



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 4.590,00

Presidente da República

Decreto Presidencial n.º 86/25 12504
Aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil. — Revoga o Decreto Presidencial n.º 79/19, de 19 de Março.

Despacho Presidencial n.º 119/25 12605
Actualiza a composição da Comissão para a Família das Condecorações Militares, coordenada pelo Ministro de Estado e Chefe da Casa Militar do Presidente da República.

Ministérios das Finanças e da Energia e Águas

Decreto Executivo Conjunto n.º 7/25 12606
Revoga o Decreto Executivo Conjunto n.º 230/18, de 12 de Junho, que aprova a Revisão do Plano Tarifário da Água Potável, e o Decreto Executivo n.º 122/19, de 24 de Maio, que aprova as Tarifas de Venda de Energia Eléctrica.

Ministério da Indústria e Comércio

Decreto Executivo n.º 393/25 12607
Aprova as Regras sobre a Importação de Produtos Pré-Embalados Seleccionados. — Revoga o Decreto Executivo n.º 63/21, de 17 de Março.

Secretariado do Conselho de Ministros

Rectificação n.º 8/25 12610
Rectifica o Decreto Presidencial n.º 50/25, de 19 de Fevereiro, que tipifica e classifica as Contra-Ordenações correspondentes à violação das disposições constantes da Lei Geral do Trabalho e do Decreto Presidencial n.º 152/24, de 17 de Julho, e estabelece o critério de determinação das coimas e o respectivo procedimento de aplicação.

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Decreto Presidencial n.º 86/25 de 21 de Abril

Considerando que o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) é concebido para satisfazer às normas e práticas recomendadas no Anexo 17 da Convenção de Chicago de 1944, bem como às disposições conexas relativas à segurança da aviação civil, constantes dos Anexos 2, 6, 9, 10, 11, 13, 14 e 18 da Convenção supracitada;

Tendo em atenção que a actualização do Anexo 17 à emenda 18.º da Convenção de Chicago obriga o Estado Angolano a rever e/ou actualizar o PNSAC, de modo a ajustá-lo às normas e práticas recomendadas visando o alcance da maior uniformidade possível, nos termos determinados pelo artigo 37.º da Convenção, entre os parâmetros internacionais estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional OACI/ICAO) e os Regulamentos de Segurança Aérea de Angola (RSAA), do qual «PNSAC» é parte integrante;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea d) do artigo 120.º e do n.º 1 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

ARTIGO 1.º

(Aprovação)

É aprovado o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, abreviadamente designado por «PNSAC», anexo ao presente Decreto Presidencial, de que é parte integrante.

ARTIGO 2.º

(Revogação)

É revogado o Decreto Presidencial n.º 79/19, de 19 de Março.

ARTIGO 3.º

(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões suscitadas na interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

ARTIGO 4.º

(Entrada em vigor)

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 27 de Fevereiro de 2025.

Publique-se.

Luanda, aos 7 de Abril de 2025.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

1.1. Generalidades

1.1.1. O presente Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contém disposições gerais de segurança emanadas do Anexo 17 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

1.1.2. A Convenção sobre Aviação Civil Internacional orienta os Estados Contratantes a cumprir as normas e práticas recomendadas e estabelecidas, bem como a implementar as medidas necessárias para prevenir e combater actos de interferência ilícita que possam colocar em risco a segurança das operações aéreas, dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra e do público em geral.

1.1.3. A OACI recomenda ainda que os Estados Contratantes cooperem entre si e com outras organizações internacionais, regionais e sub-regionais para harmonizar e melhorar os regulamentos, procedimentos, as políticas e as práticas de segurança da aviação civil.

1.1.4. As «Notas» existentes neste programa fornecem matérias de apoio com instruções adicionais que devem ser observadas para a elaboração dos regulamentos e dos programas que regem a segurança da aviação civil e a facilitação do transporte aéreo.

1.2. Definições

1.2.1. Para efeitos de interpretação e aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil são adoptadas as seguintes definições:

- 1) *Actos de Interferência Ilícita* — actos ou tentativas com a intenção de comprometer a segurança da aviação civil, incluindo, entre outros, o seguinte:
 - i. Apreensão ilegal de aeronaves;
 - ii. Destruição de uma aeronave em serviço;
 - iii. Tomada de reféns a bordo de aeronaves ou em aeródromos;
 - iv. Intrusão pela força a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou recinto de uma instalação aeronáutica;
 - v. Introdução a bordo de uma aeronave ou aeroporto de armas ou dispositivos (ou substâncias) perigosos para fins criminosos;
 - vi. Uso de uma aeronave em serviço com a finalidade de causar morte, lesões corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao meio ambiente;
 - vii. Comunicação de informações falsas que comprometam a segurança de uma aeronave em voo, em terra, ou a segurança de passageiros, tripulantes, pessoal em terra, ou a segurança de passageiros, tripulantes, pessoal de terra e o público num aeroporto ou nos recintos de uma instalação da aviação civil.
- 2) *Administração Aeroportuária* — uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos;

- 3) *Aeródromo* — área definida em terra ou em água, incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos, destinados ao uso, no seu todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento em terra de aeronaves;
- 4) *Aeronave* — qualquer máquina que possa sustentar-se na atmosfera a partir das reacções do ar, que não sejam contra a superfície terrestre;
- 5) *Aeródromo Nacional* — aeródromo de entrada e saída de tráfego aéreo doméstico;
- 6) *Aeronave em Voo* — condição operacional de uma aeronave desde o momento que as suas portas são fechadas após o embarque até ao momento em que tais portas são abertas para o desembarque após o voo;
- 7) *Aeronave em Serviço* — aeronave estacionada que esteja sob vigilância suficiente para detectar o acesso não autorizado;
- 8) *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;
- 9) *Aeroporto* — aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades de apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e carga;
- 10) *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;
- 11) *Agente Reconhecido* — Agente expedidor de carga ou qualquer outra entidade que mantenha relações comerciais com um Operador Aéreo e aplique controlos de segurança aceites ou exigidos pela autoridade competente em relação à carga ou ao correio;
- 12) *Oficial de Segurança a Bordo* — pessoa autorizada pelo Governo do Estado do Operador e pelo Governo do Estado de Registo da Aeronave a ir a bordo dessa aeronave com o intuito de proteger a aeronave e os seus passageiros contra actos de interferência ilícita. Excluem-se as pessoas contratadas para prestarem serviços de protecção pessoal em exclusivo para uma ou mais pessoas específicas que viajem nessa aeronave, tais como guarda-costas;
- 13) *Ameaça de Bomba* — informação anónima ou de outro tipo onde se sugere/ou de onde se infere a existência de um explosivo, dispositivo ou outro objecto de natureza desconhecida a bordo de uma aeronave, de um aeroporto ou em instalações de navegação aérea;
- 14) *Anexos* — documentos contendo matéria que explica, detalha ou complementa disposições estabelecidas ou referidas no corpo principal do Regulamento de Segurança;
- 15) *Apêndices* — documentos que contém matéria agrupada separadamente por uma questão de conveniência, mas que na essência constituem parte extensiva das disposições estabelecidas nos anexos ao Regulamento de Segurança;

- 16) *Aprovisionamentos* — artigos prontos para consumo ou venda a bordo de uma aeronave durante o voo;
- 17) *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;
- 18) *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;
- 19) *Áreas Críticas da Zona Restrita de Segurança* — compreendem a aeronave após a inspeção de segurança e as áreas dos terminais entre as posições de rastreio de passageiros, de bagagem de cabine e a aeronave;
- 20) *Área de Espera do Lado-ar* — espaço compreendido pelas salas de espera das partidas até as portas de embarque;
- 21) *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 Regulamento de Segurança;
- 22) *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. Essas áreas normalmente são designadas como áreas restritas de segurança;
- 23) *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;
- 24) *Área de Passageiros* — todo o espaço e instalações destinadas ao processamento de passageiros, incluindo os terminais de passageiros, parques de viaturas e respectivos arruamentos;
- 25) *Área Reservada* — área de um aeroporto ou instalação de navegação aérea em que o acesso é condicionado;
- 26) *Área Restrita de Segurança* — áreas do lado ar de um aeroporto, identificadas como áreas de risco prioritário em que além dos controlos de acesso são aplicados outros controlos de segurança;
- 27) *Área de Triagem de Bagagem de Porão* — espaço destinado a separação da bagagem de porão por destino, voo e contentor, antes de ser enviada para carregamento nas aeronaves;
- 28) *Área Pública* — área de um aeroporto a qual o público tem acesso ou para a qual não há restrição de acesso;

- 29) *Arma de Fogo* — qualquer arma susceptível a disparar projectil sob o efeito de uma explosão ou sob acção de ar comprimido, incluindo as pistolas de alarme e as pistolas de sinalização;
- 30) *Artigo Proibido* — objecto susceptível a servir para prática de 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;
- 31) *Assistência em Escala* — serviços prestados em um aeroporto a um utilizador relativo a prestação de serviços de assistência em escala;
- 32) *Auditor de Segurança da Aviação Civil* — funcionário ou agente credenciado afecto à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, para efectuar auditorias de segurança;
- 33) *Auditoria* — qualquer procedimento ou processo utilizado para o controlo do cumprimento das normas e procedimentos de segurança da aviação civil. A definição abrange auditorias de segurança, inspecções, inquéritos, testes e investigações;
- 34) *Auditoria de Segurança* — verificação aprofundada quanto ao cumprimento de todos os aspectos da implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- 35) *Autoridade Apropriada* — Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- 36) *Autoridade Competente* — Autoridade com atribuições e competência no domínio da segurança da aviação civil, nos termos da legislação nacional;
- 37) *Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil* — abreviadamente designada por «ANAC». A Autoridade Nacional da Aviação Civil é a entidade competente em matéria de regulação e controlo da aviação civil da República da Angola;
- 38) *Aviação Geral* — operação de uma aeronave que não constitua transporte aéreo comercial nem trabalho aéreo;
- 39) *Aviação Corporativa* — operação não comercial ou utilização não comercial de uma aeronave por uma empresa para transporte de passageiros ou mercadorias como forma de gestão da empresa, sendo a aeronave tripulada por um piloto profissional contratado para esse fim. (Nota: A aviação corporativa é uma subcategoria da aviação geral);
- 40) *Bagagem* — artigos de propriedade pessoal de passageiros ou tripulantes de uma aeronave transportados a bordo, mediante acordo com o transportador aéreo;
- 41) *Bagagem de Cabine* — bagagem destinada a ser transportada na cabine de uma aeronave;
- 42) *Bagagem de Porão Acompanhada* — bagagem aceite para o transporte no porão de uma aeronave e registada pelo passageiro que está a bordo;

- 43) *Bagagem em Transferência* — bagagem que em um aeroporto faz ligação entre dois voos diferentes, sem interferência do passageiro seu proprietário. Aplica-se tanto no caso de os dois voos serem do mesmo transportador aéreo ou de transportadores diferentes;
- 44) *Bagagem em Trânsito* — bagagem que em um 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;
- 45) *Bagagem Extraviada* — bagagem involuntária ou inadvertidamente separada dos passageiros ou tripulantes seus proprietários;
- 46) *Bagagem de Porão* — bagagem destinada a ser transportada no porão de uma aeronave;
- 47) *Bagagem de Porão Não Acompanhada* — bagagem aceite para ser transportada no porão de uma aeronave cujo passageiro que a registou não se encontra a bordo da aeronave;
- 48) *Bagagem Não Identificada* — bagagem que se encontre num aeroporto com ou sem etiqueta que não seja recolhida nem identificada como correspondendo a um passageiro;
- 49) *Bagagem Não Reclamada* — bagagem chegada a um Aeroporto/Aeródromo e que não foi levantada ou reclamada por nenhum passageiro;
- 50) *Bomba Suja* — arma radiológica especulativa que combina material radioactivo com explosivos convencionais;
- 51) *Busca de Segurança da Aeronave* — inspecção exaustiva do interior e exterior de uma aeronave com o objectivo de detectar a presença de objectos suspeitos, armas, explosivos ou outros artigos, substâncias ou dispositivos perigosos;
- 52) *Carga* — qualquer bem que se transporta numa aeronave, excepto correio, provisões e bagagem acompanhada ou extraviada;
- 53) *Carga Conhecida* — consignação de um «Expedidor Conhecido» ou «Agente Reconhecido» de carga aérea, a qual foram aplicados os apropriados controlos de 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. Segurança, ou consignação de «carga desconhecida» a qual foi sujeita aos apropriados controlos de segurança na fase de aceitação;
- 54) *Carga ou Correio de Alto Risco* — aquela que se considera constituir uma ameaça para a aviação civil segundo informação específica dos serviços de inteligência ou apresenta anomalias ou indícios de manipulação indevida que suscitem dúvidas;
- 55) *Carga e Correio em Transferência* — aquela que parte de uma aeronave diferente daquela em que chegou;

- 56) *Cartão de Identificação Aeroportuária* — documento emitido pelo Gestor do Aeroporto envolvido que confere o direito de acesso a áreas reservadas e restritas de segurança;
- 57) *Certificação* — avaliação formal e confirmação outorgada pela autoridade competente ou outra em sua representação para a segurança da aviação civil, das competências necessárias que deve possuir uma pessoa para desempenhar funções atribuídas, com qualidade aceitável, conforme definido por aquela autoridade competente;
- 58) *Certificado de Segurança de Consignação* — documento assinado por uma entidade denominada «Expendedor 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;
- 59) *Check-In* — processo de apresentação e aceitação de um passageiro para embarque num determinado voo;
- 60) *Concessionário* — todas as organizações, operadores aéreos que tenham sob o seu controlo edifícios, hangares e/ou outras instalações no aeroporto que não sejam directamente administradas pelo provedor dos serviços aeroportuários. Isto inclui os provedores de serviços auxiliares;
- 61) *Consignação* — carga, frete expresso, material de «courier» e correio;
- 62) *Consignador* — cliente, agente de carga aérea, companhia de courier ou outra organização que entrega carga, frete expresso, matéria de courier ou correio a uma transportadora aérea para transporte;
- 63) *Contentor de Bagagem* — recipiente em que se carregam bagagens para encaminhamento e transporte numa aeronave;
- 64) *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;
- 65) *Controlo Aleatório Contínuo* — controlos efectuados durante todo o período de actividade de forma aleatória;
- 66) *Controlos de Segurança* — conjunto de meios pelos quais pode ser prevenida a introdução de armas, explosivos ou outros dispositivos, substâncias ou artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer actos de interferência ilícita;
- 67) *Controlo de Segurança da Aeronave (Security Check)* — inspecção no interior de uma aeronave, na qual os passageiros possam ter tido acesso, bem como a inspecção dos portões, com o objectivo de detectar a eventual existência de objectos suspeitos, armas, explosivos, artigos, substâncias ou outros dispositivos perigosos;
- 68) *Convenção de Chicago* — Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e os seus anexos, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944;

- 69) *Correio Postal* — despacho de correspondência e outros objectos enviados pelas Administrações Postais e destinados a entrega às Administrações Postais correspondentes;
- 70) *CO-MAT* — sigla de materiais da transportadora aérea, enviadas no âmbito da sua rede de escalas;
- 71) *CO-MAIL* — sigla de correio da transportadora aérea, enviada no âmbito da sua rede de escalas;
- 72) *Courier* — documentos ou pequenas encomendas para serem carregadas nas mesmas condições de fretes expressos ou para serem carregadas como bagagem de cabine;
- 73) *Cultura da Segurança* — conjunto de normas, valores, atitudes e comportamentos associados à segurança que são inerentes ao funcionamento quotidiano de uma organização e que se reflectem nos actos e comportamentos de todas as entidades e o pessoal dentro da organização;
- 74) *DEPA* — código aprovado pela indústria para um deportado acompanhado por uma escolta autorizada;
- 75) *DEPO* — código aprovado pela indústria para um deportado;
- 76) *DEPU* — código aprovado pela indústria para um deportado não acompanhado por uma escolta autorizada;
- 77) *Desempenho Humano* — capacidade e limitações humanas com impacto sobre a segurança de voo («*safety*»), a segurança («*security*») contra actos ilícitos e a eficiência das operações aeronáuticas;
- 78) *Detecção de Comportamentos* — aplicação de técnicas que envolvem o reconhecimento de características comportamentais, incluindo, entre outros, sinais fisiológicos ou gestuais indicativos de comportamento anómalo para identificar pessoas que possam representar uma ameaça para a aviação civil;
- 79) *Deficiência* — não cumprimento dos requisitos de segurança da aviação civil;
- 80) *Equipamento de Detecção de Vestígios* — sistema tecnológico ou combinação de diversas tecnologias capaz de detectar quantidades muito pequenas (1 mil milionésimo de uma grama) e de indicar por meio de alarme o material explosivo contido na bagagem ou outros artigos sujeitos a análise;
- 81) *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;
- 82) *Expedidor Avençado* — expedidor que despacha carga ou correio por sua conta própria para transporte à aeronave somente cargueiro, e que aplica os procedimentos que cumprem com as normas e regras de segurança estabelecidas pela autoridade apropriada, suficientes para permitir o transporte da carga ou correio ou encomenda expresso à aeronave somente cargueiro;

- 83) *Expedidor Conhecido* — expedidor que origina carga ou correio por sua própria conta e cujos procedimentos cumprem com as normas de segurança comuns de forma suficiente que permita o transporte da carga ou correio em qualquer aeronave;
- 84) *Expedidor Desconhecido* — expedidor não reconhecido/aprovado pela ANAC;
- 85) *Facilitação* — conjuntos de medidas e procedimentos com o objectivo de facilitar o tráfego aéreo expedito entre Estados e eliminar atrasos desnecessários do avião, tripulação, passageiros, carga e correio no que se refere em especial à imigração, quarentena, alfândega e autorizações;
- 86) *Fornecedor Conhecido de Provisões do Aeroporto* — aquele cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns, suficientes para permitir a entrega de provisões do aeroporto nas zonas restritas de segurança;
- 87) *Fornecedor Conhecido de Provisões de Bordo* — aquele cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões de bordo a uma transportadora aérea ou a um fornecedor reconhecido, mas não directamente à aeronave. Os fornecedores conhecidos de provisões de bordo são designados pelo Operador Aéreo;
- 88) *Fornecedor Reconhecido de Provisões de Bordo* — aquele cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões de bordo directamente à aeronave. Os fornecedores reconhecidos de provisões de bordo são aprovados pela autoridade competente;
- 89) *Frete* — carregamento; coisa transportada (ver carga aérea);
- 90) *Escala* — qualquer operação de aterragem de uma aeronave entre a origem e o destino de um voo;
- 91) *Estado de Matrícula de Aeronave* — país no qual está registada a aeronave;
- 92) *Frete* — ver definição de carga;
- 93) *Frete Expresso* — material temporalmente crítico, incluindo fretes, encomendas pequenas, documentos e correio, normalmente levantado e distribuído ao domicílio;
- 94) *Heliporto* — aeródromo ou área definida numa estrutura destinada a ser utilizada na totalidade ou em parte para aterragem, descolagem e movimento à superfície dos heliportos;
- 95) *Imprevisibilidade* — implementação de medidas de segurança de modo a aumentar o seu efeito dissuasor e a sua eficácia, através da sua aplicação frequente de forma irregular, em locais diferentes e/ou com meios variados, de acordo com um quadro definido;
- 96) *Incidente de Segurança* — uma ocorrência com implicações negativas na Segurança e protecção das pessoas e dos bens;
- 97) *Inquérito de Segurança* — 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;

- 98) *Inquérito Pessoal* — verificação da identidade e do passado histórico de uma pessoa, incluindo o registo criminal como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança dos aeroportos;
- 99) *Inspecção de Segurança* — exame com ou sem aviso prévio da eficácia da implementação de medidas específicas de segurança da aviação;
- 100) *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;
- 101) *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;
- 102) *Lado-Ar* — área de movimento de um aeroporto e dos terrenos e edifícios adjacentes ou partes dos mesmos cujo acesso é controlado;
- 103) *Lado-Terra* — área do aeroporto que não é o lado-ar que inclui todas as áreas públicas;
- 104) *Manga* — corredor que liga as posições de estacionamento das aeronaves ao edifício da área de espera do lado-ar;
- 105) *Mercadoria Perigosas* — todo o artigo ou substância que quando transportado por via aérea, pode constituir um risco elevado para a saúde das pessoas ou para a segurança do voo;
- 106) *Norma (Standard)* — qualquer especificação ou procedimento cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança ou regularidade da navegação aérea;
- 107) *Operador Aéreo* — o mesmo que Transportadora Aérea;
- 108) *Painel de Serviço* — ponto de acesso exterior à aeronave utilizado para prestar a aeronave, incluindo água, instalação sanitária, tomadas eléctricas no solo e outros compartimentos de serviço que possuem painéis de fixação externa;
- 109) *País que Deporta* — o país que emitiu a ordem para o deportado ser removido do seu território;
- 110) *Passageiro Deportado* — pessoa sobre a qual, por decisão das autoridades competentes, recaiu a medida coactiva de afastamento;
- 111) *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 pessoal aeroportuário, ou ainda tripulação e, por conseguinte, perturba a ordem e a disciplina no aeroporto ou a bordo da aeronave;
- 112) *Passageiro Inadmissível* — INAD — passageiro inadmissível é um passageiro a quem foi recusada a sua admissão/entrada em um Estado pelas suas Autoridades de emigração ou recusado para continuar a sua viagem pelas autoridades de um Estado num aeroporto de transferência de voos por falta de Visto requerido, por ter passaporte com prazo expirado e outros casos;

- 113) *Passageiro em Transferência* — passageiro que num aeroporto faz uma ligação entre dois voos diferentes. Aplica-se tanto nos casos em que os dois voos são do mesmo Operador Aéreo como de operadores diferentes;
- 114) *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;
- 115) *Passageiro Potencialmente Desordeiro* — passageiro cujo comportamento pode colocar em perigo a segurança de uma aeronave;
- 116) *Performance Humana* — aptidões e limitações humanas que incidem na segurança operacional, a protecção e a eficiência das operações aeronáuticas;
- 117) *Pessoa sob Custódia Judicial* — preso ou criminoso condenado por um tribunal de justiça, que tem de ser transportado para outro lugar por razões legais. Elas podem ser classificadas em quatro categorias:
- i. *Cat A* — os prisioneiros considerados de alta perigosidade para o público, para a polícia ou para segurança do Estado;
 - ii. *Cat B* — os prisioneiros cujo nível de perigosidade não é elevado, mas o risco de escapada deve ser considerado;
 - iii. *Cat C* — os prisioneiros que não se podem confiar em condições abertas, mas considerados sem capacidade ou recursos para uma fuga;
 - iv. *Cat D* — os prisioneiros que podem ser razoavelmente confiáveis para cumprir a pena em liberdade condicional.

