aviação civil;

191.3. Dar cumprimento às orientações e instruções da Autoridade de Segurança de Aviação Civil da Guiné-Bissau em matéria de segurança aeroportuária;

191.4. Assegurar a aplicação no Aeroporto das recomendações e dos procedimentos de facilitação e da segurança definidos pela Comissão Aeroportuária FAL/SEC;

191.5. Assegurar a implementação e o funcionamento de estruturas de operações de emergência que vierem a ser instituídas no Aeroporto;

191.6. Convocar e presidir as reuniões de Comissão Aeroportuária FAL/SEC.

192. Gabinete de Segurança do Aeroporto:

O Gabinete de Segurança do Aeroporto é um serviço implantado no Aeroporto, ao qual cabe executar as tarefas e implementar as medidas definidas pela Autoridade Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau no domínio da segurança aeroportuária.

O Gabinete de Segurança Aeroportuária é chefiado pelo Gestor de Segurança da Empresa ou Entidade gestora do Aeroporto.

193. Gestor de Segurança:

A Administração Aeroportuária, a Entidade prestadora de serviço de navegação aérea, a Empresa gestora do Aeroporto, as companhias aéreas e as demais entidades que operam e venham a operar no Aeroporto devem dotar-se, cada uma, de uma organização adequada de segurança, chefiada por um Gestor de Segurança, a quem compete, entre outras, coordenar:

193.1. A implementação das medidas e regras de procedimentos de segurança, no âmbito da respectiva entidade;

193.2. A elaboração dos projectos dos programas de segurança da respectiva entidade;

193.3. A elaboração dos projectos dos programas de formação e capacitação no domínio da segurança da respectiva entidade.

O Gestor de Segurança depende funcionalmente da administração da respectiva entidade, todavia, a proposta da sua indigitação deverá merecer o aval do Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB.

194. Centro de Operações de Emergência do Aeroporto:

194.1. O Centro de Operações de Emergência é o órgão de coordenação do Director do Aeroporto em situações de emergência.

194.2. A arquitectura, implementação e operação do CODE têm por base os requisitos estabelecidos no Anexo 14 à Convenção de Chicago e nos Documentos 8973 e 9137 (Parte 7), ambos da OACI.

194.3. A composição a operação do CODE é definida, para cada Aeroporto, nos planos de emergência e nos programas de segurança do Aeroporto.

195. Centro de Coordenação contra Acções Violentas (CCAV):

195.1. No âmbito da segurança da aviação civil, o Centro de Coordenação contra Acções Violentas é activado quando se verifique forte probabilidade de ocorrência de actos de interferência ilegal ou tentativa da prática daqueles actos nomeadamente:

195.1.1. Desvio ou sequestro de aeronave, com ou sem tomada de reféns;

195.1.2. Sabotagem; e

195.1.3. Outras acções terroristas, executadas com explosivos, armas nucleares, químicas, bacteriológicas ou radioactivas.

195.2. As normas relativas à implementação e o funcionamento do Centro de Coordenação contra Acções Violentas, CCAV, são estabelecidos no plano de continência do Aeroporto.

196. Comissão Aeroportuária de Facilitação e de Segurança, FAL/SEC:

196.1. A Comissão de Facilitação de Segurança Aeroportuária (FAL/SEC Aeroportuária) é o órgão de coordenação entre as diferentes entidades que intervêm nos domínios de facilitação e de segurança do Aeroporto. É constituída por:

196.1.1 Director de Aeroporto que presidirá;

196.1.2. Órgão de Controlo de Tráfego Aéreo;

196.1.1. Representante da Guarda Nacional;

196.1.2. Representante das Empresas distribuidoras de combustível;

196.1.3. Chefe da delegacia das Alfândegas do Aeroporto;

196.1.4. Representante de Serviço de Sanidade do Aeroporto;

196.1.5. Chefe de Escala de Companhias Aéreas;

196.1.6. Chefe da Delegacia de Correios da Guiné-Bissau do Aeroporto;

196.1.7. Representante da direcção de Facilitação e de Segurança da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau;

196.1.8. Representante da Polícia Judiciária;

196.1.9. Representante da Força Aérea e Defesa Antiaérea.

Em caso de necessidade o Director do Aeroporto pode convidar representantes de outras entidades para tomarem parte nos trabalhos da Comissão.

196.2. Compete à Comissão FAL/SEC Aeroportuária:

196.2.1. Definir, tendo em conta as características locais, as condições de aplicação no respectivo aeroporto das normas, recomendações e procedimento da facilitação e da segurança estabelecidos;

196.2.2. Colaborar na elaboração do plano de segurança aeroportuário por forma a garantir a participação coordenada dos vários serviços e entidades intervenientes na execução;

196.2.3. Apresentar à Comissão Nacional FAL/SEC, quando julgar conveniente, propostas de alteração das disposições em vigor;

196.2.4. Dar parecer, no âmbito da facilitação e da segurança, sobre os projectos de construção, instalação ou remodelação das infraestruturas e equipamentos aeroportuários, submetendo-os à apreciação da Comissão Nacional FAL/SEC, quando não existir consenso entre as partes interessadas ou quando o julgar conveniente;

196.2.5. Pronunciar sobre qualquer assunto que lhe seja submetido no âmbito das suas atribuições.

As Comissões poderão reunir em sessões plenárias ou restritas, consoante o âmbito dos assuntos a tratar.

As Comissões reunir-se-ão obrigatoriamente em sessão ordinária e plenária pelo menos de 6 em 6 meses e, em sessão extraordinária, sempre que necessário.

As decisões das Comissões tomadas com a oposição das entidades directamente interessadas na matéria em causa deverão ser postas à consideração da Comissão Nacional FAL/SEC.

Os presidentes das comissões aeroportuárias são considerados agentes da AACGB no quadro do cumprimento das normas, recomendações e procedimentos de segurança da aviação civil em vigor.

Os referidos presidentes deverão informar a Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau o estado de aplicação, no respectivo aeroporto, das referidas disposições.

197. Guarda Nacional:

A Guarda Nacional que, pela respectiva Lei Orgânica, é responsável, entre outras, pelo controle de emigração e imigração das pessoas, garantir a protecção, vigilância e fiscalização na zona internacional dos aeroportos e autorizar e verificar a entrada de pessoas a bordo de aeronaves, controle das zonas restritas e reservadas e segurança geral da plataforma aeroportuária, compete-lhe ainda, no domínio de segurança da aviação civil, os seguintes:

197.1. Supervisionar o processo de inspecção/filtragem de passageiros e suas bagagens à partida dos voos nacionais e internacionais;

197.2. Controle de acesso às salas VIP do Aeroporto e a vigilância desses locais;

197.3. Controle de acesso e permanência das pessoas nas zonas esterilizadas;

197.4. Autorizar e verificar a entrada de pessoas a bordo de aeronaves; e

197.5. Controle de todas as pessoas e dos veículos que se encontram na zona reservada;

197.6. Guarda de carga aérea na zona reservada do Aeroporto;

197.7. Vigilância em ligação com o serviço de Controle de Tráfego, das áreas de movimento (tráfego e de manobra);

197.8. Vigilância das aeronaves em estacionamento nas áreas de tráfego;

197.9. Vigilância das operações de abastecimento, de carregamentos e de descarregamento das bagagens de porão e da carga aérea, vigiando igualmente para que cada bagagem ou artigo não seja embarcado clandestinamente;

197.10. Vigilância de passageiros no acto de embarque e reconhecimento das bagagens em ligação com os agentes das companhias aéreas;

197.11. Observância e execução de medidas e procedimentos constantes dos Manual dos Procedimentos de Emergência Aeroportuária, em caso de ameaça, incidente, acidente ou acto de intervenção ilícita;

197.12. Colaborar com a Comissão de Cartões de Acesso, CCA, na verificação dos requisitos (antecedentes criminais) para emissão dos títulos de acesso às zonas restritas do Aeroporto;

197.13. Coordenar, no âmbito das suas atribuições e competências, o conjunto de acções respeitantes às várias situações de crise;

197.14. Participar na fiscalização de transporte de armas, munições e substâncias explosivos e equiparadas, sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades;

197.15. Resolução e gestão de situações críticas, intervenção táctica em caso de violência concertada e de elevada perigosidade, complexidade e risco, tais como, nomeadamente, sequestro e rapto na aviação civil;

197.16. Inactivação de qualquer engenho explosivo e substância altamente combustível ou qualquer substância química, tóxica ou outra que ponha em risco a saúde das pessoas e segurança da aviação civil.

198. Serviços Alfandegários do Aeroporto:

198.1. As Alfândegas contribuem para a segurança do transporte aéreo competindo-lhe, designadamente, exercer as acções de controlo de bens e mercadorias.

198.2. Nos terminais de Passageiros do Aeroporto Internacional Osvaldo Vieira ou qualquer outro aberto ao tráfego internacional, os agentes das Alfândegas são responsáveis, à chegada das aeronaves, pela inspecção/filtragem através dos meios electrónicos ou revista manual das bagagens de porão dos passageiros.

198.3. Nos terminais ou zonas de carga do Aeroporto, os agentes das Alfândegas são responsáveis pelo controle de todos os bens, mercadorias e correios, tanto à chegada como à partida.

198.4. São considerados ainda controles alfandegários, as inspecções/filtragens de segurança feitas pelos Serviços de Guarda Nacional ou outras entidades autorizadas.

199. Polícia de Ordem Pública:

A Polícia de Ordem Pública, no âmbito das suas atribuições de segurança interna, contribui para a prevenção e repressão dos actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.

No âmbito da segurança Aeroportuária, compete à Polícia de Ordem Pública implementar medidas e procedimentos estabelecidos no Programa de Segurança do Aeroporto, designadamente:

199.1. Manter e restabelecer a segurança dos cidadãos e dos bens e património público;

199.2. Manutenção e reposição da ordem pública e combate a situação de violência na plataforma aeroportuária;

199.3. Segurança pessoal dos membros de órgãos de soberania e altas entidades nacionais e estrangeiras na plataforma aeroportuária;

199.4. Garantir a guarda e patrulhamento externo do Aeroporto e o controlo de multidões;

199.5. Garantir a segurança interna das instalações oficiais do Aeroporto quando assim solicitada pela estrutura competente;

199.6. Fiscalizar e supervisionar a actividade desenvolvida pela segurança privada controlada pela Administração Aeroportuária;

199.7. Colaborar com Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, na verificação dos requisitos (antecedentes criminais) para emissão dos cartões de acesso às zonas restritas do Aeroporto;

199.8. Coordenar, no âmbito das suas atribuições e competências, o conjunto de acções respeitantes às várias situações de contingência; e

199.9. Garantir a execução dos actos administrativos emanadas da Autoridade competente da aviação civil que visem impedir o incumprimento da lei ou sua violação continuada.

200. Polícia Judiciária:

200.1. Na respectiva esfera de atribuições a Polícia Judiciária concorre para a prevenção e repressão dos actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil.

200.2. A produção de informações relativas à ameaça e segurança da aviação civil;

200.3. Avaliação do risco inerente às actividades desenvolvidas pelas entidades prestadoras de serviços aeroportuários, transportadoras aéreas e pelos prestadores de serviços de assistência em escala;

200.4. Colaborar com a Comissão de Cartões de Acesso, CCA, na verificação dos requisitos (antecedentes criminais) para emissão dos Títulos de acesso às zonas restritas do aeroporto.

201. Companhias aéreas:

201.1. As companhias aéreas que asseguram as ligações internacionais à partir da Guiné-Bissau, devem elaborar e implementar um programa de segurança, por forma a satisfazer as exigências do presente PNSAC. Uma versão escrita do programa de segurança da companhia aérea deve ser remetida a AACGB para aprovação.

201.2. O programa de segurança da transportadora deve especificar as práticas e os procedimentos que a companhia deverá seguir a fim de proteger os passageiros, a tripulação, o pessoal em terra, as aeronaves e as instalações contra actos de interferência ilícita. Estas práticas e procedimentos devem ser expressamente a aplicar no aeroporto internacional de Bissau, e não num outro aeroporto, dado que cada aeroporto possui as suas características específicas o programa deve conter no mínimo:

201.2.1. Os objectivos do programa e a responsabilidade de sua implementação;

201.2.2. A organização das funções e das responsabilidades da companhia em matéria de segurança, sobretudo a designação do chefe de segurança da companhia;

201.2.3. As medidas específicas de segurança, sobretudo:

201.2.3.1. Verificações de segurança das aeronaves antes do voo;

201.2.3.2. Procedimentos que visam garantir que as armas, explosivos e outros engenhos perigosos não sejam deixados à bordo por passageiros que desembarcam nas escalas intermediárias;

201.2.3.3. Verificações de concordância entre bagagens registadas e passageiros embarcados, incluindo os passageiros em trânsito e em correspondência;

201.2.3.4. Medidas de protecção das bagagens, carga aérea, correio, fornecimento de restauração em voo e de serviços à bordo;

201.2.3.5. Tratamento dos passageiros que são objecto de medidas administrativas ou judiciária;

201.2.3.6. Procedimentos para o transporte de armas na cabina e no porão de uma aeronave;

201.2.3.7. Segurança e controlo de acesso das aeronaves estacionadas;

201.2.4. A planificação conjuntural, especialmente:

201.2.4.1. Medidas e procedimentos em caso de desvio da aeronave, sabotagem e ameaça a bomba;

201.2.4.2. Procedimentos em voo quando um artigo proibido é descoberto ou quando haja uma suspeita da existência de um artigo perigoso à bordo;

201.2.4.3. Evacuação e inspecção de aeronaves no solo;

201.2.4.4. Medidas especiais de segurança a serem aplicadas em períodos de ameaça crescente e/ou para voos e rotas críticas;

201.2.4.5. As medidas destinadas a garantir a eficácia do programa, nomeadamente a formação adequada do pessoal e os testes e avaliações periódicas do programa de segurança.

202. Comandante da Aeronave:

O Comandante da aeronave é o responsável pela segurança da operação da aeronave e pela segurança das pessoas e bens a bordo.

O Comandante detém em especial a autoridade sobre a tripulação e passageiros e responsabilidade pela ordem e disciplina a bordo, durante o voo.

O Comandante da aeronave pode decidir da aplicação de medidas complementares nas situações em que se verifique o incumprimento dos procedimentos de segurança em terra estabelecidos no PNSAC.

O Comandante da aeronave de registo nacional deve reportar directamente à Direcção de Facilitação e Segurança da AACG8 todos os incidentes de segurança ocorridos durante o VOO.

203. Segurança Privada:

Quando imposto por necessidade de reforço de segurança do Aeroporto e protecção da plataforma aeroportuária e áreas vulneráveis, a Autoridade aeroportuária pode fazer recurso as entidades privadas especializadas para a prestação de serviço de segurança, designadamente, nos seguintes aspectos:

203.1. Inspecção/filtragem através dos meios electrónicos ou revista manual das bagagens dos passageiros à partida dos voos nacionais e internacionais;

203.2. Guarda e controle dos pontos de acesso do lado ar a partir da zona pública;

203.3. Vigilância de sítios vulneráveis, classificados «áreas vulneráveis»;

203.4. Qualquer outra actividade que lhe é assinalada pela autoridade aeroportuária compatível com os respectivos estatutos e não contrária as disposições legais vigentes.

A contratação de entidades privadas para intervir no processo de controlo de segurança de aviação civil carece do aval da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB.

204. Acesso a bordo da Aeronave:

As autoridades competentes ligadas à segurança da aviação civil têm livre acesso a bordo da aeronave nacional ou estrangeira estacionada no Aeroporto em caso

de absoluta necessidade ou existência de fortes indícios de prática de actos ilegal a bordo, a fim de proceder as vistorias, buscas, apreensões de artigos interditos ou detenção de eventuais suspeitos, nos termos da lei.

Qualquer intervenção referida no número anterior deve ser feita com conhecimento prévio do representante da companhia responsável pela aeronave e na presença do comandante da aeronave ou pessoa que indicar.

205. Utentes do aeroporto:

São utentes do aeroporto as pessoas físicas ou morais as quais a administração aeroportuária concede licença ou outro documento legal, para exercer qualquer actividade ou explorar uma ou mais áreas de negócios no aeroporto.

Os utentes cuja instalação ou espaço de actividade se encontra no limite entre o lado terra e o lado ar e que permite o acesso à este a partir daquele, serão responsáveis pelo controlo de acesso desse local, de acordo com às disposições de segurança aeroportuária.

206. Comissão de Cartões de Acesso:

Fica instituída no âmbito da Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, a *Comissão de Cartões de Acesso do Aeroporto e outras áreas regulamentadas* abreviadamente, CCA, que terá por função supervisionar o processo de emissão de títulos de acesso das pessoas e dos veículos as áreas restritas do Aeroporto, instalação de navegação aérea e outras consideradas vulneráveis.

