

INSTRUÇÃO
SOBRE
PROGRAMA DE SEGURANÇA
DOS OPERADORES
AÉROPORTUÁRIOS

Instrução nº
02/AVSEC/19



21/03/2019

Página 1 de 20

Cópia controlada

Cópia não controlada

Cópia nº: _____

Enviada para: _____

Data: ____ / ____ / ____

INSTRUÇÃO Nº 02/AVSEC/19

No âmbito das disposições do PNSAC e do CV CAR 12 os operadores aeroportuários devem elaborar e submeter para aprovação da autoridade aeronáutica um programa de segurança que satisfaça as exigências da legislação aplicável.

Saliente-se ainda que preconiza-se atualizar os programas de segurança na sequência da revisão do PNSAC e do CV CAR 12 pela incorporação das emendas 15 e 16 ao anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944 e com as orientações da nova edição do Documento 8973 da OACI referente ao Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita.

Enquadrado na promoção da segurança, o programa de segurança tem como objetivo primário a proteção dos passageiros, das tripulações, do pessoal em terra, da carga, do correio, das aeronaves e das instalações contra atos de interferência ilícita, cabendo aos operadores aeroportuários garantir a sua execução e atualização.

Assim sendo, a presente instrução visa estabelecer as regras de elaboração, controlo e implementação do programa de segurança do operador aeroportuário, bem como requisitos complementares para a sua aprovação e fiscalização pela autoridade aeronáutica.

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



1. OBJETO

A presente instrução tem por objetivo estabelecer as regras de elaboração, controle e implementação do programa de segurança dos operadores aeroportuários, bem como os requisitos complementares para aprovação e fiscalização pela autoridade aeronáutica.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta instrução aplica-se aos operadores aeroportuários nacionais, aos quais são-lhe exigidos um programa de segurança devidamente aprovado pela autoridade aeronáutica.

3. REFERÊNCIAS

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

- a) Anexo 17 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944;
- b) Documento 8973 da OACI, referente ao Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
- c) PNCQSAC;
- d) PNFTCSAC;
- e) PNSAC;
- f) CV CAR 12;
- g) Demais regulamentos AVSEC aprovados pela autoridade aeronáutica.

4. DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

4.1. Para efeitos do disposto na presente instrução, entende-se por:

- a) «Atos de interferência ilícita», atos ou tentativas de atos suscetíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:



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

- b) «Programa nacional de segurança da aviação civil», as normas, práticas e procedimentos implementados pelo Estado de Cabo Verde, com vista a garantir a regularidade, a segurança e a eficácia da aviação civil;
- c) «Programa de segurança», medidas adotadas pelos operadores para assegurarem a proteção da aviação civil internacional contra atos de interferência ilícita;
- d) «Segurança», proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, sendo que este objetivo é alcançado através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais.

4.2.No âmbito desta instrução, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- a) ARS – Áreas Restritas de Segurança;
- b) ATC – Controlo de tráfego aéreo;
- c) AVSEC – Segurança da Aviação Civil;



- d) EEI – Engenho explosivo improvisado;
- e) OACI – Organização da Aviação Civil Internacional;
- f) PNCQSAC – Programa Nacional Controlo de Qualidade em Segurança da Aviação Civil;
- g) PNFTCSAC – Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil;
- h) PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- i) PSA – Programa de Segurança do Operador Aeroportuário;
- j) PSOA - Programa de Segurança do Operador Aéreo.

5. EXIGÊNCIA DO PROGRAMA DE SEGURANÇA

Os operadores aeroportuários devem estabelecer um programa de segurança que responda às exigências da presente instrução, sendo o respetivo cumprimento e implementação da responsabilidade do titular do órgão máximo de direção da empresa e do responsável de segurança.