Nota: Em todos estes casos, as informações serão fornecidas pelos Serviços Prisionais, incluindo a avaliação da classificação pelo menos 2 dias antes da viagem. Esta informação permite que a Companhia emita considerações sobre o transporte e seu direito de recusar.

- 118) *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;
- 119) *PIA* — suporte lógico que pode ser instalado em certos aparelhos de raios-X. O Programa projecta 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;
- 120) *Pista* — área de um Aeroporto/Aeródromo destinada a aterragem e descolagem de aeronaves;
- 121) *Placa* — área de estacionamento de aeronaves no Aeroporto/Aeródromo, destinada a operações de embarque e desembarque de passageiros, carga e correio, bem como abastecimento de combustível e manutenção;

- 122) *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;
- 123) *Posição de Estacionamento* — área na placa de um Aeroporto/Aeródromo designada para estacionamento de aeronaves;
- 124) *Prática Recomendada* — qualquer especificação ou procedimento cuja aplicação uniforme é reconhecida como desejável no interesse da segurança, regularidade e/ou eficiência da navegação aérea;
- 125) *Princípios dos Factores Humanos* — princípios que se aplicam ao projecto, certificação, treino, operações e manutenção e que buscam uma interface segura entre os componentes humanos e outros componentes do sistema levando em consideração o desempenho;
- 126) *Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil* — programa escrito de um Estado com o objectivo de salvaguardar as operações da aviação civil contra actos de interferência ilícita através de regulamentos, práticas e procedimentos que tenham em devida consideração a segurança, regularidade e eficiência das operações aéreas;
- 127) *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 neste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- 128) *Programa de Segurança do Operador Aéreo* — documento em que o operador detalha as medidas e procedimentos adoptados em execução do disposto neste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- 129) *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 neste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- 130) *Provisões de Bordo* — todos os artigos, excepto:
- i.* Bagagem de cabine;
 - ii.* Artigos transportados por outras pessoas que não os passageiros;
 - iii.* Correio e materiais da transportadora aérea, destinados a serem levados para bordo de uma aeronave para serem utilizados, consumidos ou comprados pelos passageiros ou pela tripulação durante um voo.
- 131) *Passageiro Desordeiro* — qualquer passageiro que não respeite as regras de conduta num aeroporto ou a bordo de uma aeronave ou que não siga as instruções do pessoal do aeroporto ou de um membro da tripulação e desse modo perturbe a boa ordem e disciplina;

- 132) *Princípios Relativos a Factores Humanos* — princípios que se aplicam a projectos, certificação, formação, operações e manutenção, que visam estabelecer uma interface segura entre os componentes humanos e outros componentes do sistema, levando em consideração o desempenho do ser humano;
- 133) *Rastreio* — aplicação de meios técnicos ou outros destinados a identificar e/ou detectar armas, explosivos ou outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas que possam ser utilizados para cometer um acto de interferência ilícita;
- Nota:** Alguns objectos ou substâncias perigosas estão classificados como matérias perigosas pelo Anexo 18 e Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Matérias Perigosas por via Aérea (Doc 9284) e devem ser transportadas de acordo com tais instruções. Além disso, o Manual de Segurança da Aviação Civil (Doc 8973 — Restrito) fornece uma lista de artigos que nunca poderão ser transportados na cabina de uma aeronave.
- 134) *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;
- 135) *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;
- 136) *Sala de Embarque* — área restrita de segurança em que o acesso é controlado e os passageiros aceites aguardam o embarque;
- 137) *SARPS* — Normas e Práticas Recomendadas adoptadas pelo Conselho da OACI, segundo as orientações da Convenção;
- 138) *Screeener* — indivíduo devidamente formado e certificado responsável pela execução do rastreio;
- 139) *SDE (Sistema de Detecção de Explosivos)* — sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar, de o indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente do material de que esta seja feita;
- 140) *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;
- 141) *SDEP (Sistema de Detecção de Explosivos Primários)* — sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detectar e de indicar por meio de um alarme o material explosivo contido na bagagem, independentemente do tipo de material que esta foi feita;
- 142) *Segregação* — operação física de separação de passageiros, bagagem e outros objectos que foram verificados, segundo diferentes padrões;

- 143) *Segurança da Aviação* — protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita. Este objectivo é atingido mediante a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais;
- 144) *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;
- 145) *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);
- 146) *Sistema de Informação Antecipada de Passageiros (AIP)* — significa um sistema de comunicações electrónica pelo qual os dados necessários são colectados e transmitidos às agências de controle de fronteira antes da partida ou chegada do voo e disponibilizados na linha principal no aeroporto de entrada;
- 147) *Sistema de Alarme e Vigilância de Controlo de Acessos (SAVCA)* — controla electronicamente o acesso a portas, portas de embarque e outros pontos de entrada que conduzem directa ou indirectamente a área restrita de segurança e alerta as autoridades competentes sempre que se efectue uma entrada não autorizada;
- 148) *Stand de Aeronave* — área da placa prevista para ser utilizada por uma aeronave parqueada;
- 149) *Transporte Aéreo Comercial* — operações envolvendo aeronaves no transporte de passageiros, carga ou correio, mediante contratação ou remuneração;
- 150) *Tripulação* — tripulação de um determinado voo, incluindo a tripulação de cabine e a tripulação técnica;
- 151) *Tripulante* — pessoa encarregue pela transportadora aérea e titular de um cartão de tripulante ou de um certificado de tripulante para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave;
- 152) *Tripulante DHC (Dead Head Crew)* — tripulante que não estando nomeado para o serviço de voo, viaja num voo operado pela transportadora aérea com a qual tem uma relação contratual, por razões de serviço;
- 153) *Terminal* — edifício ou grupo de edifícios principais onde se processam as formalidades e o embarque de passageiros de voos comerciais e de carga;
- 154) *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. E igualmente o espaço onde se conserva a bagagem extraviada até ser expedida, após reclamação;

- 155) *Terminal de Carga* — edifício no qual a carga é armazenada e processada entre o seu transporte aéreo ou terrestre e vice-versa, onde se encontram localizados os serviços que permitem o seu processamento;
- 156) *Teste de Segurança* — testes abertos ou dissimulados feitos para avaliar uma determinada medida de segurança da aviação civil, simulando uma tentativa de cometer um acto ilegal;
- 157) *Trabalho Aéreo* — uma operação em que uma aeronave é utilizada em serviços especializados, tais como na agricultura, na construção, em fotografia aérea, vigilância aérea, observação e patrulha, busca e salvamento, publicidade aérea;
- 158) *Transportadora Aérea* — empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida, que efectua operações aéreas;
- 159) *Transporte Aéreo* — operação de aeronaves envolvendo o transporte comercial de passageiros, carga ou correio;
- 160) *Transporte Aéreo Comercial* — operação efectuada a troco de remuneração ou em regime de fretamento de uma aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio;
- 161) *Tripulação de Voo* — tripulação de operação de uma aeronave incluindo a Tripulação de Cabine (PNC) e a Tripulação de Técnica (PNT);
- 162) *Utilizador de um Aeroporto* — pessoa singular ou colectiva que transporta por via aérea passageiros, correio e/ou carga, com partida do aeroporto em causa ou com destino a esse aeroporto;
- 163) *Veículo Autorizado* — qualquer veículo autorizado pelo Gestor do Aeroporto para operar dentro de uma área restrita, áreas controladas ou outras, através da emissão de um passe válido;
- 164) *Veículo de Passageiros de Placa* — qualquer veículo utilizado para transportar passageiros entre a aeronave e o terminal de passageiros;
- 165) *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;
- 166) *Verificação de Segurança da Aeronave (Security Search)* — inspecção exaustiva no interior e exterior de uma aeronave, com o objectivo de detectar a presença de objectos suspeitos, armas, explosivos ou outros artigos, substâncias ou dispositivos perigosos;
- 167) *Verificação de Antecedentes* — verificação da identidade de uma pessoa e da sua experiência profissional, incluindo os antecedentes criminais, desde que legalmente permitido como parte do processo de avaliação da aptidão de uma pessoa para implementação de controlos de segurança ou para o acesso sem escolta a uma área restrita de segurança;

168) *Voo Comercial* — um voo regular ou não regular ou actividade de voo efectuada para alugar ao público em geral ou a grupos privados a título oneroso;

169) *Voo Doméstico* — voo com origem e destino em território nacional e que não efectua qualquer escala fora dele;

170) *Voo Internacional* — voo com origem, destino ou escala fora do território nacional, incluindo eventuais segmentos domésticos desse voo.

1.3. Aplicabilidade

1.3.1. As medidas de segurança estabelecidas no presente PNSAC são aplicáveis às operações internacionais e domésticas. As disposições contidas no presente Diploma são aplicáveis a todas as entidades públicas e privadas envolvidas directas ou indirectamente nas actividades de facilitação do transporte aéreo e segurança contra actos de interferência ilícita em todo o território nacional, entre outras:

- a) Todos os aeroportos e pistas de pouso na República de Angola;
- b) Operações de aviação civil;
- c) Pessoas nos aeroportos;
- d) Passageiros da aviação civil;
- e) Pessoas que trabalham na indústria da aviação;
- f) Pessoas que ocupam terrenos ou edifícios que fazem parte de um aeroporto;
- g) Pessoas com terrenos adjacentes ou nas proximidades de aeroportos ou instalações de navegação aérea que não façam parte de um aeroporto.

1.3.2. Sem prejuízo do ponto anterior, o presente Programa aplica-se ainda a:

- a) Um operador ou proprietário de um aeroporto;
- b) Um operador ou proprietário de uma aeronave registada em Angola ou aeronave registada em outro Estado e opera em Angola;
- c) Prestador de serviços de tráfego aéreo;
- d) Uma pessoa autorizada com acesso às áreas restritas de segurança de um aeroporto;
- e) Uma pessoa que fornece carga ou correio para transporte aéreo;
- f) Uma pessoa cuja conduta representa um acto de interferência ilícita ou ponha em risco à segurança da aviação civil;
- g) Todas as categorias de operação de aeronave, excepto quando uma disposição específica se refere especificamente a um tipo de operação.

CAPÍTULO II

Princípios Gerais

2. Objectivo Geral do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

2.1. O presente Programa tem como objectivo:

- a) Garantir a segurança dos passageiros, tripulações, pessoal de terra e público em geral, em todos os assuntos relacionados com a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita;

- b) Salvar a aviação civil contra actos de interferência ilícita, fornecendo protecção a:
 - i. Aeronave utilizada para a aviação civil, pessoas e bens a bordo de aeronaves;
 - ii. Aeroportos, pessoas e bens nos aeroportos;
 - iii. Instalações de ajuda à navegação aérea que não estejam dentro do aeroporto.
- c) Regular a conduta de pessoas nos aeroportos e passageiros a bordo de aeronaves para fins de segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- d) Demonstrar a capacidade para responder a uma situação de ameaça ou aumento do nível de ameaça a segurança da Aviação Civil contra Actos de Interferência Ilícita;
- e) Desenvolver, estabelecer e implementar regulamentos, práticas e procedimentos para a salvaguarda da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita, tendo em consideração a segurança, eficiência e a regularidade dos voos;
- f) Garantir a implementação do Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil; Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil e o Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo;
- g) No interesse da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita, as informações e documentos de segurança da aviação civil classificados devem ser objecto de protecção e a sua disseminação deve ser feita mediante autorização, obedecendo ao princípio de necessidade de conhecer para o desempenho de funções;
- h) Assegurar que são empregues equipamentos para o controlo de segurança apropriados, levando em conta a capacidade operacional, técnica e financeira para o alcance dos objectivos de Segurança da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita;
- i. Estabelecer e assegurar a implementação de processos inovadores e procedimentos operacionais para permitir a diferenciação entre o processo de rastreio de passageiros, bagagem, carga, correio e controlos de segurança.

2.2. Objectivos específicos da Autoridade Nacional da Aviação Civil

2.2.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve:

- a) Ter como objectivo principal a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal de terra e do público em geral em todas as questões relacionadas com a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- b) Estabelecer, desenvolver e implementar regulamentos para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita, levando em consideração a segurança, regularidade e eficiência dos voos.

2.2.2. Garantir que tais regulamentos, práticas e procedimentos:

- a) Protejam a segurança de passageiros, tripulação, pessoal de terra e público em geral em todos os assuntos relacionados à protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- b) Sejam capazes de responder rapidamente a qualquer aumento de ameaça de segurança.

2.2.3. Garantir a protecção adequada das informações sensível de segurança da aviação.

2.2.4. Garantir que os operadores utilizem equipamentos de segurança, quando apropriado, na medida operacional, técnica e financeiramente viável para atingir os objectivos de segurança da aviação civil.

2.3. Aplicabilidade das Normas do Anexo 17

2.3.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve:

Aplicar as normas e as práticas recomendadas pelo Anexo 17 às operações da aviação civil internacional e doméstica.

2.4. Medidas de segurança alternativas

2.4.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode autorizar a adopção de medidas de segurança alternativas que garantam um adequado nível de protecção às operações, na base da avaliação do risco feita pelo aeródromo, tratando-se de voos de:

- a) Militares;
- b) Combate a incêndios;
- c) Serviços médicos, emergência ou busca e salvamento;
- d) Trabalho aéreo;
- e) Voos humanitários;
- f) Pesquisa científica.

2.5. Classificação

O PNSAC é um documento não classificado.

2.6. Publicação e divulgação

2.6.1. O cumprimento do PNSAC baseia-se na sua efectiva divulgação no seio de todas as organizações que, directa ou indirectamente, estão implicadas na sua materialização e cumprimento, e no seu conhecimento pelos passageiros e público em geral.

2.6.2. Apesar de devidamente publicado, a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve promover a distribuição do PNSAC aos membros das Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo, aos quais cabe a sua divulgação no seio das respectivas organizações.

2.6.3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve promover ainda a distribuição do PNSAC às companhias aéreas nacionais e estrangeiras, que efectuem voos de e para Angola, aos aeródromos nacionais, aos operadores de *catering*, aos operadores de correios, carga e encomendas, aos operadores de handling, bem como a quaisquer outros com responsabilidades na sua materialização e cumprimento.

2.6.4. Os gestores aeroportuários devem promover a distribuição do PNSAC aos membros das Comissões Aeroportuárias de Facilitação e de Segurança que em virtude das funções que exercem devam conhecê-lo, aplicá-lo e cumpri-lo.

2.7. Adequação e actualização do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

2.7.1. O PNSAC deve ser objecto de contínua actualização e adequação do seu conteúdo para atender aos níveis de ameaça existentes em cada momento, tanto no território, no espaço aéreo sob soberania nacional, como no mundo.

2.7.2. O conteúdo do PNSAC é ajustado às melhores práticas e procedimentos destinados a prevenir riscos e detectar ameaças contra a aviação civil.

2.7.3. No processo de actualização, devem ser tidas em conta as actualizações reguladoras e normativas, em matéria de segurança da aviação civil ditadas pelos organismos internacionais do sector de que Angola seja membro, bem como aquelas que a Autoridade Nacional da Aviação Civil aprovar.

2.7.4. A Autoridade Nacional da Aviação Civil, em estreita colaboração com os membros da Comissão Nacional FAL/SEC, é a entidade responsável pela actualização do PNSAC.

2.7.5. Sempre que se alterar o PNSAC deve ser publicada uma nova versão integral do mesmo.

2.8. Dissuasão

2.8.1. A dissuasão da prática de um acto de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil deve conter o nível de segurança que permita levar o potencial agente da ameaça a concluir que os alvos aeronáuticos estão protegidos e apresentam um alto risco de insucesso em caso de ataque.

2.8.2. Contribui para a manutenção do nível de segurança a adopção de medidas que evidenciam um sistema articulado e eficaz suportado, nomeadamente em protecções físicas, tais como vedações e iluminação, electrónicas como sensores e circuitos fechados de televisão (CCTV), e na presença de pessoal de segurança.

2.9. Detecção

2.9.1. A detecção visa descobrir em tempo oportuno, a intenção de praticar actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, podendo ser efectuada através de dispositivos capazes de detectar:

- a) Tentativas de acesso a aeronaves, instalações de navegação aérea e zonas de segurança restritas, por parte de pessoas não autorizadas;
- b) A presença de artigos proibidos em pessoas e veículos que acedam a aeronaves e às zonas restritas de segurança;
- c) A presença de artigos proibidos em passageiros, na bagagem de cabine, na bagagem de porão, na carga, no *catering* e no correio, ou noutros objectos transportados para o interior de aeronaves e zonas restritas de segurança.

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

2.10. Atraso

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

2.10.2. A presença de barreiras físicas como vedações de segurança, dispositivos anti-escalamamento, fechaduras e selos de segurança nas aeronaves, são exemplos de medidas que devem ser tomadas.

2.11. Resposta

2.11.1. A resposta primária a um acto de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil requer disponibilidade e intervenção imediatas do pessoal de segurança no local da ocorrência, dentro do espaço de tempo concedido pelos sistemas de detecção e de atraso colocados no terreno, por forma a conter ou anular por completo a acção ilegal.

2.11.2. 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.

2.11.3. É provável que o tempo dado pelos sistemas 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.

2.12. Neutralização

A efectiva neutralização de uma tentativa de realização de um acto de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil obriga à intervenção especializada de pessoal das forças e serviços de segurança, com meios necessários para agir e deter.