206.1. A Comissão de Cartões de Acesso integra as seguintes entidades:

206.1.1. Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau;

206.1.2. Administração Aeroportuária;

206.1.3. Força Aérea e Defesa Antiaérea;

206.1.4. Guarda Nacional;

206.1.5. Polícia de Ordem Pública; e

206.1.6. Polícia Judiciária.

A Comissão de Cartões de Acesso é chefiada pelo representante da Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB.

As condições de emissão dos títulos de acesso as áreas restritas constam de Regulamento próprio aprovado pelo Presidente do Conselho de Administração da AACGB.

Compete a Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB, decidir a que entidade confiar a execução material dos Títulos de acesso.

CAPITULO VII

MEDIDAS DE SEGURANÇA (PROTECÇÃO DOS AEROPORTOS, DAS AERONAVES E DAS INSTALAÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA)

207. Designação das zonas de segurança de acesso regulamentado

207.1. Cabe a AACGB na qualidade de Autoridade Competente de Aviação Civil, em concertação com Administração do Aeroporto e outras entidades envolvidas, definir as zonas onde se desenvolvem as operações vitais para a garantia de uma exploração segura e contínua da aviação civil na Guiné-Bissau, e de as designar como zonas de segurança de acesso regulamentado.

207.2. O Programa de Segurança do Aeroporto deve estabelecer os limites entre o lado terra e o lado ar, incluindo o plano de ordenamento físico do aeroporto.

207.3. O plano de substituição e modificação de infra-estruturas do aeroporto que seja elaborado pela administração aeroportuária, deve ser certificado pela AACGB.

207.4. A necessidade de proteger o transporte aéreo e a aviação civil em geral, torna necessária a criação de áreas de segurança nas instalações e nas várias Infra-estruturas aeroportuárias. A definição, categorização, delimitação, separação, sinalização e protecção das áreas em que operacionalmente se compartimenta cada aeroporto, tem por objectivo estabelecer o ordenamento físico adequado ao exercício de um controlo que permita:

207.4.1. Impedir o acesso a essas áreas de pessoa não autorizada ou a introdução de qualquer artigo que, pela sua natureza, seja susceptível de poder vir a ser utilizado para a prática de um acto de interferência ilícita contra um alvo da aviação civil, ou que, potencialmente, possa constituir outro factor de risco;

207.4.2. Estabelecer as condições necessárias ao normal funcionamento operacional dos aeroportos.

207.5. O acesso às áreas reservadas e restritas é controlado em conformidade com os procedimentos estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e no Programa de Segurança do Aeroporto.

207.6. As zonas situadas fora dos limites dos aeroportos de Guiné-Bissau e que são designadas como zonas de segurança de acesso regulamentado são as seguintes:

207.6.1. Instalações de ajudas a navegação aérea (VOR e NDB);

207.6.2. Antenas VHF terra-ar, HF e os equipamentos de meteorologia;

207.6.3. Assim como todas as instalações necessárias a exploração da aviação civil.

208. Protecção das zonas de Segurança de acesso regulamentado:

208.1. As zonas de segurança de acesso regulamentado definidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, devem ser protegidas por uma combinação de medidas físicas e de recursos humanos a fim de impedir todos os acessos não autorizados.

208.2. Cada zona de segurança de acesso regulamentado deve ser separada do público ou das zonas de acesso não regulamentado por uma barreira física apropriada que será inspeccionada em intervalos irregulares ou de outra maneira assegurando assim o mesmo objectivo.

208.3. Em cada aeroporto ou instalação fora do aeroporto designado, o acesso as zonas regulamentadas serão controladas por utilização de um sistema de permissão para esta zona. A autoridade responsável pelo controlo e administração deste sistema é a Empresa ou Entidade Gestora do Aeroporto.

209. Segurança das instalações de Navegação Aérea e outras Instalações Vitais:

209.1. O acesso às instalações vitais deve ser controlado e medidas de protecção devem ser tomadas.

209.2. As instalações de navegação aérea, situadas fora dos perímetros protegidos do aeroporto, devem ser dotadas de vedações periféricas (redes, muros, barreiras, etc.) e protegidas as respectivas instalações técnicas (portas de segurança, gradeamentos, alarmes, etc.) cumprindo, nomeadamente, as especificações técnicas mencionadas no Cap. IV do Doc 8973 da OACI. Deverão ser efectuadas rondas de inspecção, a intervalos irregulares, mas, com suficiente frequência, atendendo ao grau de ameaça, para obviar possíveis acções de sabotagem.

209.3. As instalações técnicas de grande importância operacional (Radar, VOR's, Torres de Controlo, etc.) situadas dentro dos perímetros protegidos dos aeroportos, deverão ser objecto de idênticas medidas preventivas de protecção contra intrusão.

209.4. As medidas e procedimentos de segurança, devem constar nos programas de segurança e nos planos de contingência das instalações de navegação aérea, a elaborar pelos prestadores de serviços de navegação aérea.

209.5. Os programas e planos referidos no número anterior são elaborados em coordenação com as forças de segurança locais e homologados pela AACGB.

210. Segurança física e patrulhas:

210.1. As placas e outras áreas de estacionamento devem ser adequadamente iluminadas e a iluminação

existente deverá abranger, em particular, as zonas vulneráveis do aeroporto.

210.2. A protecção das zonas técnicas e de manutenção deve ser assegurada por meio de vedações, de agentes de segurança e de patrulhas, devendo o acesso a essas zonas ser controlado por meio de cartões de identificação aeroportuária e de livre-trânsitos para os veículos.

210.3. As áreas circundantes do aeroporto e as instalações aeroportuárias, designadamente as fontes de alimentação eléctrica, subestações eléctricas, ajudas de navegação, torres de controlo, e demais edifícios utilizados pelos serviços de controlo de tráfego aéreo, bem como os depósitos de combustível e centros de comunicações, devem beneficiar de medidas de protecção equivalentes.

210.4. Devem ainda ser adoptadas medidas especiais de combate aos actos de sabotagem dos depósitos de combustíveis e dos centros de comunicações.

210.5. As vedações e zonas limítrofes das zonas restritas de segurança, para além das zonas do lado ar exteriores ao limite dessas vedações, incluindo as que estão na imediata vizinhança das soleiras das pistas e dos caminhos de circulação, serão vigiadas por meio de patrulhas, de circuitos fechados de televisão ou outras medidas de vigilância.

210.6. Devem ser implementados processos de interpelação rigorosos em relação a pessoas sem identificação aeroportuária visível e a pessoas que acedam a áreas para as quais não estão autorizadas.

210.7. O acesso ao lado ar e a zonas restritas de segurança, via escritórios do aeroporto arrendados, hangares de manutenção, terminais de carga e outras instalações de serviço, será restringido ao mínimo necessário.

211. Controlo de acesso:

A administração do aeroporto é responsável pela emissão, gestão e o controlo dos cartões de acesso às zonas de segurança de acesso restrito. Informará ao sector responsável pelo controlo de acesso o mais breve possível de todos os cartões de acesso perdidos, roubados ou inválidos por uma ou outra razão.

211.1. O acesso às zonas restritas de segurança e às restantes zonas do lado ar é reservado aos passageiros e aos funcionários detentores de cartão de acesso.

211.2. O acesso de passageiros às áreas restritas de segurança necessário ao seu embarque, far-se-á mediante a apresentação de documentos validos de viagem, que tenham sido aceites e reconhecidos como adequados para essa viagem, pelos serviços apropriados de aceitação (Check-in) e pela exibição do cartão de embarque válido para o seu voo.

211.3. O mecanismo de controlo de acessos, para pessoas e veículos, é baseado na concessão, emissão e con-

trol de passes, cartões e dísticos de acesso, obedecendo ao estabelecido no presente PNSAC e no Programa de Segurança do Aeroporto.

211.4. A concessão só se processa, após o inquérito pessoal do requerente a quem irá ser emitido, principalmente quando for requerido o acesso a áreas restritas.

211.5. O acesso permanente às áreas restritas de segurança, só é permitido as pessoas e veículos que ali desenvolvam ou processem a sua actividade normal e quando no exercício efectivo de funções.

211.6. Casos especiais de pessoas que tenham responsabilidades directas no âmbito das actividades que se processem nas áreas restritas e em grau que justifique o acesso frequente a essas áreas, poderão ser considerados.

211.7. O acesso temporário às áreas restritas de segurança, de pessoas e veículos, só é permitido enquanto durar o motivo e a necessidade invocada para a sua autorização de emissão.

211.8. O acesso às áreas restritas e reservadas é concedido mediante a atribuição de um cartão de identificação aeroportuária, do tipo permanente ou temporário, consoante as circunstâncias e a sua utilização o determinem.

211.9. Nos postos de controlo de acessos deve ser verificada a validade dos cartões de identificação aeroportuária que não deverá exceder 2 anos.

211.10. A Administração aeroportuária é responsável pelo controlo de acesso às zonas restritas de segurança e neste caso assegurará que as barreiras físicas que delimitam as zonas restritas de segurança estejam bem definidas.

211.11. A Administração aeroportuária é responsável pelo controlo de acesso as zonas de segurança de acesso restrito de acordo ao PSA que especificará os pontos de entrada reconhecidos que permitem a transposição das barreiras das zonas regulamentadas e assegurará a protecção eficaz destes pontos assim como a própria barreira.

212. Controlo de acesso de Pessoas:

212.1. Zonas restritas de segurança.

212.1.1. O controlo dos acessos às zonas restritas de segurança, deve ser assegurado em permanência para impedir a entrada nessas zonas as pessoas não autorizadas e a introdução de artigos proibidos nas mesmas ou na aeronave.

212.1.2. Os passageiros serão autorizados a penetrar nas zonas restritas relacionadas com o seu embarque a condição de que sejam portadores dos seguintes documentos:

212.1.2.1. Os documentos de viagem autênticos e válidos, acompanhados de vistos necessários. Estes documentos serão no geral passaporte ou documentos de identificação, emitidos pelo país de cidadania, mas podem também ser desde que aceitável, documentos emitidos por um outro país ou por uma organização, como os cartões de estrangeiro certificados de tripulação, documentos de viagem de emigrante e os livre-trânsitos da Organização das Nações Unidas;

212.1.2.2. Um cartão de embarque autêntico emitido pela transportadora aérea, onde deve constar o nome do passageiro registado.

212.1.3. Todo o pessoal que deva ter acesso às zonas restritas de segurança será sujeito a um inquérito pessoal sobre os cinco anos precedentes a data do pedido. O inquérito repetir-se-á a intervalos regulares que não excedam cinco anos.

212.1.4. A entidade empregadora deve proceder à realização de um inquérito pessoal que inclua:

- a) Informação a fornecer pelo candidato ao acesso, em formulário detalhado, relativa aos dados sobre a sua idoneidade moral e profissional, habilitações literárias, formação e experiência profissional nos cinco anos precedentes, como mínimo;
- b) Declaração escrita do candidato ao acesso a confirmar todos os dados referidos no parágrafo anterior, bem como a caracterizar a respectiva aptidão para a função;
- c) Entrevista dos candidatos ao acesso por pessoal devidamente qualificado para o efeito;
- d) Certificado de registo criminal;
- e) Autorização para obter confirmação das declarações junto de anteriores empregadores, agências governamentais, estabelecimentos de educação e referências pessoais.

212.1.5. As entidades empregadoras devem manter o registo dos inquéritos pessoais, desde a admissão até um ano após a cessação do contrato laboral.

212.1.6. A prestação de declarações ou informações falsas pelo candidato ao acesso e a existência, designadamente, de registo, em nome daquele, de crimes contra a paz, contra a segurança do Estado, abuso de confiança ou peculato, falsificação de documentos e corrupção activa ou passiva, constituem fundamento bastante para não ser concedida a autorização de acesso;

212.1.7. As autorizações de acesso podem ser canceladas a todo tempo, em resultado da verificação das condutas previstas em 5.2.1.6.

212.1.8. Todo o pessoal que deva ter acesso às zonas restritas de segurança, receberá também uma formação regular em segurança, incluindo os riscos para a segu-

rança da aviação, e terá instruções para informar a autoridade competente sobre qualquer incidente que possa constituir uma ameaça.

212.1.9. O acesso e circulação nas áreas restritas e reservadas será autorizado:

- a) Com carácter permanente, àqueles cujo exercício efectivo de funções se processe em permanência nessas áreas;
- b) Com carácter temporário, àqueles que temporariamente aí prestem serviço ou tenham necessidade de acesso pontual.

212.1.10. Serão emitidos cartões de identificação aeroportuária para todo o pessoal afecto ao aeroporto ou que aí se desloque com frequência (incluindo os trabalhadores do aeroporto, das transportadoras aéreas e de outras organizações).

212.1.11. O cartão de identificação aeroportuária terá no mínimo:

- nome e uma fotografia do seu titular;
- nome da entidade emissora;
- nome da entidade empregadora;
- prazo de validade do cartão;
- Designação das áreas a que tem acesso.

212.1.12. O cartão de identificação aeroportuária será exibido em permanência, em local visível, sempre que o seu titular esteja em serviço.

212.1.13. Os pedidos de cartão de acesso permanente são dirigidos à entidade emissora, devidamente instruídos com os elementos de identificação do destinatário e com as razões que determinam a sua necessidade.

212.1.14. Os pedidos referidos no número anterior deverão ser assinados pelo responsável da entidade requerente, que responderá pela veracidade do que houver declarado e pela devolução do cartão solicitado quando expire a sua validade ou quando ocorram as situações previstas para cessação.

212.1.15. O não cumprimento no disposto no ponto anterior implicará penalizações à entidade requerente.

212.1.16. As autorizações para emissão do cartão de acesso do aeroporto, são precedidas de parecer da Comissão de Cartões de Acesso do Aeroporto.

212.1.17. Só serão emitidos cartões permanentes nas situações em que for demonstrada a existência de contrato efectivo de trabalho entre a entidade empregadora requerente e o empregado para o qual é requerido o direito de acesso, e fundamentada a necessidade de acesso solicitada.

212.1.18. Os centros emissores remetem as listagens de títulos emitidos às entidades que efectuem os controlos de acesso, a fim de ser garantida a necessária fiscalização.

212.1.19. Os cartões de acesso temporário podem ser de curta duração ou de acesso pontual.

212.1.20. Podem ser atribuídos títulos de curta duração, para acesso às áreas reservadas e restritas dum aeroporto, nos casos em que a actividade a desenvolver nas referidas áreas pelo destinatário não se revista de um carácter permanente.

212.1.21. Podem ainda ser atribuídos títulos de acesso pontual as áreas reservadas e restritas quando razões de urgência o justifiquem e destinam-se a acorrer a situações pontuais de muito curta duração.

212.1.22. A atribuição de cartões de acesso de curta duração obedece aos mesmos critérios e procedimentos estabelecidos para os cartões de acesso permanente.

212.1.23. A atribuição de cartões de acesso pontual não carece da realização do inquérito pessoal, com excepção dos casos em que existam fundados indícios que justifiquem tal inquérito.

212.1.24. Os cartões de identificação aeroportuária que permitem o acesso a zonas de segurança restritas são controlados do seguinte modo:

- (a) Os novos títulos de identificação aeroportuária apenas são emitidos após uma verificação dos antecedentes num período mínimo de 5 anos;
- (b) Os títulos de identificação aeroportuária que permitem o acesso a zonas de segurança restritas são inspeccionados visualmente para garantir que são válidos e correspondem à identidade do portador;
- (c) Os títulos de identificação aeroportuária limitam o acesso do pessoal às zonas designadas por necessidade de exploração;
- (d) O cartão de identificação aeroportuária de um trabalhador deve ser restituído à autoridade emissora e destruído por ocasião da cessação ou alteração do seu vínculo profissional;
- (e) O centro emissor garante a existência de condições de segurança de manuseamento e armazenagem de cartões de identificação aeroportuária no que respeita a trabalhadores sazonais, a tempo parcial ou a outros trabalhadores e pessoas ad-hoc;
- (f) O titular do cartão de identificação aeroportuária deve informar imediatamente o seu empregador e a autoridade emissora em caso de perda ou roubo. O cartão de identificação aeroportuária é desactivado imediatamente após notificação;
- (g) O centro emissor mantém o registo de todos os cartões de identificação aeroportuária perdidos ou roubados para os quais foram emitidas 2.ª vias.

212.1.25. O centro emissor assegurará que:

- a) Todos os pedidos de cartão sejam apresentados por escrito pela entidade empregadora em nome do seu empregado à entidade gestora do aeroporto;
- b) Os pedidos escritos sejam comunicados aos agentes habilitados a conceder a autorização, que verificarão a justificação da emissão de um cartão;
- c) O requerente deve apresentar as razões do pedido de acesso a zona desejada, à entidade gestora do aeroporto, que avalia a justificação assim como a zona requerida.
- d) Os pedidos devem ser submetidos a um controlo de segurança que inclui o inquérito pessoal do interessado, pelas competentes na matéria ou com a colaboração de entidades intervenientes na segurança aeroportuária, de maneira a que não sejam concedidos cartões a pessoas de risco.