6. OBJETIVOS GERAIS DO PROGRAMA DE SEGURANÇA

O PSA deve ser elaborado visando alcançar, no mínimo, os seguintes objetivos:

- a) Salvar e proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, garantir o melhor nível possível de segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, do público em geral, das aeronaves, das instalações, da carga, e do correio.
- b) Impedir o acesso não autorizado de pessoas ao lado ar, ARS e a bordo de aeronaves;
- c) Impedir a introdução em ARS e o embarque de pessoas, bagagens, carga, *catering* em aeronaves, sem que passem pelo processo de rastreio de acordo com os procedimentos de segurança e controlos estabelecidos nas normas e instruções da autoridade aeronáutica; e
- d) Coordenar as ações e procedimentos referentes à segurança da aviação civil com a administração aeroportuária local, com todos os operadores



aéreos, os prestadores de serviço de assistência em escala, ATC, as forças de segurança, a alfândegas e outras entidades que trabalham no aeroporto.

7. RESPONSABILIDADES DO OPERADOR AEROPORTUÁRIO

Os operadores aeroportuários são responsáveis por:

- a) Elaborar, controlar, implementar e supervisionar o seu programa de segurança, além da sua revisão;
- b) Especificar no programa de segurança, as práticas e os procedimentos a serem adotados visando a proteção dos passageiros, tripulantes, pessoal de terra, aeronaves e instalações contra atos de interferência ilícita;
- c) Elaborar o seu programa de segurança de acordo com as normas e procedimentos previstos na regulamentação nacional sobre a segurança da aviação civil;
- d) Apresentar, para aprovação da autoridade aeronáutica, o seu programa de segurança e seus apêndices contendo procedimentos específicos, após a devida compatibilização com os respectivos PSOAs;
- e) Especificar, nos seus respectivos programas de segurança, as responsabilidades referentes à segurança da aviação civil das empresas contratadas para efeitos de prestação de serviços;
- f) Nomear um coordenador de segurança, responsável pela boa execução do seu programa de segurança;
- g) Indicar pessoas responsáveis pela implementação das medidas de segurança prescritas no seu programa de segurança;
- h) Estabelecer e implementar a comissão FALSEC aeroportuária de acordo com o estabelecido no Decreto-lei nº46/2003, de 10 de novembro alterada pelo Decreto - Lei nº 16/2014, de 4 de março, que cria a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil (FALSEC);
- i) Estabelecer e implementar os programas de formação e treino, de controlo de qualidade interno e ainda os planos de contingência AVSEC;
- j) Impedir o embarque em suas aeronaves, de passageiros bagagens, carga, correio e *catering*, que não cumprem os requisitos de controlo de



segurança previstos no PNSAC, por colocarem em risco os passageiros, tripulantes e eventualmente, pessoas em terra;

- k) Realizar atividades de controlo interno, para assegurar que as medidas e procedimentos de segurança previstos no seu programa de segurança, e no PNSAC são efetivamente implementadas e se são eficazes.

8. REFERÊNCIAS PARA ELABORAÇÃO DE UM PROGRAMA DE SEGURANÇA

Aquando da elaboração do programa de segurança, os operadores aeroportuários devem consultar os seguintes documentos pertinentes à segurança da aviação civil:

- a) Anexo 17 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944;
- b) Documento 8973 da OACI Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
- c) PNSAC;
- d) Programa Nacional de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil;
- e) Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação de Segurança da Aviação Civil;
- f) CV CAR 12;
- g) Demais regulamentos AVSEC aprovados pela autoridade aeronáutica.

9. ELEMENTOS DUM PROGRAMA DE SEGURANÇA

Os operadores aeroportuários devem desenvolver o seu programa de segurança, podendo utilizar o modelo **constante do anexo** que faz parte integrante do presente diploma, contendo nomeadamente os seguintes elementos:

- a) Definições abreviaturas;
- b) Objetivo do programa de segurança da empresa realçando a necessidade do cumprimento das normas e práticas recomendadas do Anexo e 17 e das provisões do PNSAC e dos demais regulamentos AVSEC;



- c) Declaração da política de segurança da empresa, devidamente assinado pelo titular do órgão máximo de direção;
- d) Referência à legislação internacional e nacional;
- e) Estrutura organizacional da empresa incluindo a definição das responsabilidades de todas as entidades com responsabilidade no seu cumprimento;
- f) Descrição dos canais e dos procedimentos para a comunicação e troca de informações de segurança entre as diferentes entidades com responsabilidade nessa matéria;
- g) Descrição das medidas e procedimentos aplicáveis à segurança;
- h) Requisitos de formação e treino em matéria de segurança da aviação civil exigidos a todos os colaboradores em conformidade com o PNFTCSAC;
- i) Ações de Controlo de Qualidade;
- j) Apêndices contendo entre outros aspetos, plantas, diagramas, planos de contingências dar respostas a situações de atos de interferência ilícitas.