2.13. Segurança e Facilitação

O Operador Aeroportuário deve providenciar os controlos e procedimentos de segurança para garantir interferência mínima ou atrasos nas actividades da aviação civil, desde que a eficácia desses controlos e procedimentos não sejam comprometidas.

2.14. Cooperação Internacional

2.14.1. Os Estados que solicitarem medidas adicionais de segurança para um voo ou vários voos específicos devem assegurar que foram efectuadas as consultas necessárias assim como considerar medidas alternativas do outro Estado, que sejam equivalentes às solicitadas.

2.14.2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que sejam atendidos, sempre que possível, os pedidos de outros Estados Contratantes em relação à aplicação de medidas de segurança adicionais a um voo específico por operadores de outros Estados.

2.14.3. Nos termos do ponto anterior, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode propor medidas adicionais de segurança alternativas equivalentes às solicitadas.

2.14.4. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve:

- a) Cooperar com outros Estados no desenvolvimento e intercâmbio de informações sobre os Programas Nacionais de Segurança da Aviação Civil, Programas de Formação e Treinamento e Programas de Controlo da Qualidade, sempre que necessário;
- b) Estabelecer e implementar procedimentos para compartilhar com outros Estados Contratantes informações sobre ameaças que se apliquem aos interesses de segurança da aviação desses Estados sempre que possível;
- c) Estabelecer e implementar procedimentos de protecção e manuseio adequados para as informações de segurança compartilhadas por outros Estados Contratantes ou informações de segurança que afectem os interesses de segurança de outros Estados Contratantes a fim de garantir que o uso ou a divulgação inadequada destas informações sejam evitadas;
- d) Notificar a OACI quando tiver compartilhado informações nos termos da alínea a) do referido ponto;
- e) Definir as responsabilidades específicas das Autoridades Policiais no contexto da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita nos aeroportos;
- f) Estabelecer a cooperação e comunicação com outros Países, no desenvolvimento e implementação das práticas e procedimentos de Segurança da Aviação Civil contra actos de interferência ilícita.

2.14.5. A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode:

- a) Sempre que solicitado por outro Estado, compartilhar, conforme apropriado e consistente com sua soberania, os resultados da auditoria realizada pela OACI e as acções correctivas adoptadas;
- b) Incluir em cada um dos seus acordos bilaterais sobre transporte aéreo, uma cláusula relacionada com a segurança da aviação civil, levando em consideração a cláusula-modelo desenvolvida pela OACI;
- c) Disponibilizar a outros Estados Contratantes, mediante solicitação, uma versão escrita das partes pertinentes do seu Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

2.14.6. Celebrar acordos de colaboração para aumentar a sustentabilidade do Sistema de Segurança da Aviação, evitando a duplicação desnecessária dos controlos de segurança.

2.14.7. O acordo referido na alínea anterior deve basear-se na verificação da equivalência dos resultados de segurança garantidos pela aplicação dos controlos de segurança eficazes na origem.

2.15. Inovação, pesquisa e desenvolvimento

2.15.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve procurar:

- a) Promover a pesquisa e o desenvolvimento de novos equipamentos, processos e procedimentos de segurança que melhor atinjam os objectivos da segurança da aviação civil;
- b) Desenvolver novos equipamentos de segurança, levando em consideração os princípios dos factores humanos.

2.15.2. A Autoridade Aeroportuária deve:

- a) Implementar processos e procedimentos inovadores para permitir a diferenciação operacional de rastreio e controlos de segurança com base em critérios claramente definidos;
- b) Utilizar equipamento de segurança avançado, quando tiver que investir em novo equipamento, tendo em vista o alcance dos objectivos de segurança da aviação civil.

CAPÍTULO III

Atribuição de Responsabilidades

3. Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil

3.1.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil é designada como Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil e responsável pelo desenvolvimento de políticas e da supervisão da segurança da aviação civil em conformidade com a Convenção de Chicago.

3.1.2. A Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil exerce as suas competências em todo o território nacional e no espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado Angolano e nas áreas oceânicas atribuídas pela OACJ.

3.1.3. As responsabilidades da Autoridade Nacional da Aviação Civil com a segurança da aviação civil incluem, mas não se limitam ao seguinte:

- a) Coordenar as acções ligadas ao estabelecimento e funcionamento do Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil e orientar a execução das normas, recomendações e procedimentos aprovados;
- b) Desenvolver, implementar e manter o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);
- c) Definir e distribuir as tarefas de implementação de diversos aspectos do PNSAC;
- d) Definir tarefas e estabelecer os meios de coordenação das actividades entre as diversas instituições de Angola, implicadas ou responsáveis em diversos aspectos do PNSAC;
- e) Disponibilizar à administração dos aeródromos, companhias aéreas que operam no território nacional, aos provedores de serviços de tráfego aéreo e outras organizações relevantes, uma versão escrita ou partes pertinentes do PNSAC, bem como instruções e outros elementos de orientação que lhes permita cumprir os requisitos da regulamentação nacional;
- f) Estabelecer e implementar, conforme seja adequado, procedimentos para partilhar de forma prática e oportuna com os seus aeroportos, operadores aéreos e prestadores de serviços de tráfego aéreo e outras entidades interessadas, a informação pertinente que os ajude a efectuar avaliações eficazes do risco de segurança da aviação relacionado com as suas operações;
- g) Rever, preservar a eficácia do PNSAC, 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;

- h) Passar em revista e apoiar os programas de segurança das companhias aéreas e programas de segurança dos aeroportos;
- i) Garantir que o Provedor de Serviço Aeroportuário providencie recursos necessários, incluindo escritórios, material de telecomunicação, equipamento de segurança apropriado, instalações de formação, ou de qualquer outra natureza;
- j) Garantir que os recursos e instalações de apoio necessários aos serviços de segurança da aviação sejam disponibilizados em cada aeroporto que atenda à aviação civil;
- k) Elaborar e rever, segundo as necessidades, as grandes políticas nacionais relativas à segurança da aviação civil;
- l) Elaborar e publicar os programas nacionais completos sobre a segurança da aviação Civil;
- m) Assegurar que as exigências ligadas à arquitectura e infra-estrutura necessárias para implementação de forma óptima das medidas de segurança, estabelecidas no PNSAC, sejam integradas na concepção e na construção de novas instalações e as modificações de instalações existentes nos aeroportos de Angola;
- n) Desenvolvimento, implementação e manutenção do Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação 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;
- o) Desenvolvimento, implementação e manutenção do 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;
- p) Aprovar regulamentos e regras de procedimento em execução das normas legais vigentes e das recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional, no âmbito da segurança da aviação;
- q) Licenciar actividades, autorizar procedimentos e certificar entidades, equipamentos e sistemas, bem como o pessoal afectos à segurança da aviação;
- r) Certificar gestores, inspectores/auditores, agentes de segurança que realizam operações de controlo de acesso e rastreio de pessoas e bagagem, carga, correio, verificações e controlos de segurança da aeronave de acordo com os requisitos do Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação de Segurança da Aviação para garantir que os padrões de desempenho sejam alcançados de forma consistente e confiável;
- s) Desenvolvimento e manutenção de um banco de dados para as pessoas que realizam operações de rastreio, examinadores certificados, instrutores de segurança da aviação e inspectores/auditores;
- t) Credenciar entidades públicas ou privadas para o exercício de funções no âmbito da segurança da aviação;

- u) Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos vigentes em matéria de segurança;
- v) Instaurar processos de inquérito no âmbito da segurança da aviação;
- w) Decidir os processos por infracção a normas e procedimentos de segurança e aplicar as respectivas sanções;
- x) Coordenar o Plano Nacional de Contingência para resposta a actos contra interferência ilícita ocorridos em território nacional;
- y) Convocar e presidir as reuniões das Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo;
- z) Assessorar o Estado Angolano na definição das políticas para a segurança da aviação civil, colaborando na elaboração dos diplomas legais e regulamentares;
- aa) Notificar à OACI e todos os Estados interessados, com a brevidade possível, e através dos canais estabelecidos, qualquer acto de interferência ilícita contra a aviação civil, que ocorra no território angolano, de acordo com o estabelecido no presente Programa;
- bb) Levar a cabo a avaliação de risco em coordenação com os diferentes órgãos representados nas Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo.

3.2. Poderes de Autoridade

3.2.1. No exercício das suas funções e devidamente identificado, a Autoridade Nacional da Aviação Civil e o pessoal dirigente e de inspecção são dotados de autoridade pública, podendo elaborar participações e autos de notícia pelas infracções que detectar, e goza das seguintes prerrogativas:

- a) Aceder e inspeccionar a qualquer momento, com ou sem aviso prévio, as instalações, equipamentos e serviços das entidades com responsabilidades no âmbito da segurança da aviação civil;
- b) Inspeccionar a qualquer momento, com ou sem aviso prévio, as actividades inerentes à implementação das medidas e procedimentos de segurança da aviação civil;
- c) 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;
- d) Requisitar, para a análise, quaisquer equipamentos ou documentos;
- e) Determinar, a título preventivo e com efeitos imediatos, mediante actividades o encerramento de instalações, quando da continuação da actividade e/ou da utilização das instalações possa resultar risco iminente para a segurança de pessoas e bens;
- f) Proceder à identificação de pessoas para efeitos de elaboração de auto de notícia;
- g) 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.

3.2.2. Da suspensão, cessação ou encerramento, quando não determinado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, será lavrado auto que será submetido de imediato àquela Autoridade para efeitos de confirmação no prazo de 48 horas, sob pena de caducidade da medida preventiva.

3.3. Dever de Colaboração

3.3.1. Todas os interessados e entidades, incluindo os seus empregados e colaboradores que exercem actividade no âmbito da aviação civil, têm o especial dever de colaborar com a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil no desempenho das suas funções, designadamente facultando o acesso a locais e materiais sujeitos à inspecção e fornecendo todas as informações que lhes sejam solicitadas.

3.3.2. As pessoas referidas na alínea anterior, bem como testemunhas, peritos ou quaisquer outras pessoas que possam dispor de informação necessária, quando convocados pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil para depor em processo de inquérito, têm igualmente o dever de comparência e colaboração.

3.3.3. A falta de comparência, a recusa de colaboração e a oposição ou obstrução ao exercício das funções da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil é considerado infracção.

3.4. Provedores de Serviços de Navegação Aérea

3.4.1. À ENNA-E.P. — Empresa Nacional de Navegação Aérea cabe a prestação do serviço público em moldes empresariais, relativo à exploração e desenvolvimento das infra-estruturas e dos serviços de apoio à navegação aérea, designadamente o serviço de tráfego aéreo, serviço de informação aeronáutica e o desenvolvimento, instalação, gestão e exploração dos inerentes sistemas de comunicação, navegação, vigilância e infra-estruturas associadas e actividades conexas em cumprimento das normas das organizações e convénios internacionais sobre a aviação civil de que Angola é respectivamente subscritor e Estado-Membro à luz do Decreto Presidencial n.º 206/19, de 1 de Julho.

3.4.2. Ao Provedor de Serviços de Navegação Aérea compete ainda o estabelecimento e aplicação das medidas de segurança que visam prevenir actos de interferência ilícita nas suas instalações.

3.4.3. As responsabilidades de segurança específicas do Provedor de Serviços de Navegação Aérea compreendem entre outras as actividades seguintes:

- a) Elaborar, desenvolver, implementar e rever o Programa de Segurança em cada instalação sob sua administração, detalhando as diversas medidas de segurança aplicáveis e assegurando a sua conformidade com o PNSAC;
- b) Elaborar, desenvolver, implementar e rever o Programa de Formação e Treino de Segurança do Provedor de Serviços de Navegação Aérea, garantindo a conformidade com o PNFTCSAC;
- c) Elaborar, desenvolver, implementar e rever o Programa de Controlo de Qualidade de Segurança do Provedor de Serviços de Navegação Aérea, garantindo a conformidade com o PNCQSAC;

- d) Elaborar, desenvolver, implementar e rever o Plano de Contingência do Provedor de Serviços de Navegação Aérea, em conformidade com o PSA;
- e) Fornecer cópias do Programa de Segurança do Provedor de Serviços de Navegação Aérea ou de partes dele, a todas as companhias aéreas que operam no território nacional e as outras instituições envolvidas no sistema de segurança;
- f) Nomear um Coordenador de Segurança formado e certificado pela ANAC, que será encarregue pela coordenação, aplicação e execução das medidas e procedimentos de segurança em conformidade com as disposições específicas no seu programa de segurança;
- g) Zelar para que as necessidades de segurança da aviação sejam tomadas em consideração na concepção e na construção de novas instalações, bem como nas modificações a fazer nas instalações dos aeródromos.

3.4.4. O Provedor de Serviços de Navegação Aérea deve elaborar e rever o Programa de Segurança do Provedor de Serviços de Navegação Aérea no mínimo uma vez por ano e/ou sempre que for necessário.

3.4.5. Sem prejuízo do disposto no ponto anterior, o Programa de Segurança do Provedor de Serviço de Navegação Aérea deve incluir procedimentos de segurança por escrito sobre a segurança de suas instalações e para dar resposta aos actos de interferência ilícita, de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

3.5. Provedor de Serviços Aeroportuários

3.5.1. O Provedor de Serviços Aeroportuários é responsável pelo estabelecimento, gestão, coordenação e aplicação de medidas de segurança nos aeroportos sob jurisdição para prevenir a aviação civil contra actos de interferências ilícitas.

3.5.2. O Provedor de Serviços Aeroportuários deve criar, coordenar e implementar medidas de segurança para impedir actos de interferência ilícita nos aeroportos sob sua jurisdição de Angola. Tem ainda a responsabilidade de rastrear todas as pessoas, viaturas e bens que entram para as áreas restritas de segurança.

3.5.3. Cada aeroporto que atende a aviação civil deve estabelecer, implementar e manter um Programa de Segurança do Aeroporto escrito em conformidade com os requisitos do Anexo 17 do PNSAC e regulamentos associados.

3.5.4. O Provedor de Serviços Aeroportuários deve elaborar e rever o PSA no mínimo 1 (uma) vez por ano e/ou sempre que for necessário, em resposta de qualquer revisão do PNSAC ou alteração na organização aeroportuária para garantir que o mesmo reflecta com precisão as acções a serem tomadas por todas as partes envolvidas na sua implementação. Após a revisão dos respectivos PSA, o Provedor de Serviços Aeroportuários deve submeter as alterações à Autoridade Nacional da Aviação Civil para a aprovação e subsequentemente remeter para cada detentor dos PSA's dos respectivos aeroportos as revisões necessárias para assegurar a actualização contínua dos mesmos.

3.5.5. Os PSA devem ser objecto de contínua actualização e adequação do seu conteúdo para atender aos níveis de ameaça existentes em cada momento.

3.5.6. As responsabilidades de Segurança específicas do Provedor de Serviços Aeroportuários compreendem outras as actividades as seguintes:

- a) Elaborar, implementar, manter e rever periodicamente o Programa de Segurança do aeroporto/aeródromo (PSA) expondo detalhes das diversas medidas de segurança em vigor no aeroporto, garantindo a conformidade com o PNSAC;
- b) Elaborar, desenvolver, implementar e rever o Programa de Formação e Treino de Segurança Aeroportuário, garantindo a conformidade com o PNFTCSAC e PNSAC;
- c) Elaborar, desenvolver, implementar e rever um Programa Interno de Controlo de Qualidade de Segurança Aeroportuário para garantir a implementação efectiva dos controlos de segurança por meio de testes periódicos e avaliação da eficácia do programa de segurança aeroportuária, garantindo a conformidade com o PNCQSAC e PNSAC;
- d) Elaborar, desenvolver, implementar e rever o Plano de Contingência Aeroportuário de cada aeroporto para a gestão de actos de interferência ilícita em conformidade com o presente PNSAC. O Plano de Contingência deve assegurar a resposta e a gestão em tempo útil de actos de interferência ilícita e outros incidentes relacionados com a segurança da aviação, incluindo:
 - i. Apreensão ilegal de aeronaves;
 - ii. Destruição de uma aeronave em serviço;
 - iii. Tomada de reféns a bordo de aeronaves ou em aeródromos.
- e) Intrusão pela força a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou recinto de uma instalação aeronáutica;
- f) Introdução a bordo de uma aeronave ou aeroporto de armas ou dispositivos (ou substâncias) perigosos para fins criminosos;
- g) Uso de uma aeronave em serviço com a finalidade de causar morte, lesões corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao meio ambiente;
- h) Comunicação de informações falsas que comprometam a segurança de uma aeronave em voo, em terra, ou a segurança de passageiros, tripulantes, pessoal em terra, ou a segurança de passageiros, tripulantes, pessoal de terra e o público num aeroporto ou nos recintos de uma instalação da aviação civil;
- i) Acção e procedimentos em casos de sabotagem e ameaças de bomba;
- j) Procedimentos quando um item suspeito é encontrado;
- k) Evacuação e busca de instalações aeroportuárias;
- l) Medidas adicionais de segurança a serem decretadas durante períodos de maior ameaça;
- m) Fornecer cópias do PSA, ou de partes dele, a todas as companhias aéreas que operam no território nacional e as outras instituições envolvidas no sistema de segurança;

- n) Convocar e presidir as reuniões da Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança da Aviação Civil;
- o) Nomear um Gestor/Responsável de Segurança do aeroporto, que será encarregue de coordenar a implementação das disposições específicas do PSA;
- p) Assegurar e estabelecer o funcionamento da Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança da Aviação Civil, de acordo com o PNSAC;
- q) Zelar para que as necessidades de segurança da aviação sejam tomadas em consideração na concepção e na construção de novas instalações, bem como nas modificações a fazer nas instalações dos aeródromos;
- r) Assegurar a implantação e funcionamento do Centro de Operações de Emergência (COE);
- s) Garantir o cumprimento das responsabilidades no âmbito de Segurança da Aviação Civil dos concessionários do aeroporto;
- t) Definir limites entre o lado-terra e lado-ar e as zonas restritas de segurança;
- u) Submeter a zona restrita a uma verificação de segurança quando haja suspeita ou se constata um acesso não autorizado;
- v) Emitir nos termos do presente Programa os passes de acesso aeroportuário e os livre-trânsitos de veículos e manter os registos actualizados dos mesmos;
- w) Emitir e disponibilizar, em todos os pontos de acesso à zona restrita de segurança do aeroporto, listagens dos passes de acesso aeroportuário e livre-trânsitos de veículos válidos extraviados, furtados e não devolvidos, ou implementar outro sistema que permite assegurar de forma razoável, a detecção de tentativas de utilização indevida destes cartões;
- x) Gerir o sistema de videovigilância (CCTV) dos aeródromos;
- y) Efectuar o controlo de acesso para pessoas e veículos nos aeroportos sob sua jurisdição;
- z) Inspeccionar os passageiros, tripulantes e suas bagagens de cabina e de porão, funcionários, visitantes ou outras pessoas e os respectivos bens, verificar e inspeccionar todas viaturas que tenham acesso às áreas restritas dos aeroportos;
- aa) Rastrear todos artigos destinados a serem vendidos nas lojas *free-shop* e a bordo das aeronaves;
- bb) Coordenar a implementação das medidas de segurança no lado-terra dos aeroportos sob sua jurisdição;
- cc) Assegurar recursos humanos devidamente treinados e certificados para a execução das medidas de controlo de acesso, rastreio de pessoas, bagagens, carga, correio, encomendas expressas, provisões de aeródromos introduzidos em ARS, em conformidade com os programas nacionais.