213 Controlo de acesso de Veículos:

213.1. A Administração Aeroportuária ou Entidade gestora do Aeroporto estabelecerá os procedimentos, medidas para a realização, administração, emissão, e o controlo dos títulos de acesso de veículos às zonas restritas.

213.2. O número de títulos de acesso para veículos será na medida do possível restringido ao máximo, de modo a evitar uma proliferação de veículos no lado ar, nas áreas de manobra das aeronaves.

213.3. Cada cartão de acesso para veículo será fixado permanentemente e de forma bem visível e deve conter no mínimo:

- a) O número de matrícula do veículo;
- b) O logótipo do explorador do aeroporto;
- c) O prazo de validade;
- d) As zonas restritas de segurança a que dá acesso;
- e) Os pontos de acesso a que o veículo está autorizado a usarem.

213.4. O serviço que concede as autorizações deve assegurar que os condutores dos veículos são titulares de carta de condução correspondente a classe do veículo e que tenham recebido uma formação sobre todas as condições de segurança (security e safety) aplicáveis a utilização de um veículo no lado ar.

214. Protecção das aeronaves

214.1. Responsabilidade

A transportadora aérea é responsável pela salvaguarda da protecção da sua aeronave.

214.2. Condições normais de exploração.

214.3. A transportadora aérea deve assegurar que:

214.3.1. Em todas as aeronaves que disponham de porta de acesso à cabina de pilotagem, o seu bloqueamento e garantir meios que permitam a notificação discreta do pessoal de cabina à tripulação técnica no caso de ocorrência de actividade suspeita ou quebra de segurança na cabina;

214.4. A partir de 1 de Novembro de 2003, todas as aeronaves utilizadas em transporte de passageiros, com uma massa máxima à descolagem superior a 45.500 Kg ou uma capacidade máxima superior a sessenta passageiros, estejam equipadas com uma porta de acesso à cabina de pilotagem, aprovada, que satisfaça os requisitos de resistência à penetração de projecteis de pequenas armas de fogo e granadas de estilhaços, bem como resistir à intrusão forçada de pessoas não autorizadas. Esta porta deverá poder ser bloqueada e desbloqueada a partir dos lugares dos pilotos;

214.5. Em todas as aeronaves equipadas com porta de acesso à cabina de pilotagem conforme mencionado no número anterior:

- a) Esta porta deve ser fechada e bloqueada desde que todas as portas para o exterior sejam fechadas após o embarque até ao momento em que sejam abertas para desembarque, excepto quando for necessário permitir a entrada e saída de pessoas autorizadas; e
- b) Deverão ser fornecidos os meios que permitam, de ambos os lugares dos pilotos, a monitorização de toda a área da porta fora da cabina de pilotagem, por forma a identificar as pessoas que pretendem entrar assim como detectar comportamentos suspeitos ou potencial ameaça.

214.6. Quando as aeronaves estão fora de serviço, devem ser aplicadas medidas para garantir a segurança da mesma dentre elas a utilização de selos de segurança. A utilização de selos de segurança está sujeita aos seguintes requisitos:

- a) Os selos devem ser invioláveis, numerados e controlados individualmente;
- b) Os números dos selos são registados e mantidos pelo gestor de segurança da transportadora aérea, ou por outra entidade indicada no programa de segurança da transportadora aérea, durante 24 horas ou o período de duração do voo, dependendo do que for mais longo;
- c) Antes da entrada em serviço da aeronave, os selos existentes nessa aeronave são inspeccionados pela transportadora aérea para detectar sinais de violação;

- d) Caso seja detectada violação ou exista suspeita desta, é efectuada uma verificação de segurança da aeronave antes da sua entrada em serviço.

214.7. Em relação as aeronaves que não estejam em serviço e que tenham sido Verificadas e encaminhadas para uma zona restrita de segurança, o acesso será controlado desde o início da verificação de segurança da aeronave até à partida, a fim de manter a integridade da verificação.

214.8. Cada aeronave em serviço será colocada sob vigilância capaz de detectar qualquer acesso não autorizado.

214.9. O acesso às aeronaves que não estejam em serviço será controlado da seguinte forma:

- a) As portas da cabina serão fechadas;
- b) As escadas ventrais serão fechadas, retiradas ou colocadas em posição retráctil; ou
- c) Serão aplicados nas portas dispositivos que evidenciem qualquer violação.

214.10. Além disso, se nem todo o pessoal tiver sido objecto de um rastreio para ter acesso às zonas restritas de segurança, cada aeronave será observada, pelo menos, de 60 em 60 minutos, por uma patrulha a apeada ou semovente, ou colocada sob uma forma de vigilância capaz de detectar qualquer acesso não autorizado.

214.11. As aeronaves ficarão, sempre que possível, estacionadas longe de vedações ou de outras barreiras fáceis de transpor e em locais bem iluminados.

214.12. A companhia aérea deve adoptar medidas de maneira a que passageiros que desembarquem não deixem seus pertences à bordo, no momento de desembarque ou em escalas intermediárias.

214.13. A transportadora aérea é responsável pela escolta dos passageiros desde a porta de embarque até a aeronave.

214.14. A transportadora aérea deve fazer uma verificação de segurança pré-voo a fim de detectar objectos suspeitos ou anomalias.

215. Situações de ameaça acrescida:

215.1. Em caso de voos declarados como objecto de uma ameaça acrescida, a transportadora aérea adoptará medidas adequadas de maneira a que os passageiros que desembarcam não deixem seus pertences a bordo nas escalas intermediárias.

215.2. Quando haja razões fundamentadas de que uma aeronave poderá ser objecto de um acto de interferência ilícita:

- a) A transportadora aérea deve ser avisada;
- b) deve ser efectuada uma inspecção da aeronave em causa.

215.3. Quando exista indícios de que uma aeronave possa ser alvo de ataque em terra:

- a) As autoridades aeroportuárias visadas mencionadas no PSA deverão ser avisadas logo que possível;
- b) Medidas adequadas para proteger a aeronave deverão ser tomadas de acordo com o plano conjuntural dos aeroportos da Guiné-Bissau.

215.4. Em todos os aeroportos devem existir posições de estacionamento para aeronaves que estejam a operar em condições especiais, como por exemplo, de baixo de aviso de bomba ou sujeitas a desvio ou sequestro.

215.5. Estes estacionamentos devem estar situados em locais isolados que não interfiram com o normal funcionamento (posição remota) mas permitindo rápido e fácil acesso.

215.6. Para estas posições deve já estar estudado e preparado um sistema de comunicações que permita ligações directas ao exterior e as possíveis e diferentes redes telefónicas que existam no aeródromo, bem como a rápida instalação de extensões de linha para a eventualidade de ser necessário instalar um telefone dentro de um avião aí estacionado.

215.7. Todas as transportadoras aéreas nacionais devem possuir na documentação existente à bordo de cada aeronave, instruções e procedimentos adaptados ao tipo de aeronave, tendo em vista as acções a desenvolver, caso durante um voo ocorra um acto de interferência ilícita.

215.8. As instruções e procedimentos atrás referidos deverão indicar, caso se trate de suspeita de bomba, os locais mais convenientes para o efeito de forma a minimizar as consequências de uma possível deflagração/explosão.

CAPITULO VIII

CONTROLO DE SEGURANÇA DE PESSOAS E OBJECTOS A EMBARCAR

216. Generalidade:

216.1. A segurança da tripulação, dos passageiros e da bagagem de cabina a embarcar ou a ser levada para bordo de uma aeronave, é de primordial importância, pelo que são definidos requisitos para assegurar que apenas pessoas autorizadas embarcam na aeronave e que artigos proibidos não são levados para bordo pela tripulação de voo ou passageiros, tanto transportados pelos próprios como na sua bagagem. A bagagem de cabina que venha a ser transportada em porão deve ser sujeita às medidas, controlos e registos estabelecidos para a bagagem de porão.

216.2. Todos os passageiros e as respectivas bagagens de cabina devem ser rastreados antes de serem admitidos à bordo de uma aeronave ou numa zona estéril.

216.3. Em cada posição de rastreio deve existir a cópia da listagem dos artigos cujo transporte é proibido na cabina de passageiros.

216.4. Compete a Administração do Aeroporto e ao operador da aeronave assegurar a implementação das medidas descritas nesta secção.

217. Rastreio de passageiros e bagagens de cabine

217.1. Todos os passageiros que partem (passageiros iniciais e passageiros em trânsito,) a não ser que tenham sido previamente sujeitos a rastreio de acordo com as normas previstas no presente PNSAC, são rastreados para evitar a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança e à bordo da aeronave.

217.2. O Operador da aeronave pode recusar o transporte do passageiro considerado como uma ameaça para a segurança do voo.

217.3. Os passageiros são rastreados através dos seguintes métodos:

217.3.1. Revista manual; ou

217.3.2. Rastreio de segurança através de passagem pelo pórtico de detecção de metais. Sempre que se utilize o pórtico de detecção de metais, proceder-se-á também a uma revista manual aleatória contínua dos passageiros rastreados. Essas revistas manuais serão efectuadas a todos os passageiros que tenham activado o alarme, sendo ainda efectuada uma revista manual aleatória contínua de todos os passageiros que não tenham activado o alarme e, se:

- a) O alarme for activado, será exigido à pessoa que volte a ser rastreada pelo pórtico de detecção de metais, ou
- b) Proceder-se-á a uma revista manual sempre que possa ser utilizado um detector de metais portátil.

217.4. Sempre que se utilize o pórtico de detecção de metais, este será calibrado num nível que garanta a detecção de pequenos objectos metálicos.

218. Isenção de rastreio:

218.1. Estão isentas de rastreio as entidades:

- a) Os Chefes de Estado;
- b) Presidentes dos Parlamentos;
- c) Primeiro-Ministro;
- d) Presidentes dos Supremos Tribunais de Justiça;
- e) Procuradores-gerais da República;
- f) Entidades equiparadas às referidas nos números anteriores;
- g) Elementos das Forças e Serviços de Segurança, quando em serviço.

219. Inspeção de passageiros com mobilidade reduzida:

219.1. Os passageiros com mobilidade reduzida são inspeccionados de modo a garantir que não transportam em si ou na sua proximidade artigos proibidos.

219.2. A verificação é efectuada da forma mais completa que a natureza da incapacidade o permitir.

219.3. Caso sejam utilizadas cadeiras de rodas ou macas, estas são igualmente inspeccionadas.

219.4. Perante situações de inobservância e/ou de incumprimento das disposições de segurança da aviação civil por parte dos passageiros nacionais ou estrangeiros, potencialmente desordeiros, os seus actores serão entregues às entidades aeroportuárias (agentes policiais e dos serviços migratórios) a fim de procedimentos legais respectivos junto das autoridades judiciais da Guiné-Bissau.

219.5. São aplicáveis medidas de segurança específicas para o transporte aéreo dos seguintes grupos de passageiros potencialmente susceptíveis de provocar perturbações:

a) Deportados:

Pessoas que foram legalmente admitidas pelas autoridades de um Estado e que ao mesmo tempo são formalmente instadas pelas autoridades a abandonar esse Estado.

b) Pessoas não admissíveis:

Pessoas cuja entrada num Estado é recusada pelas autoridades competentes e que são recambiadas para o seu país de origem ou para qualquer outro país em que são admissíveis.

c) Pessoas sob custódia:

Pessoas a serem transportadas sob custódia mediante mandado judicial de prisão ou condenadas a abandonar o país.

219.6. As autoridades competentes notificam a transportadora aérea em causa com a devida antecedência, por escrito, da data em que prevêem proceder ao embarque de passageiros potencialmente susceptíveis de provocar perturbações.

219.7. A notificação escrita à transportadora aérea e ao comandante da aeronave inclui os seguintes dados:

- Identidade da pessoa;
- Motivo do transporte;
- Nome, precedido de indicação Sr(a), da (s) escolta (s), se for caso disso;
- Avaliação de riscos pelas autoridades competentes (incluindo os motivos da escolta ou não escolta);

- Acordo prévio sobre o lugar a ocupar, se necessário; e
- natureza do(s) documento(s) disponível(is).

219.8. São observadas as seguintes medidas de salvaguarda adicionais relativamente a passageiros potencialmente susceptíveis de provocar perturbações:

- a) Inspeção rigorosa destes passageiros e da respectiva bagagem de cabina e de porão;
- b) Embarque antes de todos os restantes passageiros, sujeito a uma coordenação com a transportadora aérea ou o piloto comandante;
- c) Não ocupação de lugares de corredor ou junto de saídas de emergência;
- d) Proibição de acesso a bebidas alcoólicas;
- e) Número suficiente de escoltas, caso considerado necessário na avaliação de riscos;
- f) Possibilidades das escoltas comunicarem com os membros da tripulação da aeronave;
- g) Proibição da divulgação pública do horário do voo que efectua o transporte de passageiros potencialmente susceptíveis de provocar perturbações; e
- h) Disponibilização de dispositivos de retenção, caso considerado necessário na avaliação do risco.

219.9. Por passageiros indisciplinados (desordeiros) entendem-se pessoas que, entre o momento anterior à descolagem, em que a porta da aeronave é fechada e o momento em que esta é aberta de novo após a aterragem, cometem os seguintes actos a bordo de uma aeronave civil:

- a) Agressão, intimidação, ameaça ou negligência voluntária ameaçando a boa ordem ou a segurança da propriedade ou das pessoas;
- b) Agressão, intimidação, ameaça ou ingerência no exercício de funções de um membro da tripulação ou que diminua a capacidade de exercer funções;
- c) Negligência ou dano voluntário de uma aeronave, do seu equipamento ou das estruturas e equipamentos auxiliares ameaçando a boa ordem e a segurança de uma aeronave em voo;
- d) Comunicação de informação manifestamente falsa sobre o voo, causando alarme e inquietação entre os passageiros e ameaçando a boa ordem e a segurança da aeronave e dos seus ocupantes;
- e) Desobediência a ordens ou instruções legais em matéria de segurança, disciplina e eficiência das operações.

219.10. Os passageiros indisciplinados devem ser entregues a autoridade competente do aeródromo de desembarque, acompanhados das respectivas participações de ocorrência assinadas pelo comandante da aeronave, a fim de ser dado início, nos termos da lei, ao competente procedimento criminal.

219.11. O comandante da aeronave remete a Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau as participações de ocorrência com passageiros indisciplinados, a fim de ser instaurado e instruído o competente processo.

219.12. Os modelos de participação das ocorrências com passageiros indisciplinados são estabelecidos pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau em coordenação com as autoridades e entidades com atribuições nesta matéria.

219.13. Os programas de segurança e de formação e treino das transportadoras aéreas devem incluir medidas e procedimentos relativos à actuação, em especial dos tripulantes, nas situações que envolvam passageiros indisciplinados.

219.14. Os programas de segurança dos aeroportos devem integrar as medidas e os procedimentos das autoridades competentes nas situações que envolvam passageiros indisciplinados.

219.15. As pessoas sob custódia judicial são sempre escoltadas.

220. Separação de passageiros:

220.1. Devem ser adoptadas medidas para garantir que os passageiros e a bagagem de cabina respectiva, inspeccionados em conformidade com o disposto no presente PNSAC, não se juntem ou entrem em contacto com:

220.1.1. Passageiros que não foram inspeccionados em conformidade com o disposto no presente regulamento no aeroporto de partida ou no seu último aeroporto de embarque; e

220.1.2. Passageiros que foram inspeccionados em conformidade com o disposto no presente regulamento, mas que ulteriormente se juntaram ou entraram em contacto com outros passageiros e a bagagem de cabina respectiva, não inspeccionados nos termos do disposto no PNSAC.

220.2. A alínea a) do ponto 222 não é aplicável a passageiros inspeccionados que se juntem aos membros da tripulação da aeronave à bordo da qual vão partir ou a outras pessoas formalmente isentas de rastreio pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

220.3. Caso se verifique a junção dos passageiros inspeccionados com os não inspeccionados, é necessário adoptar as seguintes medidas:

220.3.1.1. As partes da zona de segurança restrita onde teve lugar a mistura de passageiros são evacuadas e

objecto de uma inspecção completa a fim de garantir que não foram introduzidos artigos proibidos na zona de segurança restrita; e

220.3.1.2. Os passageiros em fase de embarque e a bagagem de cabina respectiva presentes nas zonas em que se verificou a referida mistura são submetidos a um processo de inspecção suplementar antes de serem autorizados a embarcar na sua aeronave; e

220.3.1.3. Caso um passageiro em fase de embarque tenha tido acesso a uma aeronave após a ocorrência da junção accidental de passageiros, a aeronave em causa é igualmente subordinada a um novo controlo de segurança; e

220.3.1.4. Caso a aeronave já tenha partido quando se detectou a ocorrência de uma deficiência a nível da aplicação adequada de controlos de segurança de voo, as Autoridades Adequadas do país de chegada e a transportadora aérea são informadas da natureza da referida deficiência.