10. APROVAÇÃO DO PROGRAMA DE SEGURANÇA

- 10.1. Os operadores aeroportuários devem submeter 1 (um) exemplar completo do programa de segurança em formato digital à autoridade aeronáutica, para aprovação, pelo menos 30 (trinta) dias antes da data a partir da qual pretendem realizar as atividades.
- 10.2. Dentro de 15 (quinze) dias a contar da data da receção da proposta do programa de segurança, a autoridade aeronáutica deve aprová-la ou notificar por escrito o operador aeroportuário para alterá-la de modo a obedecer aos requisitos aplicáveis.
- 10.3. Dentro de 15 (quinze) dias a contar da data da receção da notificação, o operador aeroportuário submete à autoridade aeronáutica 2 (dois) exemplares completos do programa de segurança em formato de papel revisto para aprovação ou solicita a reapreciação do conteúdo da notificação.-



- 10.4. Ao receber um pedido de reapreciação, a autoridade aeronáutica aceita-o e anula a notificação ou confirma a notificação de revisão.
- 10.5. A aprovação da autoridade aeronáutica é efetivada no próprio programa de segurança, no qual o Presidente do Conselho de Administração deve assinar e apor o carimbo.

11. REVISÃO DO PROGRAMA DE SEGURANÇA

11.1. Critérios de revisão

11.1.1. O operador aeroportuário deve propor a revisão do programa de segurança à autoridade aeronáutica, sempre que:

- a) Haja razão que afete a segurança da aviação civil;
- b) Existam aspetos não contemplados no programa vigente;
- c) Haja alteração:
 - (i) Na legislação aeronáutica;
 - (ii) Na estrutura organizacional da empresa;
 - (iii) Nos procedimentos e medidas de segurança;
 - (iv) Nas características físicas do aeródromo e das suas instalações, se as mesmas tiverem implicações nas medidas de segurança.
- d) Sejam incorporadas ações corretivas decorrentes das alterações ou não conformidades identificadas autoridade aeronáutica durante as ações de controlo de qualidade;
- e) Razões de interesse público o exigirem.

11.1.2. A substituição do titular do órgão máximo de direção da empresa não constitui critério de revisão, mas requer que seja inserido no programa de segurança um termo de compromisso, onde a nova direção administrativa assume a responsabilidade pelo cumprimento do previsto no programa de segurança, constando, também, a sua respetiva assinatura.

11.2. Processo de revisão



- 11.2.1. O operador aeroportuário deve submeter o pedido de revisão à autoridade aeronáutica com pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes da data da sua entrada em vigor, a menos que este autorize um período mais curto.
- 11.2.2. Recebida a proposta, a autoridade aeronáutica dispõe de 30 (trinta) dias para, mediante notificação escrita, aprovar ou rejeitar o pedido de revisão.
- 11.2.3. A rejeição de uma revisão deve ser devidamente fundamentada pela autoridade aeronáutica.
- 11.2.4. A revisão do programa de segurança deve ser aprovada desde que a autoridade aeronáutica considere que razões de segurança e de interesse público assim o aconselham e a proposta garante o nível de segurança exigido nos regulamentos.
- 11.2.5. No caso de não aprovação da proposta de revisão, o operador aeroportuário pode apresentar um pedido de reapreciação à autoridade aeronáutica que deve analisá-lo e informar, fundamentando por escrito, sua decisão.
- 11.2.6. A autoridade aeronáutica pode, a qualquer momento, determinar a revisão em um programa de segurança aprovado, se julgar necessária à segurança e ao interesse público, notificando, por escrito, o operador aeroportuário.
- 11.2.7. Ao receber a determinação de revisão, o operador aeroportuário pode apresentar, também, por escrito, num prazo inferior a 30 (trinta) dias, um pedido de reapreciação que deve ser analisado pela autoridade aeronáutica, informando o operador aeroportuário sobre a decisão.
- 11.2.8. Um pedido de reapreciação tempestivamente apresentado, suspende a revisão até a decisão final da autoridade aeronáutica, exceto se esta julgar que existe uma emergência requerendo ação imediata, e neste caso determina a implementação imediata de uma revisão para entrar em vigor na data que se vier a indicar.
- 11.2.9. A autoridade aeronáutica deve, ainda, incluir, na notificação da revisão, os motivos que conduziram àquela situação de emergência e à necessidade da ação adotada.
- 11.2.10. Quando as revisões aprovadas alterarem o texto do programa de segurança em mais de 40% de seu conteúdo, o operador aeroportuário deve proceder a sua reedição total.