3.5.7. Os Programas de Segurança Aeroportuários devem conter no mínimo:

- a) Detalhes sobre as medidas e procedimentos específicos de segurança a serem implementados pelas diferentes entidades com responsabilidades na segurança da aviação civil no aeroporto e assegurar que as mesmas cumpram com os requisitos deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- b) Descrever as medidas de segurança aplicáveis no controlo de passageiros, bagagem de mão, bagagem de porão, carga, correio, encomendas postais, algumas categorias de passageiros, incluindo VIP, Diplomatas, pessoal de terra, passageiros portadores de deficiências, pessoas inadmissíveis, deportados e passageiros sob escolta, o controlo de armas de fogo e outros tipos de armas e a segurança das aeronaves;
- c) Prever a nomeação de um Gestor de Segurança em cada aeroporto que será responsável pela coordenação da implementação dos requisitos deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- d) Prever o estabelecimento de uma comissão de segurança no aeroporto que é um órgão de natureza consultiva para contribuir na coordenação e monitorização da implementação dos requisitos deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- e) Descrever as actividades do aeroporto, com referências específicas das demarcações, as horas das operações e as actividades das instituições e entidades que operam ou usam o aeroporto;
- f) Prever a distribuição de relatórios e resumos sobre vários aspectos de segurança do aeroporto, Circulares de Informação de Segurança, inquéritos de segurança, incidentes de segurança e relatórios dos pontos de escrutínio de segurança, bem como as comunicações para todas as entidades relevantes e aos órgãos de informação (se tal for necessário no interesse de segurança da aviação civil), salvaguardando as normas de protecção de informações de Segurança da Aviação Civil Contra Actos Ilícitos, segundo o critério de efectiva necessidade de conhecer essas informações;
- g) Prever as medidas de segurança aplicáveis no aeroporto, controlo de segurança de passageiros, bagagem de mão, bagagem de porão, carga, encomendas postais, algumas categorias de passageiros, incluindo VIP, Diplomatas, pessoal de terra, passageiros portadores de deficiências, pessoas inadmissíveis, deportados e passageiros sob escolta, o controlo de armas de fogo e outros tipos de armas, a segurança das aeronaves e o equipamento de segurança e as suas especificações;
- h) Providenciar os detalhes sobre o número, localização, manutenção e calibração do equipamento de segurança, incluindo o equipamento de raio-X, equipamento de detecção de explosivos, detectores manuais e pórticos detectores de metais, câmaras de simulação, cães detectores de explosivos e o equipamento de desactivação de explosivos;
- i) Providenciar o estabelecimento dos planos de contingência do aeroporto;

- j) Prever que os gestores do aeroporto, pessoal de segurança do aeroporto, operador de aeronaves, Polícia, Militares, Alfândegas, Migração, tripulações de voo, instituições, entidades concernentes, e outro pessoal do aeroporto tenham a formação e treino teórico-prático de segurança da aviação civil, apropriados ao exercício das suas funções;
- k) Estabelecer o requisito da integração das necessidades de segurança da aviação civil na concepção e construção de novas facilidades e nas alterações das facilidades existentes no aeroporto;
- l) Desenvolver, implementar e manter actualizado um programa interno de controlo de qualidade de cada aeroporto, de acordo com o PNCQSAC, e subsequentemente submeter à aprovação da Autoridade de Segurança da Aviação Civil de Angola;
- m) Prever o desenvolvimento de planos de contingências, que incluam:
 - i. Medidas e procedimentos de gestão de resposta a actos de pirataria contra aeronaves e de tomada de reféns num aeroporto ou numa aeronave;
 - ii. Acessos e procedimentos em caso de sabotagem, incluindo ameaças de bomba contra uma aeronave ou aeroporto;
 - iii. Acessos e procedimentos em caso de ataques terroristas contra aeronaves e o aeroporto, incluindo ataques com armas químicas, biológicas e/outras;
 - iv. Procedimentos aplicáveis em caso de descoberta ou acreditar-se que um artigo proibido esteja a bordo de uma aeronave;
 - v. Evacuação e revista de aeronave no solo;
 - vi. Medidas especiais de segurança a serem activadas nos períodos de ameaça elevada ou para voos e rotas críticas;
 - vii. Quaisquer outras matérias prescritas pela Autoridade de Segurança da Aviação Civil de Angola;
 - viii. Para mais detalhes são fornecidos no APÊNDICE 1 — Modelo de Programa de Segurança do Provedor de Serviços Aeroportuários.

3.6. Operador Aéreo

3.6.1. Os Operadores Aéreos que asseguram as ligações internacionais e domésticas a partir de Angola devem antes do início das operações elaborar, implementar e submeter para aprovação da ANAC os Programas de Segurança do Operador Aéreo, de Formação e Treino, de Controlo de Qualidade de Segurança e o Plano de Contingência, por forma a satisfazer as exigências do PNSAC/PNFTCSAC/PNCQSAC.

3.6.2. Os Operadores Aéreos Nacionais que asseguram ligações domésticas ou internacionais devem elaborar, implementar e manter um programa de segurança que satisfaça as exigências do PNSAC e demais regulamentos aplicáveis.

3.6.3. Os operadores nacionais que prestam serviço de transporte aéreo internacional em regime de *code-sharing* ou outro regime de cooperação com outro operador devem notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil da natureza desses arranjos, incluindo a identificação desse operador.

3.6.4. O Operador Aéreo deve rever o Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA) no mínimo 1 (uma) vez por ano e/ou sempre que for necessário, em resposta de qualquer revisão do PNSAC ou alteração na organização do Operador Aéreo para garantir que o mesmo reflecta com precisão as acções a serem tomadas por todas as partes envolvidas na sua implementação. Após a revisão do PSOA, o Operador Aéreo deve submeter as alterações à Autoridade Nacional da Aviação Civil para a aprovação e subsequentemente remeter para cada detentor do PSOA as revisões necessárias para assegurar a actualização contínua do PSOA.

3.6.5. O Programa de Segurança do Operador Aéreo (PSOA) deve ser objecto de contínua actualização e adequação do seu conteúdo para atender aos níveis de ameaça existentes em cada momento.

3.6.6. O Programa de Segurança do Operador Aéreo deve especificar as práticas e os procedimentos que o operador 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 aplicadas no aeroporto onde opera.

3.6.7. Os Operadores Aéreos Estrangeiros que efectuem o transporte comercial de passageiros de e para Angola devem estabelecer, implementar e manter procedimentos suplementares de segurança para as escalas onde operam que satisfaça as exigências do PNSAC e demais regulamentos aplicáveis.

3.6.8. Os Operadores Aéreos Estrangeiros que pretendam efectuar operações para Angola devem antes do início das operações enviar à ANAC para aprovação, os procedimentos suplementares de segurança que cumpram com os requisitos de segurança estabelecidos no PNSAC.

3.6.9. Sempre que um Operador Aéreo Nacional pretenda abrir uma rota internacional, deve assegurar-se mediante visitas prévias de avaliação feitas por pessoal devidamente treinado e certificado, ao aeródromo para onde pretenda voar e as entidades que lhe prestam serviços com implicação directa na segurança que existem localmente, condições adequadas de segurança de modo a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.

3.6.10. O resultado da avaliação feita deve ser submetido à ANAC, juntamente com o pedido de abertura da nova rota internacional.

3.6.11. O Programa de Segurança do Operador Aéreo deve conter no mínimo:

- a) Os objectivos do Programa e as responsabilidades para assegurar a sua implementação;
- b) A organização das funções e as responsabilidades de Segurança da Aviação Civil do operador, incluindo a designação da pessoa responsável pela Segurança da Aviação Civil;
- c) As medidas de segurança específicas, incluindo:
 - i. Verificações e controlos de segurança da aeronave antes do voo;
 - ii. Os Planos de Contingência e de Emergência relativos aos actos de interferência ilícita, incluindo a captura ilícita de aeronaves, sabotagem, extorsão e ameaça de bomba.
- d) O treino do pessoal;

- e) Os procedimentos para o escrutínio de passageiros, bagagem de mão e bagagem de porão, caso estas funções não sejam atribuídas à polícia, ao operador do aeroporto, ou outra entidade no aeroporto;
- f) Os procedimentos para assegurar que os passageiros que desembarcam nas escalas de trânsito e de transferência, não deixem armas, explosivos e outros engenhos perigosos a bordo das aeronaves;
- g) A reconciliação da bagagem de porão com os passageiros que embarcam, incluindo a dos passageiros em trânsito e em transferência;
- h) O tratamento de passageiros que tenham sido objecto de processos judiciais ou administrativos;
- i) Os procedimentos para o transporte de armas na cabine ou no porão de aeronaves;
- j) Os procedimentos aplicáveis em voo, em caso de descoberta ou acreditar-se que existe um artigo proibido a bordo de uma aeronave;
- k) A segurança e o controlo de acessos às aeronaves parqueadas;
- l) A protecção da bagagem de porão, carga, correio, encomendas postais, aprovisionamentos de bordo e suprimentos e peças de reposição;
- m) Os procedimentos de resposta das tripulações e outro pessoal em caso de ocorrências e ameaças;
- n) A protecção de documentos de voo;
- o) Os procedimentos do escrutínio, protecção e controlo de suprimentos de voo, conhecidos e não conhecidos;
- p) As medidas para assegurar a eficácia do Programa, incluindo a formação e treino adequado do pessoal, o teste periódico e a avaliação do programa de segurança;
- q) A prevenção de passageiros não autorizados;
- r) As medidas de segurança em vigor, respeitantes aos passageiros VIP, Diplomatas e pessoas portadoras de deficiências;
- s) A recepção, disseminação e responsabilidades sobre as circulares de informação de segurança, bem como sobre relatórios e inquéritos de segurança;
- t) Os procedimentos relativos aos canais e métodos de comunicação de informações com os Comités de Segurança dos Aeroportos;
- u) A descrição das actividades do operador de aeronaves, bem como a política e procedimentos relativos à segurança de cada actividade;
- v) As medidas de segurança em vigor, relativos à segurança do operador de aeronaves, ao controlo de segurança de passageiros, bagagem de mão, bagagem de porão, carga, correio, encomendas postais, serviço de *courier* e medidas relativas a certas categorias de passageiros, incluindo VIP, Diplomatas, pessoal de terra, passageiros portadores de deficiências, passageiros inadmissíveis, deportados e passageiros sob escolta, o transporte de armas de fogo e armas de outros tipos, a segurança da aeronave e o equipamento de segurança;

- w) Os Planos de Contingência relativos aos actos de interferência ilícita, incluindo a captura ilícita de aeronave, sabotagem, extorsão, ameaça de bomba, interferências com o pessoal, bem como a formação e treino do pessoal, (incluindo o pessoal de segurança), que devem estar em conformidade com este Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, Programa de Segurança do Aeroporto e planos de contingência do aeroporto, concernentes;
- x) Quaisquer outras matérias prescritas pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação de Angola;
- y) Para mais detalhes são fornecidos no APÊNDICE 2 do NTA 32, o Modelo de Programa de Segurança do Operador Aéreo.

3.6.12. O Programa de Segurança do Operador de Aéreo deve estar em conformidade com os requisitos estabelecidos no presente Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

3.6.13. Remeter os Programas de Segurança, de Formação e Treino e de Controlo de Qualidade de Segurança de Segurança de Operador Aéreo, e quaisquer alterações ou emendas à Autoridade Nacional da Aviação Civil, para aprovação.

3.6.14. Efectuar o Inquérito/Pesquisa de Segurança, como avaliação prévia, do pessoal, devidamente treinado e certificado do aeródromo/aeroporto, sempre que existir a necessidade de abrir uma nova rota internacional;

3.6.15. Remeter o Relatório Final do Inquérito/Pesquisa de Segurança da Autoridade Nacional da Aviação Civil, juntamente com o pedido de abertura da nova rota internacional.

3.7. Operadores de Restauração (*Catering*)

3.7.1. Os operadores de restauração (*catering*) que prestam serviços em Angola devem implementar um programa de segurança do operador de *catering*, de Formação e Treino, de Controlo de Qualidade de Segurança e o Plano de Contingência, adequado para cumprir os requisitos do PNSAC. Uma cópia escrita do Programa de Segurança do Operador de Restauração (*catering*) deve ser submetida à Autoridade Nacional da Aviação Civil para análise e aprovação.

3.7.2. O Programa de Segurança de um Operador de Restauração (*catering*) deve especificar as práticas e procedimentos a seguir pelo operador de restauração para proteger os materiais de restauração, contra actos de interferência ilícita. Cada Programa de Segurança do Operador de Restauração deve incluir, no mínimo:

- a) Objectivos do programa e responsabilidade por assegurar sua implementação;
- b) Organização das funções e responsabilidades de segurança do operador da restauração, incluindo a designação da pessoa treinada e qualificada do operador de *catering*, responsável pelo desenvolvimento, implementação e manutenção do Programa de Segurança do Operador de *catering*;
- c) Medidas de segurança específicas, incluindo:
 - i. Procedimentos para garantir que todos os materiais e lojas para restauração aos operadores de aeronaves cumprem com os requisitos do Programa;

- ii.* Procedimentos para assegurar que os materiais de *catering* e lojas de operadores e suprimentos, destinados ao transporte em voo de passageiros estejam sujeitos a controlos de segurança e protecção adequados, incluindo inspecção física, rastreio electrónico ou rastreio por outros meios, além de documentação/identidade e registo positivos aceitáveis antes da entrega às aeronaves;
 - iii.* Medidas e procedimentos para proteger provisões de restauração e documentos arquivados;
 - iv.* Medidas e procedimentos para proteger materiais para restauração e lojas de interferências que possam causar introdução de itens a bordo das aeronaves que podem ser utilizados para cometer actos de interferência ilícita;
 - v.* Medidas e procedimentos para a aceitação de materiais, lojas e mercadorias de *catering*;
 - vi.* Medidas e procedimentos de segurança durante a preparação e armazenamento de itens de restauração;
 - vii.* Procedimentos para assegurar a inspecção física de remessas e selos de restauração (*catering*).
- d)* Medidas e procedimentos para garantir o controlo de estoque e auditoria de selos;
 - e)* Procedimento para protocolos de veículos selados para carrinhos de *catering* e/ou veículos de *catering*;
 - f)* Procedimentos para a manutenção de registos de números de selos aplicados e acompanhando os manifestos com números de selos;
 - g)* Medidas de segurança durante o transporte e entrega na aeronave;
 - h)* Procedimentos para a recepção de mercadorias e materiais de restauração pelo Operador da Aeronave;
 - i)* Procedimentos para o manuseio de lojas ou suprimentos que tenham sido adulterados;
 - j)* Plano de Contingência para garantir a resposta oportuna a incidentes relacionados à segurança da aviação, incluindo:
 - i.* Acção e procedimentos em casos de sabotagem e ameaças de bomba;
 - ii.* Evacuação e pesquisa de instalações de restauração quando um item suspeito é encontrado;
 - iii.* Medidas adicionais de segurança a serem adoptadas na instalação de restauração durante períodos de ameaça acrescida;
 - iv.* Provisão ao Operador da Aeronave e Autoridade Nacional da Aviação Civil sobre documentos de embarque requeridos, registos de suprimentos e equipamentos aceites e lojas de *catering* e suprimentos oferecidos para o transporte aéreo, registos de treino de funcionários e outros documentos de *catering* aplicáveis;

- k) Instituição de medidas para garantir a eficácia do programa de segurança do agente de restauração, incluindo formação adequada e certificação do pessoal que implementa os controlos de segurança da aviação para garantir a eficácia do pessoal no desempenho de suas funções atribuídas;
- l) Desenvolvimento e implementação de um programa interno de controlo de qualidade, para garantir a aplicação adequada dos controlos de segurança por meio de testes periódicos e avaliação do programa de segurança do operador de *catering*;
- m) Cumpra com as exigências do Normativo Técnico n.º 18, vigente, sobre Mercadorias Perigosas;
- n) Para mais detalhes, são fornecidos no APÊNDICE 3 do NTA 32, o Modelo de Programa de Segurança do Operador de Restauração (*Catering*).

3.7.3. O operador de Restauração deve rever o seu Programa de Segurança no mínimo 1 (uma) vez por ano e/ou sempre que for necessário, em resposta de qualquer revisão do PNSAC ou alteração na organização do operador de *catering* para garantir que o mesmo reflecta com precisão as acções a serem tomadas por todas as partes envolvidas na sua implementação. Após a revisão do PSOC, o Operador de Catering deve submeter as alterações à Autoridade Nacional da Aviação Civil para aprovação.

3.8. Prestadores de Serviços de Assistência em Escala (*Handling*)

3.8.1. As responsabilidades de segurança específicas dos prestadores de serviços de assistência em escala compreendem entre outras, as actividades seguintes:

- a) Elaborar, implementar e supervisionar o programa de segurança do prestador de serviço de assistência em escala além da sua revisão;
- b) Especificar, no programa de segurança, as práticas e os procedimentos a serem adoptados, visando a protecção dos passageiros, tripulantes, pessoal de terra, aeronaves e instalações contra actos de interferência ilícita;
- c) Elaborar o 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 Nacional da Aviação Civil, o seu programa de segurança e seus apêndices contendo procedimentos específicos dos aeródromos onde opera, após a devida compatibilização com os respectivos PSA e PSOA;
- e) Nomear um responsável de segurança qualificado, de acordo com o PNFTCSAC, encarregue pela boa execução do programa de segurança;
- f) Indicar nos aeródromos onde operam, as pessoas responsáveis pela implementação das medidas de segurança prescritas no seu programa de segurança;
- g) Estabelecer e implementar os programas de controlo de qualidade interno e ainda os planos de contingência AVSEC;
- h) Providenciar formação AVSEC aos seus trabalhadores de acordo com a natureza das suas funções e em conformidade com PNFTCSAC;

- i) Cancelar o embarque de passageiros, bagagens, carga, correio e *catering*, que não cumpram os requisitos de controlo de segurança previstos no PNSAC, por colocarem em risco os passageiros, tripulantes e eventualmente, pessoas em terra;
- j) Garantir que as bagagens, carga, correio, *catering* sejam protegidas de qualquer interferência não autorizada após aplicação de controlos de segurança e que o acesso às instalações e aos veículos de transporte seja controlado;
- k) Garantir que a recepção, tratamento e manuseamento das bagagens, carga, correio, *catering* sejam efectuados por pessoal devidamente recrutado e treinado;
- l) Desenvolver e implementar procedimentos de segurança relativos ao transporte e entrega de bagagens, carga, correio e *catering* a uma transportadora aérea;
- m) Realizar actividades de controlo de qualidade interno, para assegurar que as medidas e procedimentos de segurança previstos no programa de segurança dos prestadores de serviços de assistência em escala e no PNSAC são efectivamente implementadas e eficazes.

3.8.2. O Prestadores de Serviços de Assistência em Escala (*Handling*) deve rever o seu Programa de Segurança, no mínimo, 1 (uma) vez por ano e/ou sempre que for necessário, em resposta de qualquer revisão do PNSAC ou alteração na organização do Prestador de Serviços de Assistência em Escala para garantir que o mesmo reflecta com precisão as acções a serem tomadas por todas as partes envolvidas na sua implementação. Após a revisão do Programa de Segurança, os Prestadores de Serviços de Assistência em Escala devem submeter as alterações à Autoridade Nacional da Aviação Civil para aprovação.

3.9. Agentes Reconhecidos

3.9.1. As responsabilidades específicas dos Agentes Reconhecidos compreendem entre outras actividades as seguintes:

- a) Elaborar, controlar, implementar e supervisionar o seu programa de segurança, além da sua revisão;
- b) Nomear um responsável de segurança qualificado, de acordo com o PNFTCSAC, encarregue pela boa execução do programa de segurança;
- c) Garantir que toda a expedição seja submetida a controlos de segurança e que não contêm nenhum artigo proibido ou mercadoria perigosa não declarada;
- d) Garantir que as expedições sejam protegidas de qualquer interferência não autorizada após o rastreio e que o acesso às instalações e aos veículos de transporte sejam devidamente controlados;
- e) Garantir que a recepção, tratamento e manuseamento das expedições sejam efectuados por pessoal devidamente recrutado e treinado;
- f) Realizar actividades de controlo interno, para assegurar que as medidas e procedimentos de segurança previstos no respectivo programa de segurança e no PNSAC são efectivamente implementados e eficazes.

3.9.2. Os Agentes Reconhecidos devem rever o seu Programa de Segurança, no mínimo, 1 (uma) vez por ano e/ou sempre que for necessário, em resposta de qualquer revisão do PNSAC ou alteração na organização do Agente Reconhecido para garantir que o mesmo reflecta com precisão as acções a serem tomadas por todas as partes envolvidas na sua implementação. Após a revisão do PSAR, o Agente Reconhecido deve submeter as alterações à Autoridade Nacional da Aviação Civil para aprovação.