220.4. Caso uma parte das instalações do terminal aéreo situadas entre os postos de controlo da segurança e o ponto de embarque na aeronave tenha sido utilizada pelos passageiros chegados e não inspeccionados em conformidade com o disposto no presente PNSAC, aquela zona é inspeccionada para garantir que nela não sejam deixados artigos proibidos antes do embarque de passageiros inspeccionados.

220.5. Os passageiros que partem, que já tenham sido rastreados não serão misturados com os passageiros que chegam, que eventualmente não terão sido sujeitos a rastreio de acordo com as normas estabelecidas no PNSAC.

220.6. Nos casos em que não seja possível estabelecer a separação física dos passageiros, o objectivo de segurança será atingido pela aplicação de medidas compensatórias de acordo com a avaliação do risco efectuada pelas autoridades competentes.

221. Separação de bagagem de cabine:

221.1. A bagagem de cabina de todos os passageiros que partem (ou seja, passageiros iniciais e passageiros em transferência, a não ser que tenham sido previamente rastreados de acordo com as normas previstas no PNSAC) será rastreada antes de ser autorizada a entrar numa zona restrita de segurança e a bordo da aeronave. Serão retirados ao passageiro todos os artigos proibidos, ou ser-lhe-á proibido o acesso à zona restrita de segurança ou à aeronave, se for caso disso.

221.2. A bagagem de cabina será rastreada através dos seguintes métodos:

- a) Revista manual completa do conteúdo de cada saco, sendo cada saco examinado para detectar indícios suspeitos, tais como peso inadequado, etc. ou

b) Rastreio por equipamento convencional de Raios X efectuando-se também a revista manual dos sacos rastreados de forma aleatória e contínua, não devendo a percentagem de pessoas revistadas ser inferior a 10 %, incluindo as pessoas de quem o operador suspeita; ou

c) Rastreio por equipamento de Raios X de alta definição, dotado de um dispositivo de PIA devidamente instalado e utilizado. Apenas carecem de revista manual os sacos que levantem suspeitas ao operador, mas a revista manual pode ser apoiada pelo recurso a equipamento de detecção de vestígios.

221.3. A bagagem de cabina das categorias de pessoas referidas no ponto 232.1 anterior está dispensada de rastreio.

222. Rastreio dos Diplomatas:

222.1. Sob reserva das disposições da Convenção de Viena de 1961 sobre Relações Diplomáticas e da Convenção de Viena de 1963 sobre as Relações Consulares, os diplomatas e outros beneficiários de privilégios, bem como as suas bagagens pessoais, com excepção das «malas diplomáticas», devem ser rastreados para efeitos de segurança.

222.2. O pessoal das transportadoras aéreas responsável pela recepção das malas diplomáticas deve certificar-se de que estas foram, de facto, enviadas pelos funcionários devidamente encarregues das respectivas missões diplomáticas.

222.3. Os correios diplomáticos e as suas bagagens pessoais não se encontram dispensados dos rastreios de segurança.

223. Procedimentos de "Check-in"

223.1. O operador da aeronave pode processar os passageiros através de um "Check-in" individual ou de grupo, no aeroporto de partida ou numa localização remota.

223.2. Quando a localização remota seja utilizada numa base regular, os detalhes da localização e sua operação devem ser registados junto da AACGB e da administração do aeroporto.

223.3. O "Check-in" de grupo só é permitido quando o representante do grupo ou o seu líder pode identificar individualmente a bagagem de cada passageiro pelo nome.

223.4. O operador da aeronave deve assegurar que os cartões de embarque, etiquetas de bagagem codificadas e outros documentos na sua posse ou do seu agente, os quais podem dar acesso a áreas de segurança, e/ou protegidos contra posse irregular ou não autorizada. Protecção similar deve ser dada ao equipamento instalado.

223.5. O operador da aeronave deve assegurar que o bilhete e outros documentos entregues por um passa-

geiro ou representantes de grupo são genuínos. Quando existirem dúvidas não deve ser realizado o "Check-in" ao passageiro ou representante do grupo até que seja obtida a aprovação do supervisor do "Check-in" ou do representante do operador da aeronave.

223.6. O operador da aeronave deve assegurar que a identidade de cada passageiro que pretenda embarcar num voo é verificada na aceitação e na porta de embarque. Quando existir uma discrepância, o passageiro não deve ser embarcado até que a discrepância esteja resolvida.

223.7. Durante a aceitação, o passageiro deve ser inquirido sobre o conteúdo da respectiva bagagem e informado sobre os artigos proibidos no transporte na cabina de passageiros e no porão da aeronave.

223.8. O passageiro não deve ser aceite ou embarcado nas situações em que se recuse a cumprir as instruções relativas ao transporte de artigos proibidos.

224. Zonas estereis/zonas de segurança de acesso restrito:

As zonas estereis/zonas de segurança de acesso restrito serão estabelecidas nos lugares onde os passageiros entram depois do rastreio e antes do embarque. Todos os pontos de acesso a estas zonas devem ser controlados ou lacrados. As zonas estereis ou as zonas de segurança de acesso restrito, que não são objecto de medidas permanentes de controlo de acesso devem ser revistadas minuciosamente antes da utilização.

225. Revista aleatória:

Além do rastreio obrigatório é feito um rastreio aleatório a um mínimo de 10% dos passageiros e as suas bagagens de cabina. Em caso de situações especiais, serão rastreados aleatoriamente 50% dos passageiros assim como as suas bagagens segundo ao estipulado no presente programa e nos planos conjunturais do aeroporto.

226. Artigos e objectos confiscados:

226.1. Todos os artigos suspeitos serão confiscados pelo pessoal de rastreio. Em caso de detecção de armas de fogo, explosivos ou armas proibidas, a autoridade nacional competente em matéria será imediatamente avisada e o passageiro em causa deve ser submetido a um inquérito.

226.2. Certos artigos confiscados poderão ser transportados até ao destino do passageiro no porão da aeronave e serão entregues ao mesmo no seu destino final. Os procedimentos a seguir neste caso serão especificados no programa de segurança da companhia aérea.

227. Recusa de se submeter ao rastreio:

227.1. É recusado o embarque ao passageiro que se recuse a ser objecto de rastreio, ou ao rastreio da res-

pectiva bagagem de cabina ou de porão, em conformidade com o prescrito no presente PNSAC.

227.2. O Operador da aeronave deve informar de imediato o Centro de Operações de Segurança do Aeroporto, da identidade do passageiro objecto da recusa de embarque, a fim de evitar que embarque noutros voos.

228. Passageiros em trânsito e em correspondência:

228.1. As Transportadoras aéreas que asseguram os voos internacionais de transporte de passageiros, incluirão nos seus programas de segurança medidas que visam controlar os passageiros em trânsito e em correspondência assim como as suas respectivas bagagens de cabina, de forma a impedir que os artigos não autorizados sejam introduzidos à bordo da aeronave.

228.2. Estas medidas devem ser de forma a que os passageiros em trânsito e em correspondência não entrem em contacto com outras pessoas que não tenham sido rastreadas. No caso em que um controlo completo não tenha sido ou não possa ser realizado, os passageiros serão de novo rastreados antes do reembarque. Estes passageiros devem passar pelo rastreio antes de se misturarem com os passageiros já rastreados ao menos que haja um acordo prévio ou que o nível de controlo de segurança no aeroporto de origem seja igual ou superior ao do Aeroporto Internacional Osvaldo Vieira de Bissau.

228.3. As administrações aeroportuárias acondicionarão as instalações aeroportuárias de modo a facilitar os controlos de segurança dos passageiros em trânsito e em correspondência.

229. Tripulação da Aeronave, pessoal aeroportuário, e outras pessoas:

Os membros da tripulação, o pessoal aeroportuário e todas as outras pessoas que não são passageiros e que passam pelo ponto de rastreio para aceder à uma zona estéril, serão rastreados da mesma forma que os passageiros. Todos os artigos transportados por estas pessoas serão inspeccionados da mesma maneira que as bagagens de cabina dos passageiros.

230. Artigos confidenciais:

Os artigos classificados como confidenciais pelos serviços apropriados, só serão inspeccionados em caso de medidas necessárias para verificar a ausência de armas ou artigos perigosos. Se mesmo assim persistirem dúvidas quanto a segurança, estes artigos confidenciais não serão transportados pela companhia.

231. Rastreio em privado:

O rastreio em privado não é feito automaticamente. Contudo, os passageiros que necessitem de um tratamento especial, sobretudo os que transportam artigos de grande valor, os passageiros que possuem um aparelho cardíaco, os passageiros de mobilidade reduzida, poderão ser submetidos ao rastreio numa zona fora do alcance dos

outros passageiros. Em caso similar, os passageiros e as respectivas bagagens de cabina serão rastreados:

- a) Através de uma inspecção física ou radioscópica de todas as bagagens de cabina;
- b) Através de detectores manuais de objectos metálicos transportados com o passageiro, no caso de passageiros que possuem um regulador cardíaco ou de passageiros com mobilidade reduzida que não possam ser submetidos aos processos normais de detecção de objectos metálicos, ao menos uma inspecção manual deve ser feita;
- d) Por uma pessoa que tenha recebido formação adequada para cumprir esta tarefa;
- e) Imediatamente após o rastreio, os passageiros serão acompanhados até a zona estéril.

232. Transporte autorizado de armas:

232.1. Controlo de armas de fogo

232.2. O transporte de armas de fogo e outros artigos perigosos à bordo da aeronave deve ser realizado de forma segura.

232.3. Apenas em situações de excepcional ameaça ou risco, pode a Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau pontualmente autorizar o transporte de armas de fogo na cabina de passageiros da aeronave.

232.4. O operador da aeronave deve assegurar que quem deseje transportar uma arma de fogo ou outro artigo perigoso na sua aeronave, entrega o mesmo no "Check-in", na presença da autoridade competente na matéria, após verificação do registo e autorização do uso e porte.

232.5. O operador da aeronave é responsável pela custódia do artigo em causa até que o mesmo seja devolvido ao proprietário.

232.6. O operador da aeronave deve assegurar que a entrega de uma arma de fogo ou artigo perigoso na sua custódia:

232.6.1. Seja descarregada; e

232.6.2. Não seja transportada em nenhuma parte da aeronave a que os passageiros tenham acesso;

232.6.3. As munições para armas de desporto sejam transportadas como bagagem de porão.

232.7. É da competência da Autoridade competente na matéria, verificar se a arma está descarregada ou não.

232.8. As munições de armas de guerra só podem ser transportadas à bordo de aeronave civil em voo comercial mediante aprovação da Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, sendo sujeitas a regras especiais de transporte.

232.9. As armas de fogo e outros artigos perigosos só poderão ser entregues no aeroporto de destino, na presença de um agente de polícia ou da alfândega.

232.10. O operador da aeronave deve assegurar-se que a medida transcrita no número anterior é cumprida, para evitar que passageiros em transferência ou em trânsito não possam levantar o artigo e posteriormente transportá-lo consigo na cabina.

232.11. Nos casos de porte autorizado de arma na cabina de passageiros o operador assegura ainda que:

- (a) Antes do embarque, as pessoas armadas recebiam instruções completas sobre todas as regras e regulamentos aplicáveis ao porte de armas;
- (b) nenhuma bebida alcoólica seja servida as pessoas armadas;
- (c) O piloto-comandante de bordo e todos os membros da tripulação sejam informados do número de pessoas armadas a bordo, da aeronave e dos seus respectivos lugares.

233. Transporte autorizado de armas em lugares inacessíveis:

233. 1. As transportadoras aéreas estão autorizadas a transportar armas em lugares que não sejam as cabinas, sob reserva das seguintes condições:

1. Confirmando que a arma esteja nas bagagens de porão do passageiro e que não esteja carregada;

2. Ou que a arma seja colocada numa zona não acessível a qualquer pessoa durante o voo.

234. Bagagem de porão:

234.1. Rastreio da bagagem de porão.

234.2. Bagagem de porão acompanhada.

A transportadora aérea garante que todos os passageiros viajam no mesmo voo da sua bagagem de porão inspeccionada. Quando não for esse o caso, a bagagem de porão é considerada bagagem não acompanhada.

Toda a bagagem de porão acompanhada (tanto bagagem de porão inicial como em transferência, a não ser que tenha sido previamente rastreada de acordo com as normas previstas no presente programa) deve ser rastreada por um dos seguintes métodos antes de ser embarcada na aeronave:

- a) Revista manual; ou
- b) Rastreio por equipamento convencional de raio X, sendo pelo menos 10% da bagagem rastreada sujeita ainda a:
 - i. Revista manual, ou
 - ii. Rastreio por equipamento convencional de raios X, sendo cada bagagem inspecio-

nada de dois ângulos diferentes pelo mesmo operador na mesma posição, ou

- c) Rastreio por equipamento convencional de raios X dotado de um dispositivo de PIA devidamente instalado e utilizado; ou
- d) Equipamento de detecção de vestígios de explosivos para bagagem aberta.

234.3. Bagagem de porão não acompanhada:

A bagagem de porão acompanhada que se transforma em bagagem de porão não acompanhada, não necessita de ser inspeccionada de novo antes de ser transportada desde que:

- a) A transportadora aérea demonstre que a bagagem já foi inspeccionada, nos termos do Programa Nacional de Segurança da Aviação, em conformidade com as normas relativas a bagagem acompanhada; e
- b) A transportadora aérea demonstre que a bagagem e o passageiro foram separados nas circunstâncias abaixo mencionadas não tendo pedido ser forjada pelo passageiro ou por um cúmplice:
 - i) Recusa de embarque do passageiro pela transportadora aérea num voo sobre reservado. Isto não se aplica quando o passageiro se oferece para ceder o seu lugar;
 - ii) Reencaminhamento do passageiro para outro voo apenas pela transportadora aérea e não a pedido do passageiro;
 - iii) Atraso na transferência da bagagem entre dois voos por motivos imprevistos e perda do voo de partida;
 - iv) Avaria no sistema de bagagem provocando um atraso desta e a perda do voo de partida;
 - v) Carregamento da bagagem à bordo da aeronave errada pela transportadora aérea ou pelo agente de assistência em escala;
 - vi) reafecção do passageiro a outro voo pela transportadora aérea na sequência de perturbações significativas no aeroporto, nomeadamente condições meteorológicas extremas, perturbação grave do ATC, incidente da aeronave em terra ou deficiência significativa de um sistema operacional relevante;
- c) Por outro lado, a transportadora aérea deve demonstrar que o passageiro viajou no voo ao abrigo do qual foram controladas as bagagens, a menos que as circunstâncias previstas nas subalíneas i), ii) ou vi) sejam aplicáveis.

234.4. Se a bagagem estiver isenta de uma nova inspecção, o motivo dessa isenção é registado antes da bagagem ser carregada.

234.5. Qualquer transportadora aérea que aceite bagagem de porão não acompanhada de outra transportadora aérea deve obter um registo escrito de que os controlos de segurança estabelecidos foram efectuados relativamente a antes dessa bagagem de porão ser aceite para transporte.

234.6. Toda a bagagem não acompanhada, tanta bagagem de porão inicial como em trânsito, deve ser rastreada por um dos seguintes métodos antes do embarcado na aeronave:

1. Sistema de detecção de Explosivos (SDE); ou
2. SDEP em vários níveis, sendo no nível 2 as imagens de todos os sacos inspeccionadas pelos operadores; ou
3. Rastreio por equipamento convencional de raios X, sendo cada bagagem inspeccionada de dois ângulos diferentes pelo mesmo operador na mesma posição; ou
4. Revista manual complementada com a utilização de equipamento de detecção de vestígios de explosivos para bagagem aberta, a não ser que a bagagem não acompanhada, previamente rastreada de acordo com as normas previstas no presente Programa, tenha sido separada devido a factores que escapam ao controlo dos passageiros, e tenha ficado a cargo da transportadora aérea.

234.7. Em cada posição de rastreio deve existir cópia da listagem dos artigos cujo transporte é proibido no porão da aeronave. As bagagens uma vez aceites, devem ser protegidas de todo acesso não autorizado até que sejam entregues aos respectivos donos no seu destino ou até que sejam transferidas à uma outra transportadora.

234.8. A zona de triagem de bagagem e os pontos de transferência de bagagem, são reservados unicamente ao pessoal autorizado.

235. Reconciliação da bagagem de porão:

235.1. A bagagem de porão só é colocada à bordo da aeronave depois de se tomarem as seguintes medidas:

1. A bagagem de porão é marcada exteriormente de forma adequada a fim de permitir identificá-la com os respectivos passageiros; e
2. O passageiro a que a bagagem pertence é registado para o voo em que a bagagem for embarcada; e
3. Antes de ser introduzida à bordo, a bagagem de porão é mantida numa zona do aeroporto a que só tenham acesso pessoas autorizadas; e
4. Todos os volumes da bagagem à guarda da transportadora aérea para transporte no porão da aeronave são identificados, quer se trate de bagagem acompa-

nhada ou não acompanhada. O processo de identificação é efectuado por meios manuais ou automáticos.