11.2.11. A reedição total prevista no número anterior deve ser submetida à aprovação da autoridade aeronáutica, devendo sua capa e sua introdução deixar explícita, por escrito, que a nova edição incorpora a referida revisão ou todas as revisões anteriormente aprovadas.

11.2.12. Independentemente do disposto nos números anteriores, um programa de segurança deve ser totalmente revisto anualmente, para assegurar sua atualização com as normas nacionais e internacionais pertinentes e a evolução das condições de segurança vigentes.

12. PREPARAÇÃO

12.1. Na redação do programa de segurança, a linguagem deve ser clara e objetiva e conter o estritamente necessário para o entendimento das informações registradas, devendo serem:

- a) Curtos os parágrafos, com as frases preferencialmente em ordem direta;
- b) Evitadas informações difusas ou muito elaboradas;
- c) Evitados assuntos administrativos que não tenham correlação direta com as ações previstas no programa de segurança.

12.2. A linguagem utilizada na descrição de procedimentos, além de apropriada a cada nível de execução, deve, sempre que possível, incluir orientações que contenham os seguintes elementos primordiais de definição da tarefa:

- a) O QUE;
- b) QUEM;
- c) QUANDO;
- d) ONDE; e
- e) COMO.

12.3. As medidas de segurança a serem implementadas devem ser definidas de forma clara e objetiva, incluindo os detalhes que satisfazem os requisitos do PNSAC.

13. FORMATAÇÃO

O PSA deve:



- a) Ser elaborado em língua portuguesa;
- b) Ser assinado na página de apresentação pelo titular do órgão máximo de direção da empresa e pelo responsável de segurança;
- c) Ser organizado de acordo com o previsto nesta instrução, visando facilitar a análise e a aprovação da autoridade aeronáutica;
- d) Ter caracteres em fonte “Arial”, no estilo normal, no tamanho 12 e na cor preta, com títulos e subtítulos em fonte “Arial”, tamanho 14, exceto na confecção de guias de trabalho, listas de verificação, gráficos ou outras informações nas quais sejam apropriadas outras fontes e outros tamanhos;
- e) Ser impresso em folhas no tamanho 210 x 297 mm (A4), com maior dimensão na posição vertical, exceto na confecção de croquis, plantas, mapas, gráficos, tabelas e outras informações em que seja apropriada a impressão em maior escala ou na posição horizontal;
- f) Ter as folhas encadernadas de modo a facilitar a sua atualização;
- g) Ser composto de um ou mais volumes, que permita o seu transporte e manuseio;
- h) Ter capa resistente e impermeável, contendo o logótipo da empresa, o título “Programa de Segurança do Operador Aeroportuário”, o nome completo da empresa, sigla da empresa, o nome da cidade onde está localizada a sua sede e, em cada apêndice, o nome do aeródromo onde está operando, o número e título do volume;
- i) Ter, no início do volume, uma folha separada para “Controlo de Emendas”;
- j) Ter, no início do volume, uma “Lista de Páginas Efetivas” para atualização, cancelamento ou inserção de páginas, com as respetivas revisões e datas de efetivação;
- k) Conter as cópias das plantas de localização das instalações, dobradas em tamanho A4, podendo ser organizadas em volumes separados, desde que haja clara indicação no programa de segurança, remetendo a informação para os apêndices específicos;
- l) Conter, em cada página, o indicador da numeração da página e do volume a que pertence, a data de efetivação da página, o indicativo da empresa.