3.10. Concessionários dos Aeroportos/Aeródromos

3.10.1. Os Concessionários dos aeroportos/aeródromos são as pessoas ou empresas, as quais o Provedor de Serviços Aeroportuários tenha concedido uma licença ou outro documento legal, que os habilite a explorar uma área de negócios no aeroporto. Trata-se, por exemplo, das organizações e operadores aéreos que tenham sob seu controlo edifícios, hangares e/ou outras instalações no aeroporto, que não sejam directamente administradas pelo Provedor de Serviços Aeroportuários, incluindo Provedores de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo.

3.10.2. Cada concessionário do aeroporto/aeródromo, cuja instalação se encontra no limite entre o lado-terra e o lado-ar, ou permite o acesso ao lado-ar a partir do lado-terra, é responsável pelo controlo de acesso por essa instalação, de acordo com as disposições e exigências estabelecidas no Programa de Segurança Aeroportuário (PSA), bem como desenvolver um programa de controlo de qualidade de segurança interno.

3.10.3. Os concessionários nos aeroportos/aeródromos são responsáveis por garantir o seguinte:

- a) Os funcionários da respectiva empresa são submetidos a acções de formação inicial e contínua ou de sensibilização em Segurança da Aviação Civil;
- b) Sejam mantidos registos das acções formativas efectuadas;
- c) Os funcionários exibam de forma permanente os passes de acesso, nas áreas restritas de segurança;
- d) Que nenhuma pessoa não autorizada tenha acesso às áreas restritas através de suas instalações;
- e) Familiarização com os procedimentos de resposta em caso de incidentes de segurança, avisos ou alertas;
- f) Contribuir para a vigilância geral de segurança e assegurar que seus funcionários sejam adequadamente informados sobre os requisitos de segurança do aeroporto e que tenham recebido treinamento apropriado de conscientização de segurança;
- g) Proteger itens lacrados, armazenados ou em circulação nas suas instalações, em particular itens destinados ao transporte aéreo;
- h) Os locatários do aeroporto que operam dentro de uma área restrita de segurança e participam da interacção com o cliente devem restringir a gama de itens oferecidos ou vendidos aos clientes para artigos que não apresentem risco potencial à segurança ou protecção. Quando determinados artigos restritos precisarem ser utilizados como ferramentas de comércio, deve ser solicitada por escrito a autorização ao Operador Aeroportuário para o manuseio e uso desses artigos dentro da área restrita de segurança;

- i)* Garantir que nenhuma mercadoria material seja transportada para o lado de fora de suas instalações, a menos que sejam devidamente seleccionados;
- j)* Garantir que toda a equipe que trabalha dentro de áreas restritas de segurança seja submetida a controlos de segurança antes de entrar nas áreas restritas;
- k)* Desenvolver, implementar e manter um programa de segurança de acordo com as disposições estabelecidas neste programa ou Programa de Segurança do Aeroporto (PSA) e submetê-lo ao Operador Aeroportuário para a aprovação;
- l)* Estabelecer e implementar os programas de controlo de qualidade interno de segurança da aviação civil;
- m)* Designar uma pessoa responsável pelo estabelecimento, manutenção e implementação do programa de segurança do concessionário;
- n)* Notificar imediatamente o Operador Aeroportuário, e/ou Autoridade Nacional de Segurança quando houver:
 - i.* Bagagem desacompanhada localizada em sua área de responsabilidade;
 - ii.* Pacotes suspeitos, artigos ou bens em sua área de responsabilidade;
 - iii.* Uma ameaça específica contra o aeroporto;
 - iv.* Uma quebra de segurança.
- o)* Manter o Plano de Contingência, consistente com as suas responsabilidades em conformidade com o Plano de Contingência do Aeroporto;
- p)* O Concessionário deve submeter à Autoridade o seu programa de segurança para a revisão e aprovação, quando necessário.

3.11. Polícia Nacional de Angola

3.11.1. A Polícia Nacional de Angola (PNA) é responsável pela manutenção da ordem e tranquilidade pública e pela segurança dos aeroportos/aeródromos de Angola.

3.11.2. A Polícia Nacional de Angola, no âmbito das suas atribuições de segurança interna, adopta as medidas e procedimentos inerentes à prevenção e repressão dos actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

3.11.3. Controla e coordena a actividade de investigação criminal e instruir processos, crimes de competências da PNA, nos termos estabelecidos pela legislação processual penal (DIIP).

3.11.4. No âmbito específico da segurança dos Aeroportos/Aeródromos Nacionais e Internacionais implantados na sua área de competência territorial, compete à Polícia Nacional de Angola implementar as medidas e procedimentos estabelecidos no Programa de Segurança do Aeroporto, designadamente:

- a)* Detecção de actos criminosos e de interferência ilícitas contra as instalações e serviços da Aviação Civil;
- b)* Vigilância e patrulhamento aleatório, contínuo e imprevisível de todas as áreas dos aeroportos;
- c)* Garantir o controlo de multidões;

- d) Emitir parecer prévio e vinculativo ao provedor de serviço aeroportuário sobre a emissão de cartões de identificação aeroportuária que permitam o acesso aos aeroportos e aeródromos situados na sua área de competência territorial e aos aeroportos habilitados a processar voos extra-comunitários;
- e) Coordenar, no âmbito das suas competências e atribuições, o conjunto das acções respeitantes às várias situações de contingência:
 - i. Controlo de passageiros à chegada e à partida, a fim de detectar, eventualmente, as pessoas que possam constituir uma ameaça para a aviação Civil;
 - ii. Coordenar com as outras autoridades competentes especializadas na resposta e solução de acontecimentos em caso de intervenção armada, negociação, tomada de reféns, desactivação de engenhos explosivos, desvio de aeronaves, sabotagem, ameaça de bomba ou outra ameaça, de ataques em terra e desordens civis como prática de terrorismo;
 - iii. Resposta especializada, sobretudo no domínio de unidades antiterroristas, intervenções armadas, negociação em caso de tomada de reféns e desactivação de engenhos explosivos, para busca, remoção e desactivação;
 - iv. Garantir a Formação inicial e contínua em Segurança da Aviação Civil para o pessoal da Polícia Nacional, colocado nos aeroportos/aeródromos, em práticas e procedimentos de Segurança da Aviação.
- f) Compete ainda à PNA a protecção das instalações de navegação aérea implantadas na sua área de competência territorial, conforme estabelecido no Programa de Segurança Aeroportuária (PSA);
- g) Proceder à busca, detecção, remoção e desactivação de engenhos explosivos;
- h) Efectuar a tomada de aeronave, objecto de intervenção ilegal, nas situações em que tal seja determinado;
- i) Fornecer uma capacidade de resposta armada rápida aos principais incidentes no aeroporto e aeródromos;
- j) Detenção de criminosos que procederem à introdução de armas, artefactos explosivos, dispositivos ou materiais perigosos a bordo de uma aeronave ou em Aeroporto/Aeródromo ou instalações aeroportuárias, com propósito criminoso;
- k) Detenção de cidadãos que procederem à violência contra pessoas a bordo de aeronaves, nos Aeroportos/Aeródromos, ou instalações aeroportuárias, que, pela sua natureza, coloca em perigo a segurança da aviação civil;
- l) Fornecer resposta especializada, incluindo, mas não limitado a unidades antiterroristas, intervenção armada e negociação de reféns;
- m) Formação de pessoal policial adequado nas práticas e procedimentos de segurança da aviação pertinentes às suas operações;
- n) Assegurar a participação de um dos membros da Polícia Nacional nas reuniões da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil e a nível do aeroporto;
- o) Controlo e fiscalização das actividades das empresas privadas de segurança e dos sistemas de auto protecção.

3.12. Serviço de Investigação Criminal (SIC)

3.12.1. Na respectiva esfera de atribuições, o Serviço de Investigação Criminal (SIC) concorre para a prevenção e repressão dos actos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

3.12.2. No âmbito específico da segurança da aviação civil, é competência reservada ao SIC a investigação dos seguintes crimes contra a segurança da aviação civil:

- a) Captura/sequestro ilícito de Aeronave em terra ou em voo;
- b) Constituição de reféns a bordo de uma Aeronave, em um Aeroporto/Aeródromo ou instalações aeroportuárias;
- c) Entrada forçada a bordo de uma aeronave ou em um Aeroporto/Aeródromo ou instalações aeroportuárias;
- d) Introdução de armas, artefactos explosivos, dispositivos ou materiais perigosos a bordo de uma aeronave ou em um Aeroporto/Aeródromo ou instalações aeroportuárias, com propósito criminoso;
- e) Sabotagem/ataque armado a uma aeronave, Aeroporto/Aeródromo ou instalações aeroportuárias;
- f) Comunicação ou prestação de informação falsa com o objectivo de prejudicar a segurança de uma aeronave em terra ou em voo, dos passageiros, tripulação, pessoal em terra ou público em geral, de um Aeroporto/Aeródromo ou instalações aeroportuárias;
- g) Violência realizada contra uma pessoa a bordo de uma aeronave, num Aeroporto/Aeródromo, ou instalações aeroportuárias, que pela sua natureza, coloca em perigo a segurança da aviação civil;
- h) Quaisquer outros, quando executados com bombas, granadas, materiais radioactivos ou engenhos explosivos, armas de fogo e objectos armadilhados, armas nucleares, químicas e biológicas;
- i) Treino do pessoal apropriado em segurança da aviação, pertinente às suas tarefas alocadas no âmbito do Programa.

3.12.3. Compete ao Serviço de Investigação Criminal, quando necessário o seguinte:

- a) Aceder às instalações aeroportuárias e/ou aeronaves, cumprindo as normas e procedimentos de segurança da aviação civil, para proceder à investigação criminal, sem prejuízo das normas processuais penais;
- b) Assegurar, junto das autoridades competentes, a verificação dos antecedentes criminais para a emissão dos cartões de acesso aeroportuário às áreas restritas dos aeroportos;
- c) Verificações de antecedentes das pessoas que executam os controlos de segurança da aviação e aqueles que procuram o acesso sem escolta a áreas restritas antes da emissão de crachás de aeroportos em ligação com os operadores aeroportuários.

3.12.4. O SIC integra as equipas de negociação em caso de tomadas de reféns ou de sequestro de aeronaves.

3.13. Serviço de Informações e Segurança do Estado (SINSE)

3.13.1. O Serviço de Informações e Segurança do Estado (SINSE) é responsável pela recolha, análise e avaliação de informações de ameaças em Angola, para protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

3.13.2. No âmbito da segurança da aviação civil, compete ao Serviço de Informação e Segurança do Estado o seguinte:

- a) Recolher, comparar, analisar e tratar as informações de todas actividades que comprometam as operações de segurança da aviação civil em Angola, e notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil sobre os resultados obtidos;
- b) Proteger os cidadãos e as instituições da aviação civil;
- c) Salvar a soberania, a independência e a unidade nacional;
- d) Garantir a segurança interna e necessária à prevenção, detenção e corte de actos de interferência ilícita à segurança da aviação civil, de terrorismo, sabotagem, tráfico de seres humanos, substâncias psicotrópicas, de armas e outras formas de criminalidade organizada e transnacional que directa ou indirectamente provocam danos às aeronaves e infra-estruturas aeroportuárias;
- e) A busca, produção, avaliação e tratamento de informações relativas a doentes mentais, trabalhadores descontentes, grupos ou pessoas criminosas, terroristas e violentos com influência política ou não, com intenções e capacidade de provocarem dano à segurança da aviação civil;
- f) Cooperação, coordenação e comunicação com a Autoridade sobre o nível de ameaça à segurança no plano nacional e internacional que possa afectar a segurança da aviação civil;
- g) Notificar a Autoridade sobre as ameaças à segurança e propor medidas de segurança apropriadas a serem estabelecidas e mantidas no Sector da Aviação Civil para adequar o nível internacional e nacional da referida ameaça à segurança;
- h) Coordenar e comunicar-se com outras agências e organizações de inteligência nacional e internacionais para facilitar a investigação de ameaças que afectem ou possam afectar a aviação civil;
- i) Emitir pareceres à Autoridade Nacional da Aviação Civil e operadores aeroportuários sobre antecedentes civil e criminal do pessoal responsável pela segurança da aviação civil e os que trabalham ou desejam trabalhar em áreas sensíveis, bem como do pessoal que solicita passes de acesso às zonas sujeitas de restrições do aeroporto;
- j) Vigilância dos terroristas e narcotraficantes internacionais e alerta à Autoridade, à polícia e aos operadores dos aeroportos sobre as suas actividades, que podem afectar a aviação civil em Angola;
- k) Coordenar e cooperar, visando Vigilância dos passageiros desordeiros, violentos e INADS que possam constituir uma ameaça para a aviação civil;

- l)* Garantir a formação e treino contínuo do pessoal apropriado em segurança da aviação, pertinente às suas tarefas alocadas no âmbito do PNSAC;
- m)* Cooperar em negociações com reféns durante a gestão de crises;
- n)* Assegurar a participação de um dos membros do SINSE nas reuniões da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.

3.14. Serviço de Inteligência Externa

O Serviço de Inteligência Externa (SIE) é responsável pela recolha e avaliação das informações de ameaças relacionadas com as operações da aviação civil angolana no exterior do País, e por notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil sobre os resultados obtidos.

3.15. Ministério das Relações Exteriores

3.15.1. O Ministério das Relações Exteriores é o órgão responsável pela cooperação com os Governos de outros Estados sobre:

- a)* Qualquer informação de ameaça referente à aviação civil, obtida pelos órgãos do Estado Angolano;
- b)* Informações referentes à existência, no território nacional, de aeronaves, sujeitas ou ameaçadas de actos de interferência ilícita, nos casos em que tal Estado seja o de registo ou do operador;
- c)* Informações referentes a cidadãos de outros Estados que estejam envolvidos em actos de interferência ilícita dentro do espaço aéreo ou território de Angola.

3.16. Forças Armadas Angolanas

3.16.1. As Forças Armadas Angolanas (FAA) são responsáveis pela provisão de defesa, controlo e vigilância do espaço aéreo, busca e salvamento, e funções de auxílio na resposta contra actos de interferência ilícita.

3.16.2. As Forças Armadas Angolanas devem prestar apoio à Polícia Nacional na resposta a actos de interferência ilícita, conforme coordenado e descrito no Plano de Contingência do Aeroporto.

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

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

- a)* Apoiar e garantir os serviços de detecção e eliminação de bombas;
- b)* Apoiar a Polícia Nacional e a entidade aeroportuária no controlo, gestão e resposta aos actos de interferência ilícita;
- c)* Apoiar a Polícia Nacional na Intervenção armada em actos de sequestro e ataques terrestres;
- d)* Coordenação com o prestador de serviços de tráfego aéreo;
- e)* Controlo do acesso e vigilância nas respectivas bases militares, adjacentes ao lado-ardos aeroportos da aviação civil;

- f)* Treino de pessoal militar apropriado em segurança da aviação, pertinente às suas operações e responsabilidades estabelecidas no PNSAC;
- g)* Apoio logístico durante a gestão de crises;
- h)* Colaborar com outras forças policiais na manutenção da ordem, na protecção de instalações e na segurança de altas entidades contra actividades criminosas ou outras;
- i)* Garantir a segurança das áreas designadas, incluindo a identificação e prevenção do acesso não autorizado às áreas sob sua responsabilidade;
- j)* Notificar as autoridades aeroportuárias sobre qualquer suspeita e/ou actividade detectada pelo seu efectivo no interior das áreas sob seu controlo ou noutras áreas do aeroporto;
- k)* Assegurar a participação de um dos membros da FAA nas reuniões da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil e ao nível aeroportuário.

3.17. Administração Geral Tributária (AGT)

3.17.1. Os serviços da Administração Geral Tributária (AGT) junto dos recintos aeroportuários devem ser parte integrante do sistema de segurança aeroportuário, notificando e respondendo aos actos de interferência ilícita e outros conexos, que requeiram resposta imediata conforme descrito no Plano de Contingência.

3.17.2. Os serviços da AGT contribuem para a segurança da aviação civil, competindo-lhes, designadamente:

- a)* Aceder a todas áreas do recinto aeroportuário em que circulam mercadorias, passageiros, tripulantes e outros funcionários que operam a nível das zonas aeroportuárias, cumprindo as normas e procedimentos de segurança da aviação civil para garantir desempenho integral das suas actividades;
- b)* Inspeccionar as aeronaves, quando necessário, para a verificação de documentos, passageiros, viajantes, mercadorias, bem como obtenção de esclarecimentos no âmbito aduaneiro;
- c)* Receber das aeronaves militares e civis, aquando da chegada aos aeroportos/aeródromos, as declarações e documentos relativos à carga, viajantes e passageiros (manifestos);
- d)* Controlar e fiscalizar dentro dos aeroportos/aeródromos, o movimento de carga, descarga, transbordo, circulação, trânsito, exportação e reexportação de mercadorias, dentre outros regimes aduaneiros;
- e)* Prevenir os ilícitos aduaneiros de contrabando de mercadoria de natureza proibida, restrita sem autorização, não declaradas e/ou com falsas declarações praticado pelos viajantes, passageiros, tripulantes e outros funcionários que operam na cadeia de operacionalidade no recinto aeroportuário;
- f)* Solicitar e/ou prestar o auxílio às autoridades aeronáuticas ou policiais, para cabal o desempenho das suas actividades;

- g)* Partilhar as informações sobre ilícitos aduaneiros e outras de interesse comum com as outras instituições públicas que operam em matéria de segurança aeroportuária, que possam afectar a aviação civil;
- h)* Participar nas formações, conferências nacionais e internacionais sobre segurança na aviação civil organizadas pelas autoridades competentes;
- i)* Participar na elaboração do Plano Nacional de Avaliação de Risco a nível das operações aeroportuárias;
- j)* Assegurar o cumprimento da legislação aduaneira por intermédio da aplicação sistemática de técnicas de avaliação e análise de risco no recinto aeroportuário;
- k)* Garantir a operacionalidade e articulação das actividades de prevenção e combate aos ilícitos aduaneiros de forma coordenada junto do Comité de Gestão Coordenada de Fronteiras (CGCF);
- l)* Assegurar a participação de um dos membros da AGT nas reuniões da Comissão Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil e de outras actividades afins.

3.18. Serviços de Migração e Estrangeiro (SME)

3.18.1. O Serviço de Migração e Estrangeiros (SME) nos aeroportos é o órgão do Estado Angolano responsável pelo controlo migratório e participação na segurança dos mesmos, na notificação e resposta aos actos de interferência ilícita e outros actos que requeiram resposta imediata, conforme descrito no Plano de Contingência.

3.18.2. No quadro da política de Segurança interna, o Serviço de Migração e Estrangeiros (SME) tem como objectivos fundamentais controlar a circulação de pessoas nas fronteiras, a permanência e actividades de estrangeiros em território nacional, bem como analisar, promover e executar as medidas e acções relacionadas com aquelas actividades e com os movimentos migratórios.