235.2. Devem ser estabelecidas medidas pelas transportadoras aéreas para garantir que, se um passageiro registado para um voo, que tenha colocado bagagem à guarda da transportadora aérea, não estiver à bordo da aeronave, essa bagagem seja retirada da aeronave e não seja transportada nesse voo.

235.3. As transportadoras aéreas devem utilizar um manifesto de bagagem de porão ou um meio alternativo de prova, que confirme a identificação e rastreio de bagagem de porão não acompanhada.

236. Protecção da bagagem de porão:

236.1. A bagagem de porão a transportar numa aeronave deve ser protegida de interferências não autorizadas desde o ponto em que foi entregue a guarda da transportadora até que sejam entregues ao passageiro no seu destino final ou até que seja transferida à uma outra transportadora. As bagagens provenientes de outros lugares que não sejam os balcões de Check-in do aeroporto devem ser protegidas desde o ponto onde são registadas até que sejam embarcadas na aeronave em que são transportadas.

236.2. Devem ser tomadas as seguintes medidas de protecção da bagagem de porão:

236.2.1. Antes de ser embarcada, a bagagem de porão deve ser mantida na zona de processamento de bagagem ou noutra zona de armazenagem do aeroporto de acesso reservado a pessoas autorizadas;

236.2.2. Qualquer pessoa que entre nessas zonas de processamento ou de armazenagem de bagagem sem autorização será interpelada e conduzida para fora dessa zona, o agente de segurança informará o seu superior;

236.2.3. A bagagem de porão inicial e a bagagem de porão em trânsito não será abandonada na placa ou na plataforma junto à aeronave antes de ser embarcada na aeronave;

236.2.4. A bagagem de porão transferida entre aviões não será abandonada na placa ou na plataforma junto à aeronave antes de ser embarcada na aeronave;

236.2.5. O acesso às instalações de perdidos e achados do terminal deve ser restringido, a fim de prevenir o acesso ilícito à bagagem e a outros objectos.

236.3. O acesso às zonas de acondicionamento e armazenamento da bagagem deve ser limitado aos membros do pessoal que, por exigências operacionais, devem entrar nessas zonas. Estes membros do pessoal incluem os responsáveis pelo carregamento, descarregamento e protecção da bagagem de porão e as pessoas autorizadas pela autoridade competente a entrar nas zonas de acondicionamento e armazenagem da bagagem.

236.4. No aeroporto em que nem todo o pessoal é inspecionado antes de entrar nas zonas de segurança

restritas, a autoridade adequada garante que a bagagem de porão não seja abandonada sem vigilância entre as zonas de acondicionamento e armazenamento da bagagem e a aeronave até os porões da aeronave suficiente para garantir que o acesso à bagagem de porão se limite às pessoas associadas ao manuseamento da aeronave em causa ou ao carregamento da bagagem e às pessoas que de outro modo tenham sido autorizadas para tal pela autoridade competente.

236.5. Os passageiros podem ser autorizados a ter acesso à sua própria bagagem de porão inspecionada, em caso de necessidade, desde que sejam fiscalizados durante toda a operação de modo a garantir que nenhum artigo proibido seja:

236.5.1. Introduzido na bagagem de porão, ou

236.5.2. Retirado da bagagem de porão e introduzido na cabina da aeronave ou numa zona de segurança restrita.

236.6. O pessoal encarregue do carregamento e descarregamento das aeronaves evitará que o correio, encomendas não autorizados sejam colocados no tapete rolante, e nos carrinhos de bagagem e que os carrinhos com bagagem não sejam deixados sem vigilância nas zonas acessíveis ao público.

237. Bagagem de Porão em correspondência:

As bagagens de porão dos passageiros em correspondência serão rastreadas da mesma maneira que as bagagens de passageiros de origem. A transportadora assegurará de que estas bagagens só sejam transportadas depois de confirmar que o passageiro embarca nesse mesmo voo.

238. Acondicionamento das bagagens mal encaminhadas:

A administração aeroportuária deve disponibilizar uma zona de acondicionamento de bagagens mal encaminhadas no aeroporto, onde estas possam ser conservadas até que possam ser embarcadas, que sejam reclamadas ou que se proceda de acordo ao disposto no PSA.

239. Carga, Correio, Encomendas Expresso:

239.1. As medidas definidas nesta secção visam assegurar que qualquer carga, encomenda ou correio levado à bordo de qualquer aeronave de passageiros ou aeronave só de carga num voo internacional não contém nenhum artigo proibido.

239.2. A responsabilidade pela implementação das medidas de segurança aqui definidas é do agente de carga aérea ou do operador da aeronave.

240. Aplicação:

A carga, o correio e as encomendas expresso ficam subordinados aos controlos de segurança previstos nos números seguintes.

241. Qualificações para «Agentes Reconhecidos»

241.1. Um "Agente Reconhecido" obriga-se a:

241.1.1. Demonstrar e registar a identidade e o endereço do Expedidor e que a pessoa que entrega a remessa é Agente do Expedidor;

241.1.2. Garantir, de forma razoável e com base em inspecções ou controlos aleatórios, que o conteúdo de uma remessa reflecte a sua descrição na "Carta de Porte" aéreo e/ou no "Manifesto de Carga";

241.1.3. Garantir, de forma razoável e com base em inspecções ou controlos aleatórios, que o conteúdo de uma remessa não camufla nenhum artigo proibido;

241.1.4. Garantir que as remessas são protegidas de qualquer interferência não autorizada após recepção e que o acesso a carga é controlado;

241.1.5. Garantir que a recepção, tratamento e manuseamento da carga sejam efectuados por pessoal devidamente formado;

241.1.6. Designar uma ou mais pessoas responsáveis pela execução, aplicação e vigilância dos controlos de segurança;

241.1.7. Garantir que as categorias de remessa, abaixo indicadas, não sejam transportadas por via aérea, a menos que tenham sido subordinadas a controlos de segurança:

- a) A bagagem não acompanhada a transportar como carga;
- b) As remessas de Agentes não regulamentados;
- c) As remessas de Expedidores desconhecidos;
- d) As remessas entregues por uma pessoa distinta do "Expedidor conhecido" ou do seu "Agente Autorizado";
- e) As remessas cujo conteúdo não corresponde à descrição respectiva;
- f) As remessas cujo expedidor conhecido não certifica que não contém artigos proibidos.

241.1.8. Garantir que, para efeitos dos controlos de segurança, cada remessa confiada a uma transportadora aérea ou a outro agente reconhecido seja acompanhada de documentação, quer via carta de porte aéreo quer através de uma declaração separada, que forneça a seguinte informação à transportadora aérea que procederá ao seu transporte:

241.1.8.1.1. Nome, endereço e identificação do agente reconhecido;

241.1.8.1.2. Nome e endereço do Expedidor;

241.1.8.1.3. Conteúdo da remessa;

241.1.8.1.4. Declaração sobre o estado de segurança da remessa.

241.2. Os "Agentes Reconhecidos" ficam sujeitos à aprovação e inscrição numa lista pela AACGB, válida por 5 anos.

241.3. Os "Agentes Reconhecidos" são inspeccionados, numa base periódica, pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau a fim de garantir que cumprem os requisitos de segurança estabelecidos.

242. Controlo de segurança:

A carga, o correio e as encomendas expresso só serão transportados por via aérea quando tiverem sido aplicados os seguintes controlos de segurança:

242.1. A recepção, processamento e manuseamento da carga são efectuados por pessoal devidamente recrutado e treinado;

242.2. A carga será:

- i. Revistada manualmente ou através de inspecção física, ou
- ii. Rastreada com equipamento de raios X, ou
- iii. Submetida a câmara de simulação, ou
- iv. Submetida a outros meios, técnicos ou biossensoriais (por exemplo, sensores olfactivos, detectores de vestígios, cães detectores de explosivos, etc.) a fim de assegurar, de forma razoável, que a carga não inclui qualquer artigo proibido, a não ser que este tenha sido declarado e devidamente sujeito às medidas de segurança aplicáveis.

242.3. Quando, devido à natureza da consignação, não puder ser utilizado nenhum dos meios e métodos de controlo de segurança acima referidos, a Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, pode especificar um período de quarentena em armazém.

242.4. Uma vez realizados os controlos de segurança, incluindo da carga de expedidores conhecidos, no espaço interior ou exterior do aeroporto, a segurança do carregamento deve ser mantida até ao momento em que o mesmo é embarcado na aeronave e, subsequentemente, até à partida da mesma.

242.5. Os controlos de segurança acima referidos não são obrigatórios nos seguintes casos:

- a) Carga recebida de expedidor conhecido;
- b) Carga de transbordo;
- c) Carga que pela sua origem e condições de processamento oferece garantias de não constituir uma ameaça à segurança;
- d) Carga que está sujeita a normas que estabelecem um nível adequado de protecção de segurança.

242.6. As categorias de carga abaixo indicadas podem ser dispensadas dos controlos de segurança, desde

que a Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, conclua que não constituem uma ameaça para a segurança atendendo à sua origem e condições de manuseamento:

1. Restos humanos de proveniência conhecida;
2. Animais vivos;
3. Remessas autênticas de materiais de salvamento;
4. Mercadorias de grande valor inspeccionadas segundo normas pelo menos equivalentes às anunciadas nos presentes requisitos essenciais.

242.7. Os materiais nucleares especiais não constituem uma ameaça para a segurança, devido ao facto de estarem subordinados a requisitos regulamentares que prevêm um nível adequado de protecção da segurança.

243. Critérios relativos ao Expedidor Conhecido:

243.1. Um agente reconhecido ou uma transportadora aérea só pode certificar (reconhecer) um expedidor como conhecido:

243.1.1. Verificando e registando a identidade e endereço do expedidor e dos agentes autorizados a efectuar entregas em seu nome; e

243.1.2. Exigindo que o expedidor declare que:

- a) Prepara as consignações em instalações seguras, e
- b) Emprega pessoal de confiança na preparação das consignações, e
- c) Protege as consignações contra interferências não autorizadas durante a preparação, a armazenagem e o transporte; e

243.2. Exigindo que o expedidor:

1. Certifique por escrito que a consignação não contém qualquer dos artigos proibidos; e
2. Aceite que a embalagem e o conteúdo da consignação possam ser examinados por razões de segurança.

244. Transporte em aeronaves de carga:

244.1. Sempre que se possam identificar positivamente as consignações para transporte apenas em aeronaves de carga, os controlos de segurança definidos no número anterior não necessitam de ser aplicados desde que o expedidor conhecido:

- a) Disponha de um endereço comercial autêntico reconhecido; e
- b) Tenha enviado previamente consignações com o agente reconhecido ou a transportadora aérea; e
- c) Tenha uma relação comercial estabelecida com o agente reconhecido ou a transportadora aérea; e

- d) Garanta que todas as consignações são protegidas contra o acesso não autorizado até ficarem à guarda da transportadora aérea.

245. Carga de transbordo:

245.1. Desde que se encontre protegida contra quaisquer interferências não autorizadas na zona de trânsito, a carga de transbordo transportada por via aérea não necessita dos controlos de segurança referidos no número 5. anterior.

245.2. A restante carga de transbordo, como a carga transportada por via terrestre ou férrea, não submetida a controlos de segurança no ponto de partida ou em trânsito, deve ser rastreada em conformidade com o estabelecido na alínea a) do ponto 222 e protegida contra quaisquer interferências não autorizadas.

246. Provisões e outros Fornecimentos de Restauração da Transportadora Aérea:

246. 1. Aplicação.

246.1.1. Antes de serem embarcados, as provisões e outros fornecimentos de restauração da transportadora aérea devem ser submetidos a controlos de segurança para evitar a introdução à bordo de qualquer artigo proibido o programa de segurança da transportadora deve referir estas medidas.

246.1.2. Compete à transportadora aérea assegurar a implementação dos referidos controlos de segurança.

246.2. Controlos de segurança.

246.2.1. Os fornecedores de provisões e outros fornecimentos de restauração da transportadora aérea aplicarão controlos de segurança para evitar a introdução de artigos proibidos nesses produtos e materiais destinados a embarcar. Estas medidas devem incluir:

- a) Designação de um responsável pela segurança incumbido da aplicação e da supervisão das condições de segurança na empresa;
- b) Exigência de elevado padrão de idoneidade na contratação do pessoal;
- c) Todo o trabalhador com acesso às zonas restritas de segurança deve aceitar inquéritos pessoais bem como as instruções de segurança emanadas da autoridade aeroportuária;
- d) A empresa deve impedir o acesso de pessoas não autorizadas às suas instalações e materiais;
- e) No caso da empresa se encontrar localizada fora do perímetro do aeroporto, todos os fornecimentos serão transportados até à aeronave em veículos fechados e bloqueados ou selados; e
- f) As operações de processamento e manuseamento de provisões e abastecimentos de bordo

serão realizadas por pessoal devidamente recrutado e treinado.

246.3. Após a entrega, as provisões e outros abastecimentos devem ser submetidos a rastreios aleatórios.

246.4. As provisões e outros abastecimentos entregues por empresas que não observem as medidas de controlo de segurança não são embarcados na aeronave.

247. Outros procedimentos:

247. 1. Todas as entregas de materiais em bruto e equipamentos para instalações de preparação e processamento de "material conhecido" (fornecimentos) deverão ser verificadas para evitar a entrada de artigos proibidos e posteriormente ser mantidas em condições de segurança.

247.2. Um fornecedor de "catering" só aceitará entregas de comida congelada ou pré-cozinhada se as embalagens estiverem seladas ou não forem permeáveis a falsificação.

247.3. O pessoal encarregue da preparação dos fornecimentos deverá ser supervisionado para assegurar que não inserem ou colocam dentro dos fornecimentos qualquer artigo proibido.

247.4. Todos os contentores utilizados para a entrega de fornecimentos serão objecto de uma verificação pelo supervisor para assegurar que não transportam qualquer artigo proibido. Este registará a verificação na folha de entrega e assinará o seu nome.

247.5. As zonas de frio e refrigeradores contendo refeições preparadas deverão ter o seu acesso permanentemente controlado.

247.6. Selos e outros meios de tornar possível qualquer tentativa de falsificação de mercadorias deverão ser convenientemente guardados e seguros. Uma pessoa nomeada registará a utilização destes meios.

247.7. Documentação apropriada detalhando a natureza dos fornecimentos, o Consignador e o destino será mantida por cada fornecimento e presente ao operador da aeronave.

247.8. O fornecedor emitirá um certificado de segurança, assinado e datado pela pessoa para tal nomeada. Este certificado deverá ser entregue ao operador da aeronave juntamente com os fornecimentos e será mantido por aquele por um período de 7 dias.

247.9. O material do fornecedor deverá estar protegido durante a transferência entre o fornecedor e o Operador de aeronave.

247.10. O material do fornecedor poderá ser transportado por:

- a) Operador da aeronave;

- b) Transporte próprio do fornecedor;
- c) Transportador contratado cujos procedimentos de segurança foram aprovados pelo fornecedor.

247.11. Todos os veículos utilizados no transporte atrás mencionado devem ser fechados e bloqueados ou selados.

247.12. Antes da carga o veículo deve ser revistado de forma a garantir que não transporta nenhum artigo proibido. Uma vez carregado deve ser seguro e selado o compartimento de carga.

248.2. Apenas se incluiu no PNSAC os princípios gerais e especificações/requisitos técnicos e de performance operativos, considerados pela OACI como "standards mínimos" para os equipamentos de segurança.

248.3. Aquisição. Os equipamentos de segurança no âmbito da Aviação Civil a utilizar na Guiné-Bissau deverão obedecer ao tipo, "design". Sistema e especificações aprovados pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

248.4. Operação. Todos os equipamentos de segurança em uso deverão ser operados em conformidade com as normas técnicas do fabricante e procedimentos uniformizados de operação, estabelecidos nos apropriados programas de segurança (aeroporto; operador; outras entidades).

248.5. Calibração. Durante os períodos de operação normal, todos os equipamentos detectores de metais tipo pórtico, usados para verificação de passageiros, tripulações e funcionários, deverão ser regulados para os níveis de alarme tecnicamente estabelecidos e consignados no respectivo Programa de Segurança. Todos estes equipamentos deverão ser re-calibrados para os níveis de alarme indicados pela AACGB, quando ocorram situações de aumento de ameaça.

248.6. Manutenção. As organizações que operem equipamentos de segurança deverão assegurar o estabelecimento de programas de manutenção preventiva e correctiva apropriados, e assegurar que a manutenção é realizada por técnicos profissionalmente qualificados, a fim de garantir que todo o equipamento está a operar ao nível adequado de eficácia.