14. GUARDA E CONTROLO

- 14.1. O operador aeroportuário deve designar e informar à autoridade aeronáutica, registrando no programa de segurança, o responsável pela guarda e controle do programa de segurança, fornecendo o seu nome completo, telefone, fax e correio eletrônico.
- 14.2. As atribuições do responsável pela guarda e controle do programa de segurança, devem incluir, no mínimo:
- a) Fornecimento de 2 (dois) exemplares completos do programa de segurança, em papel e em meio digital não editável, à autoridade aeronáutica para fins de aprovação;
 - b) A distribuição do programa de segurança aos operadores aéreos e a administração aeroportuária local onde opera a empresa e para as demais entidades com responsabilidade na sua aplicação, após aprovação da autoridade aeronáutica;
 - c) Guarda de cópias do programa de segurança em local reservado, com acesso controlado;
 - d) Manutenção da atualização do registo dos empregados da empresa e de outras pessoas credenciadas a possuir cópia do programa de segurança;
 - e) Disponibilização de cópias do programa de segurança apenas para os credenciados citados na alínea anterior, bem como apresentação por ocasião de inspeção;
 - f) Encaminhamento à autoridade aeronáutica para aprovação de toda revisão a ser efetuada no programa de segurança, nos prazos estabelecidos nesta instrução;
 - g) Atualização do programa de segurança ao receber qualquer revisão aprovada pela autoridade aeronáutica, efetuando a distribuição e a substituição prevista, inserindo ou cancelando as páginas afetadas, efetuando as respectivas anotações na “Lista de Páginas Efetivas” e de “Controle de Emendas” de todos os volumes distribuídos aos usuários credenciados do aeródromo;
 - h) Substituição de folhas rasgadas, sujas ou com qualquer outra discrepância que dificulte ou impossibilite a leitura do programa de segurança;
 - i) Estabelecimento de rotina semestral de conferência e atualização de páginas com a utilização da “Lista de Páginas Efetivas”, a fim de garantir que nenhuma página do programa de segurança seja retirada, inserida, modificada ou tenha alguma alteração manuscrita; e



- j) Verificação de que o programa de segurança, seja manuseado somente por pessoas credenciadas pela empresa e que estejam devidamente autorizadas pelo responsável de segurança da empresa.

15. REVOGAÇÃO

A presente instrução revoga a instrução nº 02/AVSEC/15, de 03 de março de 2015.

16. ENTRADA EM VIGOR

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



ANEXO

**MODELO DE UM PROGRAMA DE SEGURANÇA DO OPERADOR
AEROPORTUÁRIO**

I - GENERALIDADES

1. Folha de Aprovação
2. Índice
3. Introdução
4. Controlo de Emendas
5. Lista de Páginas efetivas
6. Lista de distribuição
7. Definições
8. Abreviaturas
9. Guarda e Controlo do PSA
10. Elaboração e revisão periódica do PSA

II – FONTES DE REGULAMENTAÇÃO

1. Legislação Internacional e documentos relevantes
 - a) Protocolos e Convenções internacionais;
 - b) Outros documentos relevantes.
2. Legislação Nacional e outros documentos AVSEC

**III - POLÍTICA E ORGANIZAÇÃO DE SEGURANÇA DO OPERADOR
AEROPORTUÁRIO**

1. Declaração de Política de Segurança do Operador Aeroportuário;
2. Objetivo primário do Programa de Segurança do Operador Aeroportuário;
3. Estrutura Organizacional, Atribuições e Responsabilidades em matéria de segurança da Aviação Civil;
4. Comissão de Segurança e Facilitação Aeroportuária;
5. Comunicação e divulgação da informação;
6. Manuseio de documentos classificados;

IV - DESCRIÇÃO DO AEROPORTO



1. Características físicas e instalações aeroportuárias;
2. Plantas (podem ser remetidas para apêndices);
3. Atividade do Aeroporto/Operações aeroportuárias.