3.18.3. O Serviço de Migração e Estrangeiros (SME) contribue para a Segurança da Aviação Civil, competindo-lhe, designadamente:

- a)* Vigiar e fiscalizar nos postos de fronteira a circulação de pessoas, incluindo a área internacional dos aeroportos, podendo impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de aeronaves, indocumentados ou em situação irregular;
- b)* Impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de aeronaves que provenham de aeroportos de risco sob o aspecto sanitário, sem prévio consentimento das competentes autoridades sanitárias;
- c)* Proceder ao controlo da circulação de pessoas nos postos de fronteira, impedindo a entrada ou saída do território nacional de pessoas que não satisfaçam os requisitos legais exigíveis para o efeito;
- d)* Autorizar e verificar a entrada de pessoas a bordo de aeronaves;
- e)* Efectuar escoltas até à aeronave de cidadãos sobre os quais incidam medidas de repatriamento;

- f) Assegurar a manutenção e gestão dos centros de instalação temporária de passageiros chegados por via aérea;
- g) Assegurar que os documentos de viagem estejam em conformidade com a regulamentação em vigor aplicável e dos Documentos de Viagem de Leitura Mecânica, de acordo com o Doc. 9303 da OACI;
- h) Interrogar, examinar e analisar qualquer documento, passe/ou passaporte de qualquer pessoa que deseje entrar ou sair de Angola, ou de qualquer pessoa que haja motivos razoáveis para acreditar ser um imigrante ilegal, e quando haja motivos para suspeitar de qualquer violação de qualquer disposição da lei de migração e estrangeiros de Angola;
- i) Detectar documentos de viagem impróprios/forjados ou mal obtidos;
- j) Prevenir e detectar terroristas internacionais itinerantes, traficantes de drogas e outros criminosos;
- k) Vigilância dos passageiros que cheguem e partam e pessoas que possam constituir uma ameaça para a aviação civil;
- l) Fornecer identificação especializada de documentos de viagem;
- m) Divulgar informações relativas à segurança da aviação civil a outras agências de segurança;
- n) Deportar pessoas suspeitas e inadmissíveis;
- o) Verificar a cidadania e a identidade das pessoas em caso de acidente de aeronave ou de interferência ilícita;
- p) Articular, cooperar e coordenar com a Autoridade, os operadores, a polícia e a segurança do Estado de Angola em todos os assuntos da aviação civil relevantes para as suas funções;
- q) Formar pessoal de imigração apropriado na segurança da aviação pertinente às suas operações;
- r) Assegurar o comparecimento de rotina e participação de um dos membros do SME nas reuniões das Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo e a nível do aeroporto.

3.19. Correios e Telecomunicações de Angola

3.19.1. A Autoridade dos Correios e Telecomunicações nos aeroportos participa na segurança dos mesmos, na notificação dos actos de interferência ilícita e outros actos que requeiram resposta imediata conforme descrito no Plano de Contingência.

3.19.2. No âmbito da Segurança da Aviação civil, devem ser atribuições da Autoridade dos Correios e Telecomunicações, nomeadamente:

- a) Desenvolver um programa de controlo de qualidade de segurança interno;
- b) Assegurar a regulação e a supervisão do Sector das Comunicações Postais;
- c) Assegurar o cumprimento das obrigações inerentes ao serviço postal universal de comunicações postais;

- d) Atribuir os títulos de exercício da actividade postal;
- e) Assegurar a protecção do produto postal de modo a prevenir a sua utilização para a perpetração de actos de interferência ilícita.

3.20. Gestor/Responsável de Segurança

3.20.1. Os Operadores Aeroportuários, os Operadores Aéreos nacionais e internacionais e os Prestadores de Serviço de Navegação Aérea e Auxiliar do Transporte Aéreo devem estar dotados de uma organização adequada, chefiada por um Gestor/Responsável de Segurança, a quem compete a coordenação da implementação das medidas e procedimentos de segurança, no âmbito da respectiva empresa.

3.20.2. Compete ao Gestor/Responsável de Segurança coordenar a elaboração dos projectos dos Programas de Segurança, de Formação e Treino e de Controlo de Qualidade de Segurança da respectiva entidade, a apresentar a Autoridade Nacional da Aviação Civil para aprovação.

3.20.3. O Gestor/Responsável de Segurança de Provedor de Serviços Aeroportuários, Operador Aéreo nacionais e internacionais e Prestador de Serviços de Navegação Aérea e Auxiliar do Transporte Aéreo é o ponto de contacto primário e alternativo, junto da Autoridade Nacional da Aviação Civil, para tratamento de todas as matérias relacionadas com a segurança da aviação civil.

3.20.4. No âmbito da segurança da aviação civil, compete ao Gestor/Responsável de Segurança de Provedor de Serviços Aeroportuários, Operador Aéreo nacionais e internacionais e Prestador de Serviços de Navegação Aérea e Auxiliar do Transporte Aéreo assegurar o seguinte:

- a) Coordenar a implementação de medidas e procedimentos de segurança na respectiva área de actuação;
- b) Notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil sobre os actos de interferência ilícita e irregularidades.

3.21. Comandante da Aeronave

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

3.21.2. O Comandante da Aeronave é detentor, durante o voo, dos necessários poderes de autoridade, designadamente os previstos na Convenção de Tóquio de 1963, tendo em vista assegurar a protecção da aeronave e das pessoas e bens a bordo.

3.21.3. O Comandante da Aeronave detém, em especial:

- a) Autoridade sobre a tripulação e passageiros a bordo, durante o voo;
- b) A responsabilidade pela disciplina e ordem durante o voo;
- c) A responsabilidade de verificar, antes do início do voo, que todas as medidas e procedimentos de segurança, estabelecidos nos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola, foram aplicados em terra.

3.21.4. O Comandante da Aeronave pode decidir a aplicação de medidas complementares nas situações em que verifique o incumprimento dos procedimentos de segurança em terra, estabelecidos no presente PNSAC;

3.21.5 O Comandante da Aeronave de registo nacional deve reportar, logo após a aterragem, todos os incidentes de segurança ocorridos durante o voo ao Gestor/Responsável de Segurança do Operador Aéreo, devendo este, no prazo máximo de 48 horas, comunicar por escrito à Autoridade Nacional da Aviação Civil todos os elementos relativos à ocorrência.

3.22. Serviço de Protecção Civil e Bombeiros

Na prevenção ou na ocorrência de acidentes ou catástrofes, o Serviço de Protecção Civil e Bombeiros em coordenação com todas as organizações que tenham responsabilidades na protecção da vida humana, na prestação de socorro, e na salvaguarda de bens, devem actuar dentro das respectivas áreas de competência, conforme estabelecido nos PSA e nos Planos de Contingência, com o fim de preservar vidas humanas e o património público e privado.

3.23. Aviação Geral

3.23.1. A segurança das operações da aviação geral é da responsabilidade dos operadores de aeronaves envolvidos. Todos os operadores da Aviação Geral que utilizam o aeroporto devem garantir que os requisitos de segurança sejam totalmente cumpridos.

3.23.2. Os operadores da aviação geral devem assegurar:

- a) Conformidade com os requisitos do presente Programa;
- b) Cumprimento dos programas de segurança aeroportuária dos aeroportos em que operam;
- c) Designação de um responsável pela coordenação dos assuntos de segurança da aviação dentro da organização;
- d) Desenvolvimento, implementação e manutenção de um programa de segurança por escrito que atenda aos requisitos do presente Programa;
- e) Que os passageiros, tripulação, equipe, agentes de manutenção e manuseio sejam submetidos aos controlos de segurança apropriados, conforme estabelecido no programa de segurança do aeroportuário;
- f) Que, sempre que possível, seus voos evitem áreas onde exista um risco de segurança identificado;
- g) Se as suas instalações estiverem localizadas dentro da barreira do lado terra/lado ar, que cumprem as responsabilidades de um concessionário do aeroporto, conforme estabelecido no ponto 310 deste capítulo;
- h) Que os passageiros, tripulação, bagagem, carga, correio e todos os outros bens destinados ao transporte em suas aeronaves sejam correctamente identificados;
- i) Que, antes do embarque de passageiros e do carregamento de aeronaves, não haja armas, explosivos e outros dispositivos perigosos ou quaisquer outros itens a bordo da aeronave;

- j) Que seus tripulantes possuam licenças válidas e/ou certificados de tripulantes nos aeroportos;
- k) Que todo o pessoal do departamento de voo e as pessoas que trabalham em um ambiente aeroportuário recebam treinamento de segurança específico, conforme estabelecido no Treino e Certificação de Segurança da Aviação Civil;
- l) Que todos os seus funcionários observem e cumpram integralmente todos os requisitos do sistema de autorização de segurança do aeroporto;
- m) Qualquer acto ou tentativa de interferência ilícita seja relatado conforme estipulado no presente Programa;
- n) Que as verificações prévias de antecedentes de todos os funcionários sejam realizadas;
- o) Que medidas para cumprir com o sistema de licenças do respectivo aeroporto sejam implementadas;
- p) Um manifesto de passageiro preciso e acessível para todos os trechos de viagem às autoridades relevantes é emitido conforme necessário;
- q) Que medidas para impedir o acesso não autorizado a aeronaves sejam estabelecidas;
- r) Que as medidas para a segurança da bagagem de porão sejam estabelecidas;
- s) Que medida para a reconciliação de bagagem de passageiros estejam em vigor;
- t) Que os procedimentos de verificação e busca de segurança das aeronaves sejam estabelecidos antes do embarque;
- u) Medidas durante o abastecimento, restauração, manutenção e limpeza de aeronaves sejam estabelecidas;
- v) Medidas para uma aeronave fora de serviço estejam em vigor;
- w) Um sistema de gestão de controlo de acesso é estabelecido para chaves e cartões de identificação da empresa;
- x) Todos os passageiros seleccionados são escoltados para garantir que não se misturem com pessoas não rastreadas;
- y) Que seu programa de segurança inclua disposições para lidar com situações de contingência e resposta a actos de interferência ilícita.

3.24. Centro de Operações de Segurança do Aeródromo

3.24.1. O Centro de Operações de Segurança do Aeródromo é o serviço de coordenação e direcção das operações de segurança aeroportuária e é responsável pela gestão do sistema de vídeo-vigilância (CCTV) do aeródromo.

3.24.2. O Centro de Operações de Segurança do Aeródromo funciona na dependência do Director do Aeródromo, sem prejuízo da autonomia técnica e táctica conferida por lei às forças e serviços de segurança que o integram.

3.24.3. A operação do Centro de Operações de Segurança do Aeródromo é assegurada pela força de segurança competente, nos termos previstos no presente PNSAC.

3.25. Centro de Operações de Emergência e Posto de Comando Móvel

3.25.1. O Centro de Operações de Emergência é o serviço de coordenação de emergências presidido pelo Director do Aeródromo.

3.25.2. A localização, a composição e o funcionamento do Centro de Operações de Emergência são definidos em cada aeródromo nos respectivos planos de emergência e no programa de segurança, tendo por base o PNSAC e as recomendações constantes do Anexo 14 à Convenção de Chicago e dos Documentos 8973 e 9137 (Parte 7), ambos da Organização da Aviação Civil Internacional.

3.25.3. Compete ao Centro de Operações de Emergência centralizar e encaminhar, nomeadamente, para o Gabinete do Coordenador de Segurança toda a informação disponível, actualizada, relativa aos incidentes de segurança.

3.2.5.4. O Posto de Comando Móvel é um posto não fixo onde o Director do Aeródromo tem condições de receber e difundir informação e de tomar decisões relativas às operações de socorro.

CAPÍTULO IV

Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil

O Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil constitui o conjunto de órgãos, serviços e procedimentos vocacionados ao desenvolvimento da actividade de facilitação do transporte aéreo e segurança contra actos de interferência ilícita, de forma a garantir a segurança das operações aéreas em todo o território sob jurisdição do Estado Angolano.

4.1. Finalidade de Sistema

4.1.1. O Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil tem como finalidade:

- a) Estabelecer a coordenação entre as várias entidades e serviços que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos de facilitação e segurança da aviação civil;
- b) Supervisionar as acções estabelecidas neste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil em todo o território;
- c) Fiscalizar as actividades dos órgãos que constituem o Sistema Nacional de Segurança e Facilitação.

4.2. Direcção do Sistema Nacional de Segurança e Facilitação

4.2.1. O Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil é dirigido pelo Presidente do Conselho de Administração da ANAC, competindo-lhe:

- a) Orientar o estabelecimento e funcionamento do Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil;
- b) Aprovar as normas, recomendações e procedimentos relativos ao Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil e velar pelo seu cumprimento.

4.3. Órgãos do Sistema

4.3.1. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil coordenar as acções ligadas ao estabelecimento e funcionamento do Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil, bem como orientar a execução das normas, recomendações e procedimentos aprovados.

4.3.2. O Sistema Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil é constituído pelas seguintes Comissões:

- a) Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- b) Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo;
- c) Comissões Aeroportuárias de Segurança da Aviação Civil;
- d) Comissões Aeroportuárias de Facilitação do Transporte Aéreo.

4.3.3. As Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo são órgãos consultivos da Autoridade Nacional da Aviação Civil para coordenar os assuntos ligados à segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita e de facilitação do transporte aéreo.

4.4. Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo

4.4.1. Deve haver Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo para:

- a) Estudar e propor normas, recomendações e procedimentos de facilitação e segurança, e aplicar nas actividades de facilitação e segurança do transporte aéreo e segurança contra actos de interferência ilícita na aviação civil, tendo em vista as disposições da Organização da Aviação Civil Internacional e de outros organismos da aviação civil internacional;
- b) Zelar pela implementação e cumprimento do Programa Nacional de Facilitação e de Segurança da Aviação Civil em todo o território Nacional;
- c) Analisar as propostas de alteração aos Programas de Segurança Aeroportuários;
- d) Analisar, sempre que solicitado, as normas e procedimentos de facilitação e segurança de acordo com as disposições da OACI e outros organismos internacionais da aviação civil;
- e) Proceder à actualização sistemática das normas e procedimentos de facilitação e segurança de acordo com as disposições da OACI e outros organismos internacionais da aviação civil;
- f) Participar da preparação de reuniões nacionais e internacionais sobre facilitação do transporte aéreo e segurança da aviação civil;
- g) Estudar e propor os critérios gerais de facilitação do transporte aéreo e segurança da aviação civil a incorporar nos projectos de construção de novos aeroportos, bem como na ampliação dos já existentes;
- h) Promover e organizar visitas técnicas aos aeroportos nacionais e internacionais e as áreas julgadas pertinentes, bem como assegurar o intercâmbio com as entidades congéneres;
- i) Analisar os relatórios e outros documentos que lhe sejam submetidos.

4.4.2. As Comissões Nacionais são nomeadas pelo Ministro responsável pela Aviação Civil e será composto por pessoas dos ministérios, departamentos, agências, operadores e outras organizações de Angola envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos do presente Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e do Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo.

4.4.3. Composição das Comissões Nacionais:

4.4.3.1. A Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil é composta pelos seguintes órgãos:

- a) Ministério dos Transportes;
- b) Ministério da Defesa Nacional, Antigos Combatentes e Veteranos da Pátria;
- c) Ministério do Interior;
- d) Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos;
- e) Ministério das Finanças;
- f) Serviço de Informação e Segurança do Estado.

4.4.3.2. A Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo é composta pelos seguintes órgãos:

- a) Ministério dos Transportes;
- b) Ministério do Interior;
- c) Ministério da Saúde;
- d) Ministério das Finanças;
- e) Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos;
- f) Ministério das Relações Exteriores;
- g) Ministério da Agricultura e Florestas;
- h) Ministério das Telecomunicações, Tecnologia de Informação e Comunicação Social.

4.4.4. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil a coordenação e funcionamento das Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo.

4.4.5. O Presidente do Conselho de Administração da Autoridade Aeronáutica presidirá todas as reuniões das Comissões Nacionais e, na sua ausência, deve indicar um representante.

4.4.6. As Comissões Nacionais podem convidar qualquer pessoa além dos membros permanentes para participar das reuniões da Comissão e essa pessoa pode participar de qualquer ponto de discussão da reunião, mas não terá direito de voto.

4.4.7. As Comissões Nacionais reunir-se-ão para o desempenho das suas funções duas vezes no ano e, sempre que for necessário, em data e local especificado mediante a convocatória da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

4.4.8. Sujeitas a este Programa, as Comissões Nacionais devem regulamentar o procedimento para suas reuniões.

4.5. Normas de Funcionamento das Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo

4.5.1. As Comissões têm carácter permanente e o seu funcionamento é assegurado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, através da Direcção competente da sua unidade orgânica.

4.5.2. As normas de funcionamento das Comissões devem constar de um regulamento próprio, aprovado pelo Presidente do Conselho de Administração da ANAC.

4.5.3. O Presidente deve convocar todas as reuniões das Comissões Nacionais e devem reunir, pelo menos, a cada seis meses para garantir que o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e o Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo sejam actualizados e eficazes e que as suas disposições tenham sido aplicadas adequadamente.

4.6. Comissões Aeroportuárias de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo

4.6.1. Em cada aeroporto que serve a aviação civil deve ser estabelecida uma Comissão Aeroportuária de Segurança da Aviação Civil e uma Comissão de Facilitação do Transporte Aéreo.

4.6.2. As Comissões Aeroportuárias de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo são órgãos do sistema que devem ser estabelecidas em cada aeroporto para assessorar na elaboração de medidas e procedimentos de facilitação e de segurança entre os vários órgãos e coordenar a sua implementação.

4.6.3. As Comissões Aeroportuárias são compostas por representantes dos ministérios, departamentos, agências, operadores e outras organizações de Angola envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos do Programa de Segurança Aeroportuário e do Programa de Facilitação Aeroportuário.

4.7. Composição das Comissões Aeroportuárias

4.7.1. Comissão Aeroportuária de Segurança da Aviação Civil:

A Comissão Aeroportuária de Segurança da Aviação Civil é constituída pelas seguintes instituições:

- a) Ministério dos Transportes;
- b) Ministério do Interior;
- c) Ministério da Defesa e Veteranos da Pátria;
- d) Outras entidades que operam nos aeroportos.

4.7.2. Comissão Aeroportuária de Facilitação do Transporte Aéreo:

A Comissão Aeroportuária de Segurança da Aviação Civil é constituída pelas seguintes instituições:

- a) Ministério dos Transportes;
- b) Ministério do Interior;
- c) Ministério da Justiça e dos Direitos Humanos;
- d) Ministério das Relações Exteriores;
- e) Ministério da Agricultura e Florestas;
- f) Outras entidades que operam nos aeroportos.

4.7.3. As Comissões Aeroportuárias de Segurança e de Facilitação têm carácter permanente e o seu funcionamento é assegurado pelos serviços administrativos do respectivo aeroporto.

4.7.4. O texto de referência ao regulamento da Comissão do Aeródromo deve constar dos Programas de Segurança e de Facilitação do respectivo aeródromo. Este documento inclui informações sobre a composição das Comissões, as suas atribuições, o seu mandato e detalhes sobre o funcionamento nomeadamente o número de reuniões por ano, a presidência, a redacção e as distribuições das actas.

4.7.5. Compete às Comissões Aeroportuárias de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo a definição no respectivo aeroporto de condições de aplicação das normas, recomendações e procedimentos estabelecidos, e especialmente:

- a) Definir as condições de aplicação nos respectivos aeroportos das normas, procedimentos de facilitação e segurança da aviação civil estabelecidos de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e do Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo, tendo em conta as características locais;
- b) Apresentar ou submeter as actas das reuniões das Comissões Aeroportuárias e, em caso de necessidade, enviar propostas de alteração das disposições em vigor em função da realidade do aeroporto à Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- c) Submeter às Comissões Nacionais as questões que não forem resolvidas a nível do aeroporto;
- d) Participar na elaboração dos Programas de Segurança e de Facilitação dos Aeroportos (PSA), para garantir a intervenção dos vários serviços e entidades envolvidos;
- e) Emitir pareceres, no âmbito de facilitação e segurança, sobre os projectos de construção, instalação e remodelação das infra-estruturas aeroportuárias;
- f) Organizar visitas técnicas às áreas afectas aos aeroportos nacionais;
- g) Analisar os relatórios que lhe sejam submetidos;
- h) Criar, sempre que necessário, grupos de trabalho para analisar matéria específica;
- i) Coordenar a implementação, manutenção dos controlos e procedimentos de segurança e de Facilitação, conforme especificado no Programa de Segurança e de Facilitação do Operador do Aeroporto referido neste Programa Nacional;
- j) Supervisionar a implementação das decisões ou directrizes das Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo;
- k) Supervisionar e monitorar o Programa de Segurança e de Facilitação Aeroportuário, incluindo medidas especiais introduzidas pela administração, operadores e inquilinos do aeroporto;
- l) Elaborar, manter e revisar periodicamente uma lista de pontos vulneráveis e de equipamentos e instalações essenciais; e
- m) Garantir que as:
 - i. Medidas básicas e procedimentos mínimos de segurança sejam adequados para enfrentar ameaças que estejam sob revisão constante, prevendo situações normais e períodos de alta tensão e situações de emergência;

- ii. Recomendações melhoram as medidas e procedimentos de segurança a serem implementados;
- iii. Medidas de segurança sejam incorporadas nos programas de expansão ou modificação de aeroportos.