248.7. Os equipamentos utilizados para garantir a segurança da aviação têm de ser aprovados e certificados pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau, de acordo com as orientações descritas nesta secção.

247.13. A tripulação dos veículos identificar-se-á por meio de um passe de segurança válido ou documento de identidade da companhia.

247.14. O veículo não será abandonado, mas quando tal acontecer o condutor deve verificar se não existe violação à segurança quando a ele retornar.

247.15. Os fornecedores que possuírem instalações no lado ar deverão ter os mesmos procedimentos de segurança para entregas a uma aeronave.

247.16. Qualquer material do fornecedor que apresente indícios de ter sido alterado não será levado para bordo de uma aeronave.

247.17. A tripulação de cabina verificará todas as entregas realizadas de forma a garantir que estas não sofreram interferências não autorizadas.

247.18. Os artigos livres de imposto são controlados pela Alfândega e desde que estes artigos estejam salvaguardados de interferência desde o armazém até estarem à bordo da aeronave, não necessitarão de medidas de segurança adicionais.

CAPITULO IX EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

248. Considerações gerais.

248.1. A utilização de equipamento de segurança nas operações de verificação/inspecção de passageiros, bagagem e carga, tem por finalidade detectar armas, explosivos e outros objectos e substâncias susceptíveis de serem utilizados para cometer actos de interferência ilícita contra a Aviação Civil e suas instalações.

249. Equipamentos de Detecção de Metais

249.1. Pórticos de detecção de metais

249.2. Os pórticos de detecção de metais utilizados no aeroporto para rastreio dos passageiros obedecem aos seguintes requisitos:

a) Segurança:

- i. Os equipamentos têm de ser capazes de detectar, em todas as condições previsíveis, pequenos artigos feitos dos metais mais variados, com maior sensibilidade para os metais ferrosos;
- ii. Os equipamentos têm de poder detectar quaisquer objectos metálicos, independentemente da respectiva orientação e localização no quadro do pórtico;
- iii. A sensibilidade dos equipamentos tem de ser tão uniforme quanto possível dentro de todo o quadro, permanecer estável e ser verificada periodicamente;

b) Condições de funcionamento: O funcionamento dos equipamentos não pode ser prejudicado pelo seu meio ambiente;

c) Alarme sonoro: A detecção de metais deve ser automaticamente sinalizada, sem qualquer margem para dúvidas para o Operador (sistema de indicação «passa/não passa»);

d) Comandos:

- i. Os equipamentos devem poder ser regulados por forma a abranger todas as condições de detecção especificadas; o volume do alarme sonoro também deve ser regulável;
- ii. Os comandos de regulação dos níveis de detecção devem ser concebidos por forma a impedir qualquer acesso não autorizado. Os graus de regulação devem ser claramente indicados;
- e) Calibração: O acesso aos procedimentos de calibração deve ser reservado às pessoas autorizadas.

250. Detectores portáteis de metais:

250.1. Os detectores portáteis de metais utilizados para rastreio dos passageiros têm de satisfazer os seguintes requisitos:

- a) Os equipamentos têm de detectar quantidades reduzidas de metais, sem qualquer contacto directo com o objecto, em todas as condições previsíveis;
- b) Os equipamentos têm de poder detectar metais ferrosos e não ferrosos;
- c) O detector tem de ser concebido de maneira a localizar a posição do metal detectado em qualquer dificuldade;
- d) Os equipamentos têm de estar equipados com sinais de alarme sonoros e/ou visuais.

251. Normas e Procedimentos de ensaio para os Equipamentos de Raios X:

251.1. Aplicabilidade.

251.2. Equipamentos.

Os presentes requisitos e orientações para os Equipamentos de Segurança de Raios X aplicam-se a todos os aparelhos de Raios X que produzam imagens destinadas a ser interpretadas por um operador. Estas orientações abrangem, por conseguinte, os equipamentos convencionais de Raios X e os SDE/SDEE utilizados em modo indicativo.

252. Objectos rastreados:

Os presentes requisitos e orientações para os equipamentos de segurança de Raios X são igualmente aplicáveis a quaisquer objectos submetidos a rastreio, independentemente da sua natureza ou dimensão. Casos tenham de ser rastreados, todos os objectos embarcados numa aeronave devem ser submetidos a rastreio de padrão idêntico ao estabelecido.

253. Requisitos de comportamento funcional.

253.1. Segurança

O equipamento de Raios X tem de garantir o necessário nível de detecção, medido em termos de resolução, de penetração e de discriminação, que possa impedir o transporte de artigos proibidos a bordo de aeronaves.

253.2. Ensaios.

O comportamento funcional do aparelho deve ser avaliado de acordo com métodos de ensaio adequados.

253.3. Requisitos técnicos

- a) O equipamento de Raios X têm de permitir visualizar na íntegra as imagens dos objectos colocados no túnel, sem quaisquer cortes nos ângulos;
- b) A distorção da imagem do objecto visionado deve ser reduzida ao mínimo. O modo de disposição das bagagens no tapete rolante deve estar sinalizado de forma adequada tendo em vista obter as melhores imagens possíveis;
- c) Contraste: o equipamento de Raios X tem de ser capaz de mostrar grupos de gradações de cinzento (varrimento de uma gama mais pequena);
- d) A imagem de qualquer parte do objecto rastreado deve poder ser visualizada no ecrã durante, pelos menos, 5 segundos. No caso de ser necessário um escrutínio mais apurado, o operador deve, além disso, ter a possibilidade de parar a marcha do tapete rolante e, se for caso disso, de inverter a sua marcha;
- e) Dimensão do ecrã: o ecrã do monitor tem de apresentar uma dimensão suficiente, do ponto de vista do conforto do operador (por norma, 14 polegadas ou mais).
- f) Características do ecrã: o ecrã tem de fornecer imagens sem cintilação e ter pelo menos 800 linhas (por norma, 1024 x 1024 pixels - monitores de alta resolução). Em caso de utilização de dois monitores, um deles deve ser monocromático.
- g) O equipamento de Raios-X tem de dar indicação visual dos materiais que não consegue penetrar. O equipamento de Raios-X tem de possibilitar a decomposição de matérias orgânicas e inorgânicas. Para facilitar o trabalho do operador, os aparelhos devem fazer a detecção automática das ameaças.

253.4. Manutenção:

- a) Os aparelhos não devem ser objecto de quaisquer alterações não autorizadas, incluindo manutenção ou reparação. Não devem ser efectuadas quaisquer modificações do aparelho (equipamento e suportes lógicos) sem que se verifique que tal não afecta de modo adverso a qualidade da imagem.

- b) A composição do material do tapete rolante não pode ser alterada sem se verificar que tal não provoca alterações na qualidade da imagem. Os acessos via "modem" para efeitos de manutenção ou de actualização, caso existam, têm de ser controlados e vigiados.

258. Sistemas de Detecção de Explosivos (SDE).

258.1 Os requisitos dos Sistemas de Verificação de Bagagem de Porão são definidos pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

258.2 Os critérios para os testes de aceitação dos sistemas de detecção de explosivos são definidos pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

259. Equipamento de Detecção de Vestígios.

O equipamento deve estar dotado de um sistema tecnológico capaz detectar quantidades muito pequenas (milionésimo do grama) de material explosivo e indicar, por meio de alarme, a presença daquele.

260. Outros Equipamentos ou Sistemas de Segurança.

A instalação e utilização de outro equipamento ou sistema, para efeitos de segurança da aviação civil, deve atender os requisitos, especificações e critérios definidos no Documento 8973 da OACI.

CAPÍTULO X

RECRUTAMENTO E FORMAÇÃO DE PESSOAL

261. Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil.

261.1 A AACGB desenvolve, aprova e implementa o Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil, por forma a que os tripulantes e o pessoal de terra cumpram os requisitos de segurança da aviação e reajam a actos de interferência ilícita.

261.2 No Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil (PNFSAC) são estabelecidos os diferentes níveis de treino e os respectivos "conteúdos guia" dos cursos, consoante a exigência, especificidade e responsabilidades próprias das organizações envolvidas.

261.3. Todas as organizações e entidades com responsabilidades atribuídas no âmbito do PNSAC asseguram o desenvolvimento e cumprimento de programas específicos de formação e treino para o seu pessoal, tendo por base o PNFSAC.

261.4. Os Programas de Formação e Treino específicos de cada organização/entidade carecem da aprovação prévia da AACGB na qualidade de Autoridade Competente de Segurança de Aviação Civil.

261.5. Todas as entidades que ministrem cursos de formação no âmbito da segurança da aviação devem manter, no mínimo durante dois anos, os registos dos cursos em relação a todas as pessoas que os frequentaram, incluindo resultados obtidos.

261.6. O Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil (PNFSAC), bem como o Programa de Formação e Treino do Pessoal dos Aeroportos, Transportadoras Aéreas e Prestadores de Serviços de Navegação Aérea e de Assistência em Escala, têm por base os modelos definidos no Documento 8973 (Manual de Segurança) da OACI.

261.7. O Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil (PNFSAC), bem como o Programa de Formação e Treino do Pessoal dos Aeroportos, Transportadoras Aéreas e Prestadores de Serviços de Navegação Aérea e de Assistência em Escala, devem prever estágios de segurança (*on-the-Job Training*) destinados aos recém-formados.

261.8. O *on-the-Job Training* deve ser um período de 3 meses, durante os quais o recém-formado é supervisionado por um responsável onde o seu desempenho é avaliado e registado num livro de registo de ocorrências.

262. Pessoal de segurança.

262.1. O PNFSAC deve incluir a selecção, a qualificação, a formação, a certificação e a Motivação do Pessoal de segurança. As pessoas cujo contrato de trabalho Preveja a realização de tarefas de segurança, a tempo inteiro Ou parcial, devem preencher os seguintes requisitos, a especificar pela autoridade adequada.

262.2. Os formadores que desenvolvam e conduzam acções de formação em matéria de segurança para o pessoal de segurança e para o pessoal de terra das transportadoras aéreas e dos aeroportos devem ter as certificações, os conhecimentos e a experiência necessários, que deverão incluir, no mínimo:

- a) Grande experiência em operações de segurança no domínio da aviação;
- b) Certificação emitida pela AACGB, ou certificação equivalente de aprovação homologada pela AACGB; e
- c) Conhecimentos nos seguintes domínios:
 - i. Sistemas de segurança e controlo de acessos;
 - ii. Segurança em terra e à bordo;
 - iii. Rastreios antes do embarque;
 - iv. Segurança das bagagens e da carga;
 - v. Segurança e verificação da aeronave;
 - vi. Armas e artigos proibidos;
 - vii. Enquadramento geral do terrorismo; e
 - viii. Outras matérias e medidas relacionadas com a segurança, consideradas apropriadas para uma maior sensibilização para as questões da segurança.

262.3. Os formadores e instrutores envolvidos e responsáveis pela formação em matéria de segurança para o pessoal de segurança e para o pessoal de terra dos

aeroportos devem ser submetidos a uma formação periódica anual em matéria de segurança da aviação e da evolução recente em matéria de segurança.

263. Formação do pessoal de segurança.

263.1. O pessoal de segurança será formado para assegurar as funções que lhe serão cometidas, essa formação incluirá, entre outras, as seguintes áreas de segurança:

- 263.1.1. Tecnologia e técnicas de rastreio;
- 263.1.2. Operações de rastreio nos pontos de controlo;
- 263.1.3. Técnicas de revista de bagagem de cabina e de porão;
- 263.1.4. Sistemas de segurança e controlo de acesso;
- 263.1.5. Rastreios antes do embarque;
- 263.1.6. Segurança das bagagens e da carga;
- 263.1.7. Segurança e verificação da aeronave;
- 263.1.8. Armas e artigos objecto de restrições;
- 263.1.9. Enquadramento geral do terrorismo; e
- 263.1.10. Outras matérias e medidas relacionadas com a segurança, consideradas apropriadas para uma maior sensibilização para as questões da segurança. O âmbito da formação pode ser aumentado sob reserva das necessidades de segurança da aviação e da evolução tecnológica. O período de formação inicial para o pessoal responsável pelos rastreios não será inferior ao da recomendação da OACI.

264. Gestão da transportadora aérea e da segurança aeroportuária.

264.1. A AACGB garante que os aeroportos e as transportadoras aéreas nacionais disponham de uma gestão devidamente qualificada da segurança. A AACGB assegura a existência de uma organização adequada da gestão da Segurança. Os gestores de nível superior responsáveis pelo cumprimento das normas de segurança pelas transportadoras aéreas ou pelos aeroportos possuem o grau necessário de qualificações, conhecimentos e experiência, o que inclui:

- a) Experiência das operações de segurança da aviação; ou
- b) Experiência de outros sectores relacionados com a segurança, nomeadamente, no âmbito da segurança interna, da segurança militar ou outra; e
- c) Certificação ou autorização equivalente pela AACGB; e
- d) Conhecimentos nos seguintes domínios:
 - Sistemas de segurança e controlo do acesso;
 - Segurança em terra e em voo;
 - Armas e artigos proibidos;
 - Panorâmica do terrorismo.

265. Certificação do pessoal de segurança.

O pessoal de segurança responsável pelos rastreios é aprovado ou certificado pela AACGB.

266. Motivação do pessoal de segurança.

Devem ser promovidas medidas adequadas para garantir que o pessoal de segurança apresente um elevado nível de motivação que lhe permita ser eficaz no exercício das tarefas que lhe estão atribuídas.

267. Outro pessoal.

267.1. Os aeroportos, transportadoras aéreas e os prestadores de serviços de navegação aérea e de assistência em escala, devem elaborar e implementar os programas de formação e sensibilização inicial e permanente, em matéria de segurança, dirigido aos tripulantes e ao pessoal de terra. Essa formação deve contribuir para aumentar a sensibilização do pessoal para as questões da segurança e para a melhoria dos sistemas de segurança existentes. A formação deve incidir nas seguintes matérias:

- a) Sistemas de segurança e controlo de acesso;
- b) Segurança em terra e à bordo;
- c) Rastreios antes do embarque;
- d) Segurança das bagagens e da carga;
- e) Segurança e verificação da aeronave;
- f) Armas e artigos proibidos;
- g) Enquadramento geral do terrorismo;
- h) Outras matérias e medidas relacionadas com a segurança, consideradas apropriadas para uma maior sensibilização para as questões da segurança.

267.2. A formação em matéria de segurança para o pessoal de terra dos aeroportos e das transportadoras aéreas com acesso a zonas restritas de segurança será projectada para uma duração mínima de 3 horas de formação teórica e 1 hora de formação prática.

CAPÍTULO XI

GESTÃO DA RESPOSTA AOS ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILCITA

268. Generalidade.

268.1. A fim de possibilitar uma resposta pronta e eficaz a actos de interferência ilícita. Com maior probabilidade de virem a ocorrer, a AACGB, a Unidade de Guarda Fronteira, Polícia de Migração e Fronteira, a Polícia Judiciária (PJ), o SIS, Força Aérea Nacional e Defesa Anti-aérea, a Administração do Aeroporto, os Operadores e Empresas Prestadoras de Serviços de Navegação Aérea e de Assistência em Escala, são responsáveis pela elaboração de Planos de Contingência e respectiva execução de treinos, procurando desta forma minimizar os efeitos negativos de tais ocorrências.

268.2. Cada serviço ou órgão implicado no presente programa, deve elaborar um plano de emergência, publicar as instruções do pessoal a fim de dar resposta a uma interferência ilícita contra a aviação civil da Guiné-Bissau.

268.3. Sem prejuízo de poderem ser elaborados os mais diversos Planos de Contingência considerados necessários, as diversas Entidades e Organizações envolvidas na segurança da aviação civil, devem obrigatoriamente, conforme aplicável, elaborar os seguintes Planos de Contingência:

268.3.1. Sequestro de aeronave, em voo e no solo;

268.3.2. Sabotagem de aeronave, em voo e no solo;

268.3.3. Medidas de segurança adicionais para voos de alto risco;

268.3.4. Ameaça de bomba;

268.3.5. Busca em aeronaves sob ameaça;

268.3.6. Detecção de um objecto suspeito ou a suspeita da sua presença à bordo de uma aeronave.

269. Responsabilidades.

O plano de contingência menciona as responsabilidades específicas de cada uma das entidades acima mencionadas.

270. Medidas iniciais.

270.1. Todos os organismos que tenham recebido informações segundo as quais um acto de interferência ilícita esteja a ponto de ser cometido, esteja em curso ou que tenha sido cometido, tomarão as medidas de alerta adequadas prescritas no plano conjuntural.

270.2. As medidas a serem tomadas compreenderão a difusão da mensagem à todos aqueles que dizem respeito, de acordo com o plano de contingência, a análise da mensagem e um acordo entre todos implicados, no que diz respeito ao plano de acção.

270.3. A entidade que recebe uma tal notificação, tem a responsabilidade de reunir e registar o maior número de informações possíveis da mensagem a fim de permitir uma avaliação precisa do incidente, informar de imediato o Gabinete de Segurança do Aeroporto.