V - MEDIDAS DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

1. Descrição geral;
2. Segurança da área pública – lado terra;
3. Proteção do perímetro que separa o lado terra do lado ar e controlo de acesso:
 - a) Designação do lado ar;
 - b) Sistema de identificação e cartão de acesso aeroportuário;
 - c) Procedimentos de escolta;
 - d) Segurança do Perímetro;
 - e) Controlo de acesso;
 - f) Patrulhamento e postos de guarda e de controlo de acesso;
 - g) Sistema de controlo de chaves.
4. Proteção de Áreas Restritas de Segurança:
 - a) Designação de Áreas Restritas de Segurança;
 - b) Controlo de acesso a Áreas Restritas de Segurança;
 - c) Responsabilidade pela manutenção da integridade da segurança de Áreas Restritas de Segurança;
 - d) Rastreio de *staff* aeroportuário que acede às Áreas Restritas de Segurança;
 - e) Rastreio de veículos.
5. Controlo de acesso de passageiros e tripulantes;
6. Separação entre passageiros rastreados e não rastreados;
7. Autoridade e responsabilidade para o rastreio de passageiros, tripulantes e bagagens de cabine;
8. Rastreio de passageiros, tripulantes e bagagens de cabine;
9. Procedimentos de rastreio;



10. Equipamentos de rastreio;
11. Pessoal de segurança;
12. Artigos proibidos;
13. Controlo de armas de fogo e de outros tipos de armas;
14. Mala diplomática e correio das entidades governamentais;
15. Pessoas sob custódia judicial e ou procedimentos administrativos;
16. Passageiros e tripulação da aviação geral;
17. Autoridade e responsabilidade para o rastreio da bagagem de porão;
18. Procedimentos de rastreio da bagagem de porão;
19. Equipamentos de rastreio da bagagem de porão;
20. Pessoal de rastreio da bagagem de porão;
21. Reconciliação entre passageiros e respetivas bagagens de porão;
22. Autorização para carregamento de bagagem de porão;
23. Proteção e supervisão da área de triagem/preparação de bagagens de porão;
24. Proteção da bagagem de porão rastreada
25. Bagagem de porão não reclamada e não identificada;
26. Procedimentos de rastreio de produtos para a venda e ou distribuição em Áreas Restritas de Segurança;
27. Fornecedores reconhecidos;
28. Mercadorias sob controlo aduaneiro;
29. Responsabilidades relativamente a carga aérea, correio e encomendas expresso;
30. Rastreio e proteção de carga aérea, de correio e encomendas expresso;
31. Co-Mat & Co-Mail
32. Controlo de acesso e proteção da carga aérea, correio e encomendas expresso em Áreas Restritas de Segurança;
33. Rastreio e segurança de *catering* e de provisões de bordo;
34. Rastreio de produtos de limpeza introduzidas numa ARS;
35. Segurança da aeronave;
36. As medidas de segurança relativas ao sistema de dados e tecnologias de informação e comunicação – Ameaça cibernética;



37. MANPADS.

VI – RESPOSTAS A ATOS DE INTERFERENCIA ILICITA

1. Responsabilidade na tomada de decisão em matéria de resposta a atos de interferência ilícita:
 - a) Responsabilidades das entidades governamentais;
 - b) Responsabilidades das entidades aeroportuárias;
2. Infraestruturas de apoio em situação de ocorrência de atos de interferência ilícita;
3. Procedimentos de notificação em caso de ocorrência de atos de interferência ilícita;
4. Planos de contingência e tempo de resposta, para:
 5. Ameaça de bomba numa aeronave;
 6. Ameaça de bomba no aeroporto;
 7. Captura ilícita de uma aeronave (sequestro);
 8. Sabotagem de uma aeronave;
 9. Ataque armado/sabotagem ao aeroporto incluindo áreas próximas do perímetro aeroportuário;
 10. Ataque armado/sabotagem a aeronave;
 11. Investigação de possível EEI ou outro material perigoso e sua inativação;
 12. Controlo de tumultos e gestão dos Mídias;
 13. Tomada de reféns/negociação;
 14. Processo de tomada de decisão;
 15. Procedimento para teste/exercícios de emergências periódicas;
 16. Procedimentos para revisão e análise dos resultados dos testes/exercícios;
 17. Procedimentos para ações corretivas e ações de seguimento;

VII - FORMAÇÃO E TREINO

VIII - CONTROLO DE QUALIDADE E SUPERVISÃO DAS ACTIVIDADES

IX - APÊNDICES