4.7.6. Estabelecer e coordenar a educação em segurança da aviação civil, conscientização e formação do pessoal do aeroporto e de outros funcionários e do público em geral.

4.7.7. Examinar as questões que surjam em conexão com a liberação de aeronaves, passageiros, bagagem, carga, correio, lojas e efectivar, se possível, soluções imediatas para as questões que possam surgir no aeroporto em questão.

4.7.8. Fazer recomendações, conforme apropriado, ao departamento, ministério ou autoridade em questão ou às Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo para a implementação de propostas que não possam ser efectuadas pelas Comissões Aeroportuárias.

4.7.9. Informar as Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo sobre as medidas tomadas e as recomendações feitas enviando cópias das actas de todas as reuniões.

4.7.10. As Comissões Aeroportuárias devem remeter às Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo qualquer questão relacionada à segurança e à Facilitação que estejam dentro das suas funções que não possam ser resolvidas a nível do aeroporto.

4.7.11. O Gestor do Aeroporto ou a pessoa responsável deve ser o Presidente das Comissões Aeroportuárias de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo.

4.7.12. O Presidente deve nomear os outros membros das Comissões Aeroportuárias.

4.7.13. Os responsáveis pela Segurança da Aviação Civil e a Facilitação do Transporte Aéreo no aeroporto devem ser os secretários das Comissões Aeroportuárias.

4.7.14. O Presidente deve convocar todas as reuniões das Comissões Aeroportuárias e devem reunir, pelo menos, uma vez por mês para garantir que o Programa de Segurança e de Facilitação sejam actualizados e eficazes e que as suas disposições tenham sido aplicadas adequadamente.

CAPÍTULO V

Atribuições Específicas da Autoridade Nacional da Aviação Civil

5. Funções da Autoridade Nacional da Aviação Civil em relação à Segurança da Aviação

5.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil, no âmbito das suas funções, deve:

- a) Ser responsável pela regulamentação da segurança da aviação em Angola;
- b) Regular as operações de segurança de aeroportos, aeronaves, agentes regulados, prestadores de serviços de tráfego aéreo, operadores de *catering* a bordo, *ground handling* (manipuladores em terra), prestadores de serviços de segurança aérea e outras entidades relacionadas, conforme o caso;

- c) Certificar os agentes regulados, operadores de *catering* a bordo, *ground handling*, screeners, instrutores, inspectores/auditores, gestores e equipamentos de segurança;
- d) Ser responsável pelo desenvolvimento, implementação e manutenção do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- e) Avaliar constantemente o nível e a natureza da ameaça para aviação civil na República de Angola e no seu espaço aéreo, devendo, para o efeito estabelecer e implementar políticas, procedimentos de modo a adequar os elementos relevantes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, baseando-se numa avaliação de risco de segurança efectuadas pelas autoridades nacionais competentes;
- f) Estabelecer e implementar procedimentos para partilhar, conforme apropriado, com os operadores aeroportuários, operadores de aeronaves, prestadores de serviços de tráfego aéreo ou outras entidades interessadas, de maneira prática e oportuna, informações relevantes para ajudá-los a realizar avaliações eficazes de riscos de segurança relacionadas às suas operações;
- g) Estabelecer, implementar procedimentos relacionados com a utilização ou operação de aeronaves remotamente pilotadas com vista à protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- h) Definir, alocar tarefas e coordenar actividades entre departamentos, agências, operadores e outras entidades envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- i) Estabelecer uma Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil e uma Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo ou acordos semelhantes com o objectivo de coordenar as actividades de segurança e facilitação entre departamentos, agências, operadores e outras entidades envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- j) Desenvolver e implementar um Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil para o pessoal de todas as entidades envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos relacionados com a Segurança da Aviação Civil Contra Actos de Interferência Ilícita, a fim de garantir a eficácia deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- k) Garantir que sejam providenciados pela entidade relevante a disponibilidade dos recursos e instalações de apoio exigidos pelos serviços de segurança da aviação em cada aeroporto que serve a aviação civil;
- l) Disponibilizar aos operadores aeroportuários, operadores aéreos e prestadores de serviços de tráfego aéreo que operam no seu território, assim como outras entidades, uma versão escrita das partes pertinentes do seu Programa Nacional de Segurança Aviação Civil e/ou informações ou directrizes pertinentes que lhes permitam satisfazer os requisitos deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;

- m) Garantir que o pessoal de todas as entidades envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e as pessoas autorizadas a terem acesso sem escolta às áreas restritas e o lado ar recebam treinamento periódico de conscientização sobre segurança;
- n) Garantir que todas as entidades com responsabilidade na segurança da aviação civil desenvolvem e implementam programas de formação para o seu pessoal que desempenha funções de segurança que satisfaçam os requisitos deste Programa;
- o) A Autoridade Nacional da Aviação Civil em relação a cada operador deve:
 - i. Realizar inspecções e auditorias de segurança;
 - ii. Realizar testes de segurança para avaliar a eficácia dos controlos de segurança;
 - iii. Avaliar e aprovar os programas de segurança dos operadores;
 - iv. Conduzir investigações sobre quaisquer preocupações de segurança;
 - v. Aplicar acções correctivas.
- p) Garantir que as aeronaves remotamente pilotadas sejam certificadas de acordo com os padrões da aviação civil;
- q) Coordenar com outras entidades de modo a garantir uma abordagem mais clara e associada a ameaças e riscos sobre a operação de aeronaves remotamente pilotadas para proteger a infraestrutura da aviação civil contra actos de interferência.

5.2. Poder para aceder e inspeccionar as instalações do aeroporto, aeronave e operador

5.2.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve, para fins de realização de inspecções, auditorias, vistorias e teste de segurança, ter acesso livre e sem interrupção o tempo todo a:

- a) Qualquer aeroporto em Angola;
- b) Qualquer aeronave, incluindo o *cock-pit*, operando a partir ou dentro de Angola;
- c) Qualquer aeronave registada em Angola e operando fora de Angola;
- d) Instalações e equipamentos de um operador em Angola;
- e) Aceder, para efeitos de exame e consulta e obter cópia de todos os processos, documentos e registos, incluindo processos informáticos, relacionados com a segurança da aviação civil;
- f) Exigir que um operador de aeronave, gestor de aeroporto ou ocupante de terrenos fora do aeroporto, usado para fins comerciais conectados ao aeroporto, forneça informações relevantes para qualquer auditoria, inspecção, vistoria, teste ou investigação;
- g) Requisitar para análise quaisquer equipamentos ou documentos de segurança;
- h) Entrevistar qualquer pessoa com o objectivo de avaliar o padrão de segurança ou a implementação de procedimentos de segurança;
- i) Inspeccionar e testar a eficácia das medidas e procedimentos de segurança e desempenho dos equipamentos de segurança;
- j) Determinar, a título preventivo e com efeitos imediatos, o encerramento de instalações, quando da continuação da actividade ou da utilização das instalações possa resultar risco iminente para a segurança de pessoas e bens;

- k) Entrar em um aeroporto, área aeroportuária ou qualquer ARS designado e usar qualquer equipamento necessário para desempenhar as suas funções, incluindo rádios, câmaras, dispositivos de gravação (áudio e vídeo) e itens restritos ou proibidos especialmente autorizados, como réplicas de armas ou dispositivos explosivos simulados;
- l) Proceder à identificação de pessoas para efeitos de elaboração de auto de notícia;
- m) 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.

5.3. Dever de Colaboração

5.3.1. 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 a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil no desempenho das suas funções, designadamente facultando o acesso a locais e materiais sujeitos à inspecção e fornecendo todas as informações que lhes sejam solicitadas.

5.3.2. As pessoas referidas no número anterior, bem como testemunhas, peritos ou quaisquer outras pessoas que possam dispor de informação necessária, quando convocados pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil para depor em processo de inquérito, têm igualmente o dever de comparência e colaboração.

5.3.3. A falta de comparência injustificada, a recusa de colaboração e a oposição ou obstrução ao exercício das funções da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil fazem incorrer o infractor em responsabilidade criminal e disciplinar, nos termos da lei.

5.4. Poder da Autoridade para emitir Ordens, Directivas e Circulares

A Autoridade Nacional da Aviação Civil tem poderes para emitir Ordens, Directivas e Circulares sobre qualquer matéria de segurança da aviação civil, prescrita nos termos da lei e do presente Programa.

5.5. Pessoas autorizadas e Inspectores de Segurança da Aviação

5.5.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode, por escrito, designar pessoas qualificadas, seja por nome ou por cargo, como pessoas autorizadas para os fins deste Programa e deve declarar as funções e limites de operação das pessoas autorizadas.

5.5.2. No exercício das suas funções, as pessoas autorizadas e os Inspectores de Segurança da Aviação estão autorizados, de acordo com este Programa, a entrar em uma área do aeroporto ou em qualquer área restrita de segurança e a usar quaisquer equipamentos necessários para desempenhar suas funções, incluindo, rádios, dispositivos de gravação, câmaras fotográficas, áudio e vídeo, armas autorizadas ou réplicas de armas e dispositivos explosivos simulados.

CAPÍTULO VI

Programas de Segurança

6. Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

6.1.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve:

Disponibilizar aos aeroportos e operadores de aeronaves que operam em Angola e a outros operadores, prestadores de serviços de tráfego aéreo e entidades envolvidas, uma versão escrita das partes pertinentes deste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.1.2. O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, referido na alínea a) do ponto 6.6.1., deve incluir no mínimo:

- a) Introdução;
- b) Definições e acrónimos;
- c) Legislação;
- d) Atribuição de responsabilidades para a execução do Programa;
- e) Comunicação e coordenação;
- f) Protecção de aeroportos, aeronaves e instalações de navegação aérea;
- g) Controlo de segurança de pessoas e objectos transportados a bordo da aeronave;
- h) Equipamentos de segurança;
- i) Pessoal, incluindo critérios de selecção e treinamento;
- j) Gestão da resposta a actos de interferência ilícita;
- k) Controlo da qualidade de segurança da aviação civil;
- l) Ajustamento do Programa e Plano de Contingência;
- m) Financiamento da segurança da aviação civil;
- n) Procedimentos de protecção e manuseio de informações de segurança compartilhadas por outros Estados;
- o) Qualquer outro assunto que a Autoridade Nacional da Aviação Civil considere necessário.

6.1.3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil é a entidade responsável pela actualização do presente Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil em estreita coordenação com as autoridades envolvidas no Programa, através da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil e das Comissões Aeroportuárias de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

6.1.4. Na actualização do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, devem ser considerados os níveis de ameaça local, regional e mundial, bem como a avaliação de risco feita pela equipa nacional competente e validada pela componente restrita da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.2. Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil

6.2.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve desenvolver, aprovar e implementar um Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil de modo a garantir e regular o cumprimento e validar a eficácia do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, aplicável a toda a Indústria da Aviação Civil.

6.2.2. As prioridades e a frequência das acções de monitorização devem ser determinadas com base numa avaliação de riscos, efectuada pelas autoridades competentes, devendo incluir auditorias, inspecções e testes de forma a providenciar rápida e eficaz a correcção de quaisquer deficiências.

6.2.3. O Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil deve incluir os seguintes elementos:

- a) Independência das pessoas que fazem a fiscalização daquelas que implementam as medidas conforme o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- b) Pessoal capacitado e treinado para exercer a fiscalização de acordo com padrões adequados;
- c) Pessoal habilitado para exercer a fiscalização com a autoridade necessária para obter todas as informações relevantes para a realização destas tarefas e impor a aplicação de acções correctivas;
- d) Um sistema de reporte confidencial para analisar informações sobre a segurança fornecidas por fontes, tais como passageiros, tripulantes e pessoal de terra;
- e) Um processo para registar e analisar os resultados do Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil de forma a contribuir para o desenvolvimento e execução eficazes do PNSAC, incluindo a identificação das causas e padrões de incumprimento e verificar se as acções correctivas são mantidas e implementadas.

6.2.4. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que:

- a) São efectuadas as verificações de antecedentes para as pessoas que implementam controlos de segurança, pessoas com acesso a áreas restritas de segurança sem escolta e pessoas com acesso a informações sensíveis de segurança da aviação antes de assumirem tais funções ou aceder a essas áreas ou informações;
- b) São efectuadas verificações de antecedentes de forma recorrente em intervalos definidos pela autoridade competente;
- c) Às pessoas consideradas inaptas devido à verificação de antecedentes é-lhes imediatamente negada a capacidade de poderem efectuar controlos de segurança, aceder sem escolta a áreas restritas de segurança, assim como aceder a informações sensíveis de segurança da aviação.

6.2.5. Cada entidade responsável pela aplicação dos elementos relevantes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil verifique periodicamente se a aplicação das medidas de segurança subcontratadas a terceiros está em conformidade com o Programa de Segurança da entidade responsável.

6.2.6. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve ainda garantir que as pessoas que implementam os controlos de segurança possuam todas as competências necessárias para o desempenho de suas funções e sejam treinadas adequadamente de acordo com os requisitos estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.2.7. Os registos apropriados devem ser:

- a) Mantidos e actualizados;
- b) Estabelecidos os padrões relevantes de desempenho; e
- c) Introduzidas para manter os padrões de avaliações iniciais e periódicas.

6.2.8. As pessoas que realizam operações de rastreio devem ser certificadas de acordo com os requisitos estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, para garantir que os padrões de desempenho sejam alcançados de maneira consistente e confiável.

6.2.9. As auditorias, testes, pesquisas e inspecções de segurança devem ser realizadas regularmente para verificar o grau de cumprimento do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil de modo a fornecer uma correcção rápida e eficaz de quaisquer deficiências.

6.2.10. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve reavaliar os controlos e procedimentos de segurança e de maneira oportuna, tomar as medidas necessárias para remediar as fraquezas, a fim de prevenir a reincidência de um acto de interferência ilícita.

6.2.11. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve partilhar com a OACI as medidas correctivas adoptadas na sequência de um acto de interferência ilícita.

6.2.12. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que cada entidade responsável pela implementação de elementos relevantes ou partes pertinentes do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil verifique periodicamente se a implementação das medidas de segurança terceirizadas por prestadores de serviços externos estão em conformidade com o programa de segurança da entidade.

6.2.13. O Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil deve ser revisado e actualizado pelo menos uma vez por ano ou conforme a necessidade.

6.3. Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil

6.3.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve desenvolver e executar uma política nacional de formação para todo o pessoal envolvido ou responsável pela execução de vários aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil. Esta política de formação deve ser elaborada de modo a assegurar a eficácia do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.3.2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve desenvolver e aprovar um Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil para todo o pessoal das entidades envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, incluindo treinamento periódico e de consciencialização em segurança da aviação civil para aqueles que são autorizados a acessar o lado-ar sem escolta.

6.3.3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve coordenar a implementação do Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil.

6.3.4. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que todos os programas de formação de segurança da aviação para o pessoal com responsabilidades mencionadas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil incluam uma avaliação das competências a serem adquiridas e mantidas tanto na formação inicial como na recorrente.

6.3.5. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve notificar as entidades envolvidas com os requisitos de formação identificados no Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil para sua implementação.

6.3.6. Uma pessoa ou entidade não deve operar um centro de formação em segurança da aviação civil ou oferecer, administrar cursos de segurança da aviação civil sem cumprir com os requisitos do Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil e ter um certificado ou autorização emitida pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.3.7. Uma pessoa ou entidade não deve ministrar cursos de segurança da aviação civil ou facilitação do transporte aéreo sem prévia autorização da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.3.8. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve desenvolver e implementar um sistema de certificação que garanta que os instrutores são qualificados nos temas que vão ministrar de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.3.9. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que as pessoas que realizam operações de rastreio sejam certificadas de acordo com os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil para garantir que os padrões de desempenho sejam consistentemente alcançados de forma confiável.

6.3.10. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que o pessoal que realiza auditorias de segurança, testes e inspecções sejam treinados de acordo com os padrões apropriados para essas tarefas de acordo com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.3.11. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que todo o pessoal envolvido ou responsável pela implementação dos vários aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, assim como todos aqueles que são autorizados a ter acesso sem escolta a áreas no lado ar recebam formação inicial e recorrente de conscientização sobre a segurança.

6.3.12. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que o Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil contenha procedimentos para um sistema de certificação do pessoal que efectua o rastreio (*Screeners*), instrutores, inspectores e gestores de segurança, em conformidade com o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.3.13. O Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil deve ser revisto e actualizado pelo menos uma vez por ano ou conforme a necessidade.

6.4. Programas de Segurança dos Operadores

Cada operador envolvido na aviação civil deve desenvolver, implementar e manter um Programa de Segurança da Aviação Civil, para assegurar a implementação efectiva do PNSAC e das respectivas operações de segurança.

6.5. Programa de Segurança do Operador do Aeroporto

6.5.1. Cada Operador Aeroportuário deve estabelecer, implementar e manter devidamente actualizado, um programa escrito de segurança que responda às exigências do PNSAC e as estabelecidas nos regulamentos de segurança.

6.5.2. O Programa de Segurança deve ser elaborado em estrita coordenação com todas as instituições e serviços implicados na segurança da aviação civil e deve ser discutido e adoptado pelas Comissões FAL/SEC dos Aeroportos ou aeródromos, antes de ser submetido à aprovação da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.5.3. Um Operador Aeroportuário deve:

- a) Em cada aeroporto que serve a aviação civil, ser responsável por coordenar a implementação dos controlos de segurança;
- b) Estabelecer uma Comissão Aeroportuária de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo (CAFASEAC) e ser responsável pela coordenação da implementação dos controlos e procedimentos de segurança especificados no Programa de Segurança Aeroportuário;
- c) Providenciar os requisitos para que os planos de ordenamento físico dos aeroportos sejam integrados na construção, tanto de novas instalações como nas alterações daquelas já existentes nos aeroportos, incluindo os requisitos relativos à arquitectura e infra-estruturas necessárias à implementação das medidas de segurança contidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.5.4. O Programa de Segurança do Operador Aeroportuário deve:

- a) Detalhar as medidas e procedimentos específicos de segurança a serem implementadas no aeroporto que cumpram com os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- b) Providenciar a nomeação de uma pessoa que deve coordenar a implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil no aeroporto;
- c) Estabelecer a criação de uma Comissão Aeroportuária de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo (CAFASEAC), em conformidade com os requisitos estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- d) Exigir a integração das necessidades de segurança da aviação civil nos projectos e construções de novas instalações e alterações das instalações já existentes no aeroporto;
- e) Fornecer medidas de controlo de segurança para aeronaves que chegam em aeródromos em que os controlos de segurança estejam em dúvida ou sejam inadequados;
- f) Ter um Plano de Contingência actualizado que forneça questões que incluam:
 - i. Medidas e procedimentos em caso de sequestro de uma aeronave, a tomada de reféns no aeroporto e a bordo de uma aeronave;
 - ii. Acesso e procedimentos em caso de sabotagem, incluindo ameaças de bombas a aeronaves e ao aeroporto;
 - iii. Acesso e procedimentos em caso de ataques terroristas a aeronaves e ao aeroporto, incluindo ataques usando Sistemas Portáteis de Defesa Aérea (MANPADS) ou armas químicas, biológicas e outras;
 - iv. Procedimentos quando um artigo proibido for encontrado ou se acredita que está a bordo de uma aeronave;
 - v. Evacuação e busca as instalações aeroportuárias e as aeronaves no solo;
 - vi. Medidas especiais de segurança a serem adoptadas durante o período de maior ameaça ou para voos e rotas críticas.

6.5.5. Ter qualquer outro assunto estabelecido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.5.6. O Programa de Segurança do Operador Aeroportuário deve estar em conformidade com os requisitos estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.5.7. O Programa de Segurança do Operador Aeroportuário deve ser revisto e actualizado pelo menos uma vez por ano ou conforme a necessidade.