270.4. O Gabinete de Segurança do Aeroporto notifica de imediato o Director de Aeroporto e o Serviço de Operações Aeroportuárias para desencadear as acções previstas no plano de contingência apropriado.

270.5. Deve-se proceder a uma avaliação clara e lógica das informações e os índices disponíveis antes de se decidir as medidas complementares. É responsabilidade primária do Director de Aeroporto, em coordenação com a Força de Segurança do Aeroporto e com o Operador, efectuar a avaliação da ameaça, com base na informação e evidências disponíveis, ouvindo, se neces-

sário, o receptor da informação e qualquer outra pessoa ou entidade.

270.6. O processo de avaliação requer que a notificação contenha específica referência ao alvo a ser atingido. No caso de se tratar de uma aeronave é obrigatória a indicação do número do voo, horário de partida ou localização actual no momento da notificação e a inclusão de outra informação específica que possa dar crédito a essa notificação.

270.7. Na avaliação deve ser efectuada a Identificação Positiva do Alvo (IPA), a fim de classificar a ameaça como Específica, Não Específica ou Falsa.

270.8. A decisão do Director do Aeroporto na validação da ameaça é vinculativa, bem como a decisão de não validação suportada na concordância dos restantes intervenientes e representantes da Força de Segurança e do operador).

270.9. A decisão do Director do Aeroporto de não validação da ameaça que mereça discordância de um dos intervenientes está sujeita à deliberação vinculativa da AACGB.

270.10. Uma vez feita a avaliação, ela será difundida a todas as entidades concernentes e as medidas complementares serão tomadas de acordo ao plano de contingência.

271. Centro de Coordenação contra Acções Violentas

Centro de Coordenação contra Acções Violentas é o comando executivo da resposta aos actos de interferência ilícita cometidos na Guiné-Bissau.

O comando operacional de actuação perante um acto de interferência ilícita, é da responsabilidade do agente mais altamente graduado disponível no Centro de Operações contra Acções Violentas. No que concerne a um acto de interferência ilícita contra a aeronave, o comando operacional da actuação será assegurado por:

a) ATC, enquanto a aeronave esteja em voo ou que circule em terra imediatamente após a aterragem, até que ela se estacione, ou a partir do momento em que a aeronave começa a circular em terra antes da descolagem até que ela deixe o espaço aéreo da Guiné-Bissau.

b) Centro de Coordenação contra Acções Violentas, desde o momento em que a aeronave se estacione imediatamente após a aterragem até que o incidente seja terminado ou até que a aeronave comece a circular em terra imediatamente antes da descolagem.

272. Controlo.

272.1. A partir do momento da recepção da notificação de um acto de interferência ilícita, compete ao Governo activar "o Centro Nacional de controlo de incidentes" e de

tomar as medidas complementares mencionadas no plano nacional de contingência.

272.2. Desde a recepção da notificação de um acto de interferência ilícita ocorrido num aeroporto ou numa aeronave em voo, compete a administração aeroportuária activar o "centro de operações de emergência" do aeroporto e de tomar as medidas complementares de acordo com o plano de contingência do aeroporto.

272.3. Todos os órgãos com responsabilidades na activação dos centros de controlo devem assegurar uma manutenção regular dos mesmos incluindo testes periódicos, e que todos os equipamentos de comunicação estejam em bom estado de funcionamento.

273. Prestação de serviços de navegação aérea.

273.1. Nos casos em que uma aeronave objecto de um acto de interferência ilícita entre no espaço aéreo Guineense e deseje aterrar num aeródromo da Guiné-Bissau, o centro de controlo apropriado para a circulação aérea deve fornecer toda assistência necessária a fim de proteger o voo, tendo em conta a possibilidade de uma descida de urgência, e deve tomar todas as medidas apropriadas para acelerar a execução de todas as fases do voo, incluindo a permissão de aterragem.

273.2. Após a aterragem, a aeronave deve ser conduzida ao ponto de estacionamento isolado de aeronaves e todas as medidas complementares deverão ser tomadas de acordo ao plano de contingência do aeroporto.

273.3. Todas as medidas praticáveis serão tomadas para que a aeronave seja mantida em terra, a menos que a obrigação primordial de proteger vidas humanas exija que a mesma deva partir.

273.4. Nos casos em que uma aeronave que é objecto de um acto de interferência ilícita atravessa o espaço aéreo da Guiné-Bissau, o centro apropriado de controlo da circulação aérea (ATC) deverá fornecê-la toda assistência necessária para proteger o voo durante todo o tempo em que ela permanecer no espaço aéreo Guineense. O centro ATC transmitirá igualmente todas as informações pertinentes aos outros Estados interessados, sobretudo os do aeroporto de destino conhecido ou presumível, a fim de que medidas de protecção adequadas possam ser tomadas a tempo útil, ao longo da rota e no destino conhecido, provável ou possível da aeronave.

274. Apoio especializado.

Em casos de situações de crise, a autoridade competente pode solicitar apoios especializados com vista a fazer face a situação. Estes apoios consistem em negociadores, interpretes, equipas de intervenção armada, psicólogos, desactivadores de bombas e outros mencionados nos planos conjunturais.

275. Imprensa:

Durante um acto de interferência ilícita é importante que todas as pessoas responsáveis se abstenham de se comunicar directamente com a imprensa e todos os pedidos de informação serão comunicado a um porta-voz autorizado para que a comunicação de informação seja controlada e exacta.

Deve ser criado um Gabinete de Relações Públicas apropriado e equipado onde concentrará toda a equipa da imprensa. Este gabinete deverá igualmente conter uma descrição dos procedimentos e meios que estarão a disposição da imprensa sobretudo a sala do briefing.

A comunicação de informação à imprensa durante o decorrer de um acto de interferência ilícita deve ser de acordo com a política do Estado.

276. Notificações:

276.1. Notificação dos actos de interferência ilícita aos outros Estados no caso dum acto de interferência ilícita ocorrido na Guiné-Bissau, todas as informações pertinentes serão comunicadas:

- a) Ao Estado da matrícula da aeronave em causa;
- b) Ao Estado que explora a aeronave;
- c) Aos Estados donde as vítimas (mortais, feridas ou detidas) do acto em questão são nacionais;
- d) À todos os Estados em que se sabe que os seus cidadãos encontram-se a bordo da aeronave.

277. Notificação dos actos de interferência ilícita à OACI:

No caso dum acto de interferência ilícita contra a Aviação Civil, Guiné-Bissau, produzirá e endereçará à Organização da Aviação Civil Internacional:

- a) Relatório preliminar sobre um acto de interferência ilícita. Este relatório será endereçado à Organização da Aviação Civil Internacional no prazo de 30 dias após o incidente, numa das línguas de trabalho da OACI (Francês, Inglês, Árabe, Chinês, Espanhol e Russo);
- b) Relatório final sobre um acto de interferência ilícita. Este relatório será endereçado à OACI no prazo de 60 dias após o incidente, numa das línguas de trabalho da OACI (Francês, Inglês, Árabe, Chinês, Espanhol e Russo).

CAPITULO XII

CONTROLO DA QUALIDADE DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

278. Tendo por finalidade monitorar e avaliar regularmente a execução do Programa Nacional de Segurança, da Aviação Civil (PNSAC), a Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau deve desenvolver e, implementar o Programa Nacional de Controlo

de Qualidade de Segurança da Aviação Civil, em observância ao disposto no Anexo 17 à Convenção de Chicago.

278.1. A Autoridade de Segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau deve realizar auditorias, inspecções, verificações, testes e treinos, a fim de garantir a eficácia da aplicação das medidas e procedimentos preconizados no presente PNSAC e nos programas de segurança específicos.

278.2. A autoridade aeroportuária assim como as transportadoras aéreas devem desenvolver e implementar um programa de controlo de qualidade interno.

278.3. A fim de assegurar o nível de eficácia e actualidade do programa, convém estabelecer meios para acompanhamento e avaliação da sua eficácia, como inquéritos, inspecções, testes e exercícios.

279. Inquérito.

Um inquérito sobre a segurança da aviação civil é uma avaliação das necessidades em matéria de Segurança incluindo a identificação dos pontos vulneráveis, que poderão ser aproveitados para cometer um acto de interferência ilícita e a recomendação da implementação das medidas paliativas adaptadas ao risco já identificado. O Programa Nacional de Controlo de Qualidade contém detalhes sobre esta avaliação.

280. Auditoria.

Auditoria é um exame detalhado de todos os aspectos de execução do PNSAC, e os níveis de conformidade. Por conseguinte, para este programa, uma auditoria de aeroporto específica, inclui a auditoria de todos os inquilinos, normas de funcionamento do dito aeroporto, inclusive companhias aéreas, agente reconhecido, as empresas de restauração, pessoal de manutenção, de filtragem e de segurança. As auditorias serão ou não anunciadas, em função do seu objectivo específico e incluirão um briefing antecipado. Os auditores/inspectores deverão seguir rigorosamente o manual do auditor.

281. Inspecção.

A inspecção é a verificação da implementação de um ou mais aspectos das medidas e procedimentos de segurança, para determinar o grau de eficácia com que estão a ser executados. As inspecções podem incluir testes ou não, e podem ser feitas mediante um aviso prévio ou não, dependendo dos casos.

282. Testes.

Teste é uma acção que simule a tentativa dum acto ilícito, com o objectivo de avaliar a eficácia de determinada medida. Um teste pode ser realizado com ou sem um aviso prévio. Normalmente, os testes não são anunciados, contudo, por questões de segurança, a polícia de Ordem Pública deve ser prevenida antes de todos os ensaios. Isto não impedirá a polícia de Ordem Pública de responder a

um relatório de uma infracção ao nível da segurança. Depois de todos os testes ou ao fim de cada teste, o supervisor ou o responsável de serviço será informado dos resultados do mesmo.

283. Exercícios.

Os exercícios destinam-se a identificar e eliminar todo o ponto fraco na conduta dos planos de urgência. São por outro lado um meio de formação colectiva extremamente útil para determinar a eficácia dos procedimentos e os planos conjunturais e devem ser efectuados regularmente. Os exercícios destinados a testar as medidas de segurança da aviação versarão geralmente sobre a actuação perante actos de interferência ilícita.

Cada interveniente do sistema pode organizar exercícios internos, comunicando previamente a AACGB e enviando o relatório final sobre a actividade a AACGB.

Os exercícios gerais serão organizados pela AACGB.

CAPITULO XIII

AJUSTE DO PROGRAMA E OS PLANOS CONJUNTURAIS

283. Generalidades.

Para que o presente programa de segurança seja eficaz é necessário que se faça uma recolha e a avaliação das informações sobre a ameaça assim como a difusão de tais informações às autoridades competentes de forma contínua. Segundo o nível de ameaça do país, e considerando a situação internacional, Guiné-Bissau ajustará os elementos pertinentes de seu PNSAC. Será tida em conta a confidencialidade das informações sobre a ameaça e do processo de recolha das ditas informações.

284. Recolha das informações sobre a ameaça.

A PJ é responsável pela recolha e selecção das informações sobre a ameaça concernente à aviação civil, incluindo a informação sobre os grupos terroristas tanto nacionais como internacionais, os grupos violentos de motivação política e elementos criminais.

285- Avaliação das informações sobre a ameaça.

A PJ é responsável pela avaliação das informações sobre a ameaça em termos de ataques potenciais contra os interesses da aviação civil.

286. Difusão das informações sobre a ameaça.

A PJ é responsável pela comunicação à AACGB, em tempo oportuno, sobre as avaliações pertinentes sobre a ameaça. A difusão destas informações será assegurada por esta entidade.

287. Reacção às informações sobre a ameaça/ajustamento do programa.

Em resposta às informações específicas recebidas sobre uma eventual ameaça contra os interesses da

aviação civil, a PJ terá a responsabilidade primeira de avaliar esta ameaça no que concerne a vulnerabilidade dos alvos do meio aeronáutico e de velar para que medidas apropriadas sejam tomadas pelos aeroportos, pelas transportadoras aéreas e outras entidades envolvidas a fim de responder a esta ameaça.

Todo o aumento do nível de ameaça contra a aviação civil exigirá um reforço das medidas de segurança da aviação civil em todo ao sistema aeronáutico, de acordo ao especificado no PNSAC e nos planos conjunturais dos aeroportos.

Face às ameaças que visam alvos aeronáuticos específicos (aeronaves, transportadoras aéreas, instalações ou serviços aeroportuários, etc.), medidas específicas serão aplicadas, segundo o estabelecido no PNSAC e nos planos conjunturais dos aeroportos.

288. Estudo dos incidentes.

Após um acto de interferência ilícita, deve-se proceder à um estudo e uma análise dos incidentes, a fim de determinar a eficácia das medidas e procedimentos de segurança contidos no PNSAC e de proceder aos ajustes segundo as necessidades. A AACGB tem a responsabilidade global desta análise. Todo o ajuste do programa deve ser estreitamente coordenado com todas as autoridades pertinentes, por intermédio da Comissão Nacional FAL/SEC e das Comissões aeroportuárias de FAL/SEC.

CAPITULO XIV

AVALIAÇÃO DE RISCO E NÍVEIS DE ALERTA

289. Considerações gerais.

- a) Deve ser feita regularmente uma avaliação de risco de forma a que o sistema de segurança disponha de medidas adequadas para fazer face a possíveis situações de ameaça. Neste quadro, o PNSAC compreende as medidas mínimas consideradas necessárias para prevenir a possibilidade de ocorrerem actos de interferência ilícita, e, concomitantemente, propiciar a adopção de medidas complementares e de reforço para fazer face a situações de ameaças específicas e concretas.

- b) O PNSAC visa principalmente prevenir:

- i. Que um dispositivo ou substância seja colocada no interior ou em qualquer outra parte de uma aeronave em serviço, com o propósito de a destruir ou de a danificar, colocando em perigo a segurança dos passageiros e da tripulação à bordo;
- ii. O desvio de uma aeronave em serviço, dos seus passageiros e tripulação por qualquer motivo político ou criminal;

- iii. Qualquer acto ou omissão cuja intenção seja colocar em perigo a segurança de uma aeronave em voo, seus passageiros e tripulação.

- iv. Que um dispositivo, substância ou arma seja levado para o interior de uma Zona Restrita de Segurança e utilizada para realizar um acto de violência contra uma pessoa;

- v. Que um dispositivo ou substância seja colocado:

- a) No interior ou em qualquer parte de uma aeronave fora de serviço, com o propósito de a destruir, danificar ou de qualquer outra forma incapacitá-la para voar; e

- b) Num aeroporto, com o propósito de destruir ou danificar qualquer instalação que sirva a aviação civil ou de interromper os serviços do aeroporto, colocando em perigo a segurança pública.

- c) O PNSAC visa também contribuir para prevenir que:

- i. Um dispositivo, substância ou arma possa ser utilizado para cometer um acto de violência contra pessoas nas áreas do lado terra ou áreas adjacentes a um terminal de passageiros de qualquer aeroporto;

- ii. Uma arma possa ser utilizada no perímetro do aeroporto, para destruir ou danificar uma aeronave descolando ou aterrando nesse aeroporto.

290. Avaliação de Ameaças e de Riscos.

- a) Uma vez estabelecida a ameaça para a aviação civil, a AACGB relacionará as especificidades desta análise com o estado de segurança de todo o sector ou, mais especificamente, de um aeroporto ou transportadora(s) aérea(s) envolvidas em particular.

- b) Quando a natureza da ameaça for de curta duração, as medidas adicionais só devem ser mantidas durante a duração da ameaça. No entanto, quando a ameaça é de natureza permanente, podem também ser necessárias mudanças nos programas de segurança das transportadoras aéreas, rotas e aeroportos.

- c) É através do nível de risco avaliado, identificado através da consideração da ameaça versus a vulnerabilidade, que o nível das contra-medidas de segurança é estabelecido. A vulnerabilidade é estabelecida considerando a qualidade e a fiabilidade das contra-medidas existentes versus a natureza da informação de ameaça recebida.

d) Existem vários tipos de ameaças para a aviação civil em geral ou, mais especificamente, para determinada transportadora aérea, rota ou aeroporto em particular, a saber:

- i. Ameaça potencial de interferência ilícita contra a aviação civil por parte de, criminosos, mentalmente desequilibrados, empregados, descontentes, grupos terroristas e público em geral;
- ii. Possibilidade de ocorrência de interferência contra, a aviação civil, quando informações o indiciam;
- iii. Probabilidade de um determinado operador ou aeroporto em particular ter sido seleccionado como alvo de ataque, quando informações o indiciam;
- iv. Selecção específica de um determinado operador ou aeroporto como alvo de ataque, quando informações o indiciam.

291. Níveis de alerta.

292.1. A AACGB, uma vez estabelecida a ameaça e realizada a avaliação de riscos, determina o nível de alerta, no sentido de graduar a resposta necessária e estabelece as contra-medidas adicionais que são impostas, com vista a evitar a concretização da ameaça e a minimizar os seus efeitos.

292.2. Existem três níveis de alerta.

292.2.1. Alerta Verde – Corresponde à Situação Normal. As medidas de segurança de “base” estipuladas pelo PNSAC, permanentemente activadas, são Julgadas suficientes para conter o risco avaliado;

292.2.2. Alerta Amarelo - Neste nível de alerta as medidas de segurança de “base” são aumentadas com a implementação de algumas medidas adicionais para diminuir a probabilidade de interferência ilícita contra a aviação civil e conter o provável aumento de risco. Corresponde ao nível de alerta “intermédio”.

292.2.3. Alerta Laranja - Neste nível de alerta as medidas de segurança de “base” são substancialmente aumentadas pela implementação de medidas adicionais, mais rigorosas, para eliminar ou no mínimo conter o aumento de risco. Corresponde ao nível de alerta “elevado”.

292. Voos de Alto Risco.

- a) Compete a AACGB qualificar e autorizar os voos de alto risco, bem como aprovar as medidas mais rigorosas aplicáveis, tendo por base a avaliação da ameaça efectuada pelas autoridades competentes.
- b) A AACGB deve informar a OACI relativamente às medidas mais rigorosas adoptadas.

CAPITULO XV

FINANCIAMENTO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

293. Guiné-Bissau deve velar para que os recursos financeiros sejam postos a disposição das instituições para a implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, sobretudo no que concerne a protecção dos aeroportos e das instalações em terra.

- a) Guiné-Bissau deve velar para que os recursos financeiros sejam suficientes para a implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, sobretudo os recursos disponíveis para proteger os aeroportos e as instalações em terra.
- b) Os Recursos para o financiamento da segurança devem ser assegurados por:
 - Taxas de segurança da aviação civil;
 - Taxas pagas pelos operadores aéreas;
 - Alugueres pagos pelos utentes;
 - Subvenção do Orçamento Geral de Estado, etc.

ANEXO I

LISTAGEM BASE DE ARTIGOS PROIBIDOS

Os artigos proibidos abaixo referidos apenas podem ser transportados para o interior de áreas restritas de segurança ou para o interior duma aeronave por funcionários, incluindo tripulantes, se estes estiverem autorizados pela AACGB a fazê-lo, com vista à execução de tarefas essenciais a operação das instalações ou aeronave, ou melhoria das tarefas de Voo.

Os artigos proibidos a seguir mencionados podem ser deixados em áreas restritas de segurança ou a bordo duma aeronave com a garantia que são deixados em segurança.

Aos passageiros não é permitido transportarem os artigos abaixo referidos para dentro duma área restrita de segurança e cabina duma aeronave:

Armas de fogo e outras

Qualquer objecto, que possa, ou aparente poder, disparar um projectil ou causar ferimentos, nomeadamente:

- Armas de fogo de qualquer tipo (pistolas, revólveres, espingardas caçadeiras, etc.);
- Réplicas ou imitações de armas de fogo;
- Componentes de armas de fogo (excluindo miras telescópicas e óculos);
- Pistolas e espingardas de ar comprimido;
- Pistolas de sinais;
- Pistolas de alarme;
- Armas de brinquedo de qualquer tipo;

- Armas de zagalotes;
- Pistolas de pregos e pistolas de cavilhas, industriais;
- Bestas;
- Fisgas e fundas;
- Armas de caça submarina;
- Pistolas de abate de gado;
- Dispositivos de atordoamento ou electro-choque, ex: pistoletas para gado, armas de dardos eléctricos (taser);
- Isqueiros com forma de arma, de fogo.

Armas pontiagudas e objectos cortantes

Artigos com pontas aguçadas ou lâminas susceptíveis de causar ferimentos, nomeadamente:

- Machados;
- Flechas e dardos;
- Crampons;
- Arpões e setas;
- Pioletse picadores de gelo;
- Patins de gelo;
- Navalhas de tranca e navalhas de ponta e mo-la, com lâminas de qualquer comprimento;
- Facas, incluindo facas cerimoniais, com lâminas de comprimento supe. a 6 cm, de metal ou, outro material suficientemente forte para ser usado como arma;
- Cutelos;
- Machetes;
- Navalhas e lâminas de barbear (excluindo as giletes de recarregar e as giletes descartáveis, com laminas encapsuladas);
- Sabres, espadas e bengalas de estoque;
- Escalpelos;
- Tesouras com laminas de comprimento superior a 6 cm;
- Bastões de esqui e de marcha;
- Rosetas de arremesso (shurikens);
- Ferramentas com potencial para serem usadas como arma, ex: berbequins e pontas de broca, facas tipo x-acto, facas multiusos, serras de todos os tipos, chaves de parafusos, pés de cabra, martelos, alicates, chaves de porcas/fendas, maçaricos.

Objectos contundentes

Qualquer objecto susceptível de causar ferimentos, nomeadamente:

- Tacos de *baseball* e soft ball;
- Tacos ou bastões, rígidos ou flexíveis, ex: matracas, mocas, cassetetes;
- Tacos de críquete;
- Tacos de golf;
- Sticks de hóquei;
- Sticks de lacrosse;
- Pagaia de caiaque e canoa;
- Skates;
- Tacos de bilhar;
- Canas de pesca;
- Equipamento de artes marciais, ex: soqueiras, bastões, mocas, *nunchakus*, *Kubatons*, *kubasaunts*

Explosivos e substâncias inflamáveis

Qualquer substância explosiva ou altamente combustível que ponha em risco a saúde dos passageiros e tripulantes ou a segurança da aeronave ou bens, nomeadamente:

- Munições;
- Cartuchos explosivos;
- Detonadores e espoletas;
- Explosivos e engenhos explosivos;
- Réplicas ou imitações de material ou engenhos explosivos;
- Minas e outros explosivos militares;
- Granadas de todos os tipos;
- Gases e contentores de gás, ex: butano, propano, acetileno, oxigénio, em grande volume;
- Fogo de artifício, archotes de qualquer tipo e outros artigos pirotécnicos, incluindo poppers e fulminantes de diversão;
- Fósforos não amorfos;
- Geradores de fumo;
- Combustíveis líquidos inflamáveis, ex: gasolina, gasóleo, fluido de isqueiro, álcool, etanol;
- Tintas pulverizáveis;
- Terebentina e diluentes;
- Bebidas alcoólicas de teor alcoólico superior a 70% em volume (140% Proof).

Substâncias químicas e tóxicas

Qualquer substância química ou tóxica que ponha em risco a saúde dos passageiros e tripulantes ou a segurança da aeronave ou bens, nomeadamente:

- Ácidos e bases, ex: pilhas e baterias com risco de derrame;
- Substâncias corrosivas ou descolorantes, ex: mercúrio, cloro;

- Aerossóis neutralizantes ou incapacitantes, ex: mace, gás lacrimogénico;
- Matérias radioactivas, ex: isótopos medicinais ou comerciais;
- Venenos;
- Matérias infecciosas e agentes biológicos perigosos, ex: sangue contaminado, bactérias e vírus;
- Matérias susceptíveis de ignição ou combustão espontâneas;
- Extintores de incêndios.

Um passageiro pode ser isentado do estabelecido no anterior desde que:

- a) A AACGB tenha sido informada antecipadamente e tenha dado autorização para o transporte desses artigos; e
- b) O comandante da aeronave tenha sido informado previamente acerca do passageiro e dos artigos proibidos que transporta.

Desde que não sejam proibidos na bagagem de porão, os artigos proibidos pelo número podem ser transportados na bagagem de porão, desde que seja garantido que o passageiro não tem acesso não supervisionado a essa bagagem, desde o ponto em que é efectuado o Check-in até ao levantamento na chegada.

O Pessoal da Segurança pode recusar o acesso a uma área restrita de segurança e à cabina de uma aeronave a qualquer passageiro na posse de um artigo não contido no anterior, mas que cause suspeita.

Os artigos proibidos na bagagem de cabina podem ser processados como se segue:

- c) Colocados na bagagem de porão do passageiro, desde que não proibidos naquela;
- d) Confiscados e subsequentemente vendidos ou destruídos;
- e) Confiscados e mantidos em armazém pelo operador à disposição do passageiro no regresso;
- f) Retirados ao passageiro e, após preparação e empacotamento, transportados no porão da aeronave para entrega posterior ao passageiro no destino.

Artigos proibidos na bagagem de porão

Não podem ser colocados na bagagem de porão os seguintes artigos:

- Explosivo, incluindo detonadores, espoletas, granadas e minas;
- Gases: propano e butano;

- Líquidos inflamáveis, incluindo gasolina e metanol;
- Sólidos inflamáveis e reagentes, incluindo magnésio, acendalhas, fogo de artifício e archotes;
- Oxidantes e peróxidos orgânicos, incluindo lixívia e kits de reparação de carroçarias;
- Substâncias tóxicas ou infecciosas, incluindo raticidas e sangue contaminado;
- Matérias radioactivas, incluindo isótopos medicinais ou comerciais;
- Produtos corrosivos, incluindo mercúrio, e baterias de veículos;
- Componentes de sistemas de combustível para automóveis que já tenham contido combustível.

As listas de artigos proibidos referidas nos números anteriores devem estar acessíveis ao público nas agências das transportadoras aéreas e nos balcões de Check-in.

As transportadoras aéreas devem informar os passageiros sobre os artigos proibidos listados nos números anteriores, antes daqueles terem completado os procedimentos de Check-in.

Medidas adicionais

A AACGB pode proibir outros artigos adicionais ao disposto nos números anteriores.

A AACGB deve informar à CAFAC sobre a listagem dos artigos adicionais proibidos nos termos do número anterior.

ANEXO 2

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

Entidades que têm acesso à versão completa do PN-SAC

- Conselho de Ministros
- Gabinete do Ministro de tutela
- Presidente do Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil
- Directores dos Aeroportos
- Gabinete Coordenador de Segurança dos Aeroportos

Organismos que têm acesso à partes do documento que lhes concerne:

- Direcção de Protocolo de Estado
- Administração Aeroportuária;
- Guarda Nacional;
- Polícia de Ordem Pública;
- Forças Aérea e Defesa Antiaérea
- Polícia Judiciária;

- Direcção Geral das Alfândegas
- Transportadoras Aéreas;
- Prestadores de serviço de navegação aérea

- Prestadores de Serviços de Assistência em Escala
- Outros organismos e entidades, quando autorizados pela AACGB.

BOLETIM OFICIAL

Quarta-feira, 5 de Maio de 2011

Número 13

Este boletim para publicação no "Boletim Oficial", de carácter oficial e original e duplicado, é considerado autêntico e a unidade responsável, a Direcção-Geral da Função Pública - Repartição de Publicações - não se autoriza a sua reprodução.

Este boletim de assinatura de números avulsos do "Boletim Oficial" deverá ser dirigido à Direcção Comercial do Voo e da Segurança Nacional, Empresa Pública, Avenida do 25 de Abril 257 - 1204 Bissau Codex - Bissau, Guiné-Bissau.

3.º SUPLEMENTO

Conselho de Ministros

Resolução n.º 22/2011

Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil

PARTE I

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto n.º 22/2011

de 5 de Maio

Reforço do Código Aéreo Nacional, aprovado pelo Decreto n.º 1/A85, de 16 de Outubro, as previsões do mesmo Código de Aviação e luta contra actos de interferência ilícita contra a aviação civil devem ser objecto de tratamento sistémico de forma a permitir a Guiné-Bissau, enquanto Estado contratante da Organização de Aviação Internacional (OACI), criar condições para o efectivo cumprimento de normas constantes dos Anexos espaciais de Convenção de Chicago, nomeadamente o Anexo 17, que estabelece sobre a obrigatoriedade de cada Estado estabelecer um Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil ou, PNSAC.

O referido Programa Nacional que agrupa e detalha as normas, as práticas, os métodos e os procedimentos de segurança implementados pelo Estado Guineense, em conformidade com as normas, práticas e recomendações internacionais, tem por objectivo proteger a aviação civil, a segurança regularizada e a

avião internacional, proporcionando os meios regulatórios técnicos e procedimentais e notáveis contra os actos de interferência ilícita.

O PNSAC é concebido para reforçar as normas e práticas recomendadas do Anexo 17 e as disposições relativas à segurança que figuram no Anexo 17 da Convenção, assim como as normas de segurança existentes na legislação comunitária e nacional. Ele estabelece a estrutura organizativa, o quadro de competências e as responsabilidades atribuídas às entidades intervenientes e especifica as normas, os regulamentos, os métodos e os procedimentos aplicáveis ao cumprimento dos objectivos acima apontados.

Além que constitui referência de base de segurança da aviação civil, o PNSAC será integrado e completado pelos programas de segurança setoriais, planos de contingência e de emergência que as entidades que operam no sector têm de elaborar e implementar, independentemente da sua coordenação, umas com as outras.

O presente Programa enquadra alguns dos exemplos resultantes da recente reforma ocorrida no domínio de segurança interna, designadamente, os que se referem à reestruturação orgânica do sistema nacional de segurança e que, de forma directa, condicionam a organização do subsistema de segurança de aviação civil.

Em observância das recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional, pela necessidade de paridade de tratamento das actividades nos diferentes sectores, a segurança de aviação civil, o Programa integra

Prestadores de serviços de assistência, em especial:
- Outros organismos e entidades, quando autorizados pela AACG.

Assim, o Decreto, nos termos do artigo 2.º da Constituição, estabelece:

ARTIGO 1.º

1.º O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil tem por objectivo regular o funcionamento das actividades de segurança da aviação civil, de modo a garantir a segurança das operações de voo e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, prevenindo e combatendo os actos de interferência ilegal.

ARTIGO 2.º

As directivas e os requisitos da segurança da aviação civil são estabelecidos pelo Conselho de Ministros, de acordo com o disposto no artigo 111.º da Constituição da República, e pelo Conselho de Ministros, de acordo com o disposto no artigo 112.º da Constituição da República.

ARTIGO 3.º

1.º O Conselho de Ministros, de acordo com o disposto no artigo 111.º da Constituição da República, e o Conselho de Ministros, de acordo com o disposto no artigo 112.º da Constituição da República.

ARTIGO 4.º

1.º O diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Adoptado em Conselho de Ministros, de 14 de Abril de 1973, pelo Presidente do Conselho de Ministros, Carlos Gomes Júnior. - O Secretário de Estado dos Transportes, Dr. Carlos Estêvão.

Em 27 de Abril de 1973, na Assembleia Nacional da República, Malindi, Bissau, Guiné-Bissau.

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DE AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO I

OBJECTIVO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E OBRIGATORIEDADE

1.1. A segurança da aviação civil tem por objectivo a salvaguarda e a protecção de pessoas e bens, de forma permanente, prevenindo e combatendo os actos de interferência ilegal.

1.2. O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) tem por objectivo regular o funcionamento das actividades de segurança da aviação civil, de modo a garantir a segurança das operações de voo e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, prevenindo e combatendo os actos de interferência ilegal.

Prestadores de serviços de assistência, em especial:
- Outros organismos e entidades, quando autorizados pela AACG.

Assim, o Decreto, nos termos do artigo 2.º da Constituição, estabelece:

O PNSAC estabelece as directivas e os requisitos da segurança da aviação civil, de modo a garantir a segurança das operações de voo e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, prevenindo e combatendo os actos de interferência ilegal.

O PNSAC estabelece as directivas e os requisitos da segurança da aviação civil, de modo a garantir a segurança das operações de voo e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, prevenindo e combatendo os actos de interferência ilegal.

O PNSAC estabelece as directivas e os requisitos da segurança da aviação civil, de modo a garantir a segurança das operações de voo e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, prevenindo e combatendo os actos de interferência ilegal.

O PNSAC estabelece as directivas e os requisitos da segurança da aviação civil, de modo a garantir a segurança das operações de voo e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, prevenindo e combatendo os actos de interferência ilegal.

2. Distribuição, Distribuição e Revisão

2.1. Cabe ao Presidente do Conselho de Ministros a administração da Agência de Aviação Civil da Guiné-Bissau, a elaboração, revisão, distribuição e actualização do PNSAC.

2.2. Os exemplares de exemplares, bem como os dados e informações, são enviados ao Presidente do Conselho de Ministros, de acordo com o disposto no artigo 111.º da Constituição da República.

2.3. As partes do PNSAC devem ser fornecidas aos demais intervenientes no sistema de segurança da aviação civil, para conhecimento e para servir de base para a elaboração de planos de segurança e para a implementação de programas de segurança de acordo com as necessidades nacionais.

2.4. A lista de distribuição do PNSAC é actualizada de acordo com as alterações e actualizações realizadas no PNSAC, de modo a garantir a segurança da aviação civil.

2.5. A Direcção de Facilitação e Segurança (DFS) da AACG é responsável por fornecer as partes do PNSAC às demais instituições envolvidas na segurança da aviação civil.