6.6. Programa de Segurança do Operador Aéreo

6.6.1. Os operadores nacionais de transporte aéreo comercial que prestam serviços na República de Angola devem estabelecer, implementar e manter um programa escrito de segurança do Operador Aéreo, que cumpra com os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.6.2. Os operadores estrangeiros de transporte aéreo comercial que prestam serviços na República de Angola devem estabelecer, implementar e manter por escrito, como apêndice ao seu Programa de Segurança, os procedimentos que satisfaçam os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil devendo ser aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.6.3. Cada entidade que realiza operações da aviação geral, incluindo operações de aviação corporativa, utilizando aeronaves com o peso máximo à descolagem superior a 5.750 kg, deve estabelecer, implementar e manter um programa escrito de segurança do Operador Aéreo que atenda todos os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.6.4. Cada entidade que realiza operações de trabalho aéreo deve estabelecer, implementar e manter um programa escrito de segurança do Operador Aéreo que atenda todos os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.6.5. O programa estabelecido no ponto anterior deve conter características específicas para cada tipo de operação a ser realizada.

6.6.6. Todos os operadores aéreos nacionais e estrangeiros que prestam serviços na República de Angola e participam em acordos de código de partilha ou outros acordos de colaboração com outros operadores devem notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil sobre a natureza desses acordos, incluindo a identidade dos outros operadores.

6.6.7. O Programa de Segurança do Operador Aéreo deve especificar as medidas, procedimentos e práticas a serem seguidas pelo operador para proteger os passageiros, tripulação, pessoal de terra, aeronave e instalações de actos de interferência ilícita e incluir, no mínimo:

- a) Os objectivos do Programa e a responsabilidade de garantir a sua implementação;
- b) A organização das funções e as responsabilidades de segurança da aviação civil do Operador Aéreo, incluindo a designação da pessoa responsável pela segurança da aviação civil;
- c) Medidas específicas de segurança, incluindo:
 - i. Verificações de segurança pré-voou buscas de aeronaves com base em uma avaliação de risco de segurança realizada pelas autoridades nacionais relevantes;
 - ii. Procedimento para o rastreio de bagagem de mão e de porão dos passageiros, se essa função não estiver atribuída ao Operador Aeroportuário;

- iii.* Procedimento para garantir que nenhuma arma, explosivo e outros dispositivos perigosos sejam deixados a bordo da aeronave pelos passageiros em trânsito ou transferência ao desembarcarem;
- iv.* Reconciliação da bagagem de porão com os passageiros que embarcam, incluindo passageiros em trânsito e transferência;
- v.* Medidas e procedimentos para garantir a segurança a bordo da aeronave onde estão a ser transportados passageiros obrigados a viajar sob procedimentos judiciais e administrativos;
- vi.* Procedimentos para o transporte de armas no compartimento da cabine e porão da aeronave;
- vii.* Procedimentos a bordo quando um artigo proibido for encontrado ou se acredita estar a bordo de uma aeronave;
- viii.* Segurança e controlo de acesso às aeronaves estacionadas;
- ix.* Protecção de bagagem de porão, carga, correio e provisões de bordo e lojas;
- x.* Procedimento de resposta para os membros da tripulação e outros funcionários a ocorrências e ameaças;
- xi.* Protecção de documentos de voo;
- xii.* Procedimentos de rastreio, segurança e controlo de lojas conhecidas e desconhecidas;
- xiii.* Procedimento para a aplicação de controlos de segurança para COMAIL e COMAT;
- xiv.* Medidas para garantir a eficácia do Programa, incluindo a formação adequada do pessoal, testes periódicos e avaliação do Programa de Segurança;
- xv.* Prevenção de passageiros não autorizados;
- xvi.* Medidas para garantir que os passageiros que estejam em posse de documentos válidos prescritos pelo estado de trânsito e destino para fins de controlo;
- xvii.* Qualquer outro assunto estabelecido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- xviii.* O Programa de Segurança do Operador Aéreo deve ser revisto e actualizado uma vez por ano ou conforme a necessidade.

6.7. Programa de Segurança para Agentes Regulados

6.7.1. Uma organização ou uma pessoa cujo objectivo seja o movimento de carga e correio aéreo dentro ou a partir de Angola não deve operar sem ter um Programa de Segurança de Agente Regulado aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.7.2. O Programa de Segurança de Agente Regulado deve ter:

- a)* Disposições que estejam de acordo com os requisitos estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- b)* Disposições para dar resposta a instrutivos, directivas, ordens e circulares emitidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, nos termos do PNSAC;
- c)* Descrição de como o agente regulado planeja atender e manter os requisitos estabelecidos no Programa de Segurança do Agente Regulado;

d) Procedimentos para:

- i. Garantir que a realização do rastreio de carga e correio seja efectuado usando um método ou métodos adequados, levando em consideração a natureza da remessa;
- ii. Garantir a segurança de edifícios, lojas, instalações de transporte e controlo de acesso;
- iii. Recrutamento e treinamento do pessoal envolvido na implementação de medidas de controlos de segurança;
- iv. Relatório de incidentes; e
- v. Qualquer outro assunto estabelecido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

e) A aprovação dos Programas de Segurança de Agentes Regulados deve basear-se no processo de segurança da cadeia de suprimentos, que compreende a gestão de políticas, procedimentos e tecnologias aplicáveis à carga e correio, conforme estabelecido no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, para proteger os activos da cadeia de suprimentos de actos contra interferência ilícita, roubo, dano ou terrorismo e para impedir a introdução de contrabando não autorizado a pessoas ou armas de destruição em massa na cadeia de suprimentos.

f) O Programa de Segurança do Agente Regulado deve ser revisado e actualizado uma vez por ano ou conforme a necessidade.

6.8. Programa de Segurança do *Catering*

6.8.1. Uma pessoa ou uma organização cujo objectivo seja o fornecimento directo ao transporte aéreo comercial de provisões de bordo (*catering*) e lojas dentro ou a partir da República de Angola, não deve operar sem ter um Programa de Segurança da Empresa de *Catering* aprovado e um certificado emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.8.2. O Programa de Segurança da Empresa de *Catering* deve ter:

- a) Disposições que estejam de acordo com os requisitos estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e nos regulamentos de segurança;
- b) Descrição de como a empresa de *catering* pretende cumprir e manter os requisitos estabelecidos no Programa de Segurança do *Catering*.

6.8.3. Procedimentos para:

- a) Garantir o controlo de segurança adequado dos suprimentos de restauração;
- b) Garantir a segurança dos edifícios, lojas e instalações de transporte;
- c) Recrutamento e treinamento do pessoal envolvido na implementação de controlos de segurança;
- d) Notificação de incidentes e manutenção de registos;
- e) Qualquer outro assunto estabelecido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.8.4. O Programa de Segurança da Empresa de *Catering* deve ser elaborado em conformidade com o estabelecido no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

6.8.5. O Programa de Segurança da Empresa de *Catering* deve ser revisado e actualizado uma vez por ano ou conforme a necessidade.

6.9. Programa de Segurança dos Prestadores de Serviços de Assistência em Escala (*Handling*)

6.9.1. As empresas prestadoras de serviços de assistência em escala devem estabelecer, implementar e manter devidamente actualizado um programa escrito de segurança que responda às exigências do PNSAC, sendo que a implementação e o seu cumprimento é da responsabilidade do titular do órgão máximo de direcção da empresa e do responsável de segurança.

6.9.2. A descrição de como os operadores de serviços pretendem cumprir e manter os requisitos estabelecidos nos seus programas de segurança devem ainda:

- a) Garantir o controlo de segurança adequado;
- b) Garantir a segurança dos edifícios, instalações e instalações de transporte;
- c) Recrutamento e treinamento de funcionários envolvidos na implementação de controlos de segurança;
- d) Notificação de incidentes e manutenção de Registos;
- e) Qualquer outra matéria prescrita pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.9.3. O Programa de Segurança dos Prestadores de Serviços de Assistência em Escala deve ser revisado e actualizado uma vez por ano ou conforme a necessidade.

6.9.4. O Programa de Segurança dos Prestadores de Serviços de Assistência em Escala deve conter os seguintes requisitos gerais:

- a) Garantir a segurança de pessoas e bens contra actos de interferência ilícita;
- b) Ser um documento escrito e assinado pelo titular do órgão máximo de direcção da empresa ou qualquer outra pessoa a quem ele delegue competências nesta matéria;
- c) Ser aprovado pela Autoridade Reguladora da Aviação Civil de Angola.

6.9.5 As empresas prestadoras de serviços de assistência em escala sujeitos a um Programa de Segurança devem:

- a) Manter um exemplar original do Programa de Segurança nas suas instalações;
- b) Disponibilizar, caso lhe seja solicitado, uma cópia do Programa de Segurança aprovado para efeitos de inspecção de segurança por parte da Autoridade Nacional da Aviação Civil ou de outra entidade com legitimidade para tal;
- c) Restringir a distribuição, a divulgação e o fornecimento da informação contida no Programa de Segurança a pessoas, segundo o princípio da necessidade de saber;
- d) Reportar à Autoridade Nacional da Aviação Civil a remessa de cópias físicas ou electrónicas do Programa de Segurança a entidades nacionais ou estrangeiras.

6.9.6. As regras de elaboração dos programas de segurança devem ser regulamentadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.10. Programa Interno de Controlo da Qualidade de Segurança

6.10.1. Todas as entidades com responsabilidade na implementação das medidas de segurança devem estabelecer, implementar e manter um programa de controlo da qualidade interno de segurança por escrito aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.10.2. As entidades devem verificar periodicamente se a implementação das medidas de segurança terceirizadas por prestadores de serviços externos estão em conformidade com seu Programa de Segurança aprovado.

6.11. Prestadores de Serviços de Tráfego Aéreo

6.11.1. Os Prestadores de Serviços de Tráfego Aéreo que operam em Angola devem estabelecer e implementar disposições de Segurança apropriadas que satisfaçam os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e deve ser aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.11.2. Sem prejuízo do disposto no ponto anterior, as disposições de Segurança dos Prestadores de Serviços de Tráfego Aéreo devem incluir o seguinte:

- a) Procedimentos de segurança das suas instalações;
- b) Segurança do pessoal;
- c) Segurança do sistema de ICT (incluindo cibersegurança);
- d) Plano de Contingência para segurança da ATM;
- e) ATM para dar resposta a actos de interferência ilícita;
- f) ATM para o apoio na aplicação da lei;
- g) Gestão do espaço aéreo para segurança da ATM.

6.12. Programa Interno de Formação e Treino em Segurança da Aviação do Operador

6.12.1. Os operadores com responsabilidade na implementação das medidas de segurança devem desenvolver e implementar um programa interno de formação e treino em segurança da aviação civil, para garantir a implementação efectiva das suas respectivas operações de segurança e deve ser aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

6.12.2. O programa de formação e treino referido no ponto anterior deve incluir:

- a) Treinamento apropriado para os funcionários, tendo em consideração os princípios dos factores humanos e desempenho;
- b) Formação apropriada de familiarização para o pessoal sobre medidas e técnicas preventivas em relação a passageiros, bagagem, carga, correio, equipamentos, lojas e suprimentos destinados ao transporte em uma aeronave, a fim de contribuir para a prevenção de actos de sabotagem e apreensão ilícita de uma aeronave ou outras formas de interferência ilícita e para minimizar as consequências desses eventos;
- c) As entidades envolvidas ou responsáveis pela implementação de vários aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil devem promover, desenvolver e implementar medidas e mecanismos que contribuam para o estabelecimento de uma cultura de segurança forte e eficaz.

6.12.3. Os programas internos de formação e segurança para o pessoal com responsabilidade mencionadas no presente Programa devem incluir uma avaliação das competências a serem adquiridas e mantidas tanto na formação inicial como na formação recorrente.

6.13. Pedido de Aprovação do Programa de Segurança

6.13.1. Sempre que se requeira a aprovação de um Programa de Segurança pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, nos termos do PNSAC, o requerente deve:

Submeter o Programa à Autoridade Nacional da Aviação Civil que atenda os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e dos Regulamentos de Segurança ou qualquer lei relevante e pagar as taxas conforme for estabelecido.

6.13.2. O Programa de Segurança submetido à Autoridade Nacional da Aviação Civil para a aprovação, nos termos do PNSAC, deve ser apresentado em duplicado e assinado pelo gestor competente ou pessoa devidamente designada pelo operador.

6.14. Aprovação do Programa de Segurança

6.14.1. Quando a Autoridade Nacional da Aviação Civil estiver convencida de que o Programa de Segurança enviado atende aos requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e de qualquer lei relevante, deve aprovar o Programa.

6.13.3. Quando a Autoridade Nacional da Aviação Civil determinar que o Programa de Segurança não atende aos requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil ou da lei pertinente, deve instruir o requerente a modificar e reenviar o Programa dentro de 45 (quarenta e cinco) dias após a recepção do Programa pelo requerente.

6.15. Condições de alteração que afectam a segurança

6.15.1. O Programa de Segurança aprovado pode ser alterado quando o operador determinar que qualquer descrição da:

- a) Área definida no programa não for mais precisa ou carecer de actualização;
- b) As operações estabelecidas no Programa não são mais precisas ou os procedimentos incluídos nas instalações e equipamentos descritos no Programa de Segurança já não são mais adequados.

6.15.2. Quando ocorrer uma situação descrita nos pontos acima, o operador deve:

- a) Notificar imediatamente a Autoridade Nacional da Aviação Civil sobre as condições de alteração e identificar cada medida provisória a ser adoptada para manter a segurança adequada até que seja concedida a aprovação de uma alteração apropriada do Programa de Segurança;
- b) A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, quando uma emenda a um Programa de Segurança lhe for submetida, aprovar de acordo com os procedimentos estabelecidos neste Programa.

6.16. Poder da Autoridade Nacional da Aviação Civil para ordenar a emenda do Programa de Segurança

6.16.1. Quando a Autoridade Nacional da Aviação Civil determinar que o Programa de Segurança de um operador necessite de alterações, deve directamente instruir o respectivo operador a fazer a alteração ao Programa e submetê-lo para a aprovação.

6.16.2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve, quando um Programa de Segurança alterado for submetido nos termos do ponto anterior, aprovar o Programa de acordo com os procedimentos estabelecidos.

CAPÍTULO VII

Medidas Preventivas de Segurança

7.1. Medidas Gerais Preventivas de Segurança

7.1.1. O Operador Aeroportuário deve:

- a) Adotar medidas para evitar que sejam introduzidos, por qualquer meio a bordo das aeronaves ao serviço da aviação civil, armas, explosivos ou substâncias e outros dispositivos perigosos que possam ser utilizados para cometer actos de interferência ilícita e cujo transporte ou porte não estejam autorizados;
- b) Promover o uso de medidas de segurança aleatórias e imprevisíveis na implementação de medidas de segurança que podem contribuir para o efeito dissuasivo das medidas de segurança;
- c) Estabelecer procedimentos para lidar com bagagens não identificadas e objectos suspeitos em conformidade com uma avaliação dos riscos de segurança efectuada pelas autoridades nacionais competentes;
- d) Considerar a integração de detecção de comportamentos suspeitos nas suas práticas e procedimentos de segurança da aviação.

7.2. Medidas relativas ao Controlo de Acesso

7.2.1. O Operador Aeroportuário deve tomar medidas para que:

- a) Os acessos às áreas do lado ar nos aeroportos que servem a aviação civil sejam controlados a fim de impedir a entrada não autorizada;
- b) As áreas restritas de segurança sejam estabelecidas em cada aeroporto que serve a aviação civil com base numa avaliação de risco realizada pelas autoridades nacionais competentes.

7.2.2. O Operador Aeroportuário deve estabelecer e aplicar sistemas de identificação de pessoas e veículos para impedir o acesso não autorizado nas áreas do lado ar e nas áreas restritas de segurança. Deve conceder o acesso unicamente às pessoas que devem entrar nas ditas zonas por necessidade operacional ou outro motivo legítimo. A identidade deve ser verificada nos pontos de controlo de segurança antes de ser permitido o acesso às áreas do lado ar e às áreas restritas de segurança.

7.2.3. O Operador Aeroportuário deve realizar as verificações de antecedentes em pessoas que não sejam passageiros que tenham acesso sem escolta às áreas restritas de segurança do aeroporto, antes de lhes conceder o acesso.

7.2.4. O Operador Aeroportuário deve supervisionar a circulação de pessoas e veículos de e para a aeronave nas áreas restritas de segurança, a fim de impedir o acesso não autorizado à aeronave.

7.2.5 O Operador Aeroportuário deve assegurar que as pessoas que não sejam passageiros, juntamente com os itens por eles transportados, estejam sujeitas ao rastreio e controlos de segurança antes de entrarem nas áreas restritas de segurança do aeroporto que servem operações da aviação civil.

7.2.6. O Operador Aeroportuário deve assegurar que sejam utilizados métodos de inspecção apropriados que permitam detectar a presença de explosivos e artefactos explosivos que pessoas que não sejam passageiros levem consigo ou nos artigos que transportem. Quando os métodos não se aplicarem de forma contínua, utilizar-se-ão de maneira imprevisível.

7.2.7. Os veículos que tenham acesso às áreas restritas de segurança, juntamente com os itens contidos nos mesmos, devem estar sujeitos ao rastreio ou outros controlos de segurança adequados, de acordo com uma avaliação de risco realizada pelas autoridades competentes.

7.2.8. Os documentos de identidade emitidos para os membros da tripulação de cabine devem fornecer uma base internacional harmonizada e confiável para o reconhecimento e a validação da documentação que permite o acesso autorizado às áreas restritas de segurança do lado ar, em conformidade com as especificações relevantes estabelecidas no Doc. 9303, Documentos de viagem de leitura mecânica.

7.2.9. As verificações de antecedentes especificadas no ponto 7.2.3 são reaplicadas regularmente a todas as pessoas com acesso sem escolta às áreas restritas de segurança.

7.3. Controlos de Segurança Aeroportuário

O Operador Aeroportuário deve manter e executar medidas e procedimentos de segurança, incluindo a identificação e resolução de actividades suspeitas que possam representar uma ameaça à aviação civil no aeroporto com o objectivo de proteger os passageiros, tripulação, aeronaves, aeroportos e instalações da aviação civil, para prevenir actos de interferência ilícita e garantir que sejam tomadas as medidas apropriadas quando um acto de interferência ilícita ocorrer ou provavelmente possa ocorrer.

7.4. Áreas restritas de segurança e autorizações de segurança aeroportuário

7.4.1. O Operador do Aeroporto em coordenação com outras entidades envolvidas na segurança da aviação civil, com base nas avaliações de risco deve identificar as áreas em que as operações contínuas da aviação civil são realizadas e designá-las como área restrita de segurança.

7.4.2. Uma área designada como área restrita de segurança deve:

- a) Ser demarcada e protegida através de medidas físicas ou pessoal de segurança ou pela combinação física e pessoal de segurança a fim de prevenir o acesso não autorizado;
- b) Ser separada das áreas públicas ou áreas não restritas através de barreiras físicas apropriadas;
- c) Ser inspeccionada em intervalos regulares.

7.4.3. O acesso autorizado às áreas restritas de segurança em cada aeroporto e as facilidades designadas fora do aeroporto, que servem as operações do transporte aéreo comercial, devem ser controladas através da atribuição de permissões de acesso do aeroporto.

7.4.4. Uma pessoa que lhe tenha sido emitida uma autorização ou passe de segurança aeroportuário nos termos do presente Programa deve durante o serviço exibir sempre a autorização ou passe de segurança adequadamente.

7.4.5. Uma entidade responsável pelo controlo de acesso às áreas restritas de segurança deve:

- a) Especificar os locais de entrada reconhecidos através da barreira da área restrita de segurança e garantir que a área possua protecção física adequada pelo menos da mesma característica que a própria barreira ou seja, suficiente para impedir o acesso não autorizado; e
- b) Integrar a detecção de comportamento às práticas e procedimentos de segurança da aviação.

7.4.6. Todas as áreas de um aeroporto ao qual o acesso é restrito devem ostentar sinalização indicando o tipo de restrição e a coima (penalização) no caso do cometimento de uma não conformidade.

7.4.7. O Operador Aeroportuário deve manter, no aeroporto, um mapa em escala actual do aeroporto, identificando as áreas restritas de segurança, barreiras de segurança e os pontos de acesso às áreas restritas de segurança.

7.5. Procedimentos especiais de segurança e isenções de controlos de segurança

7.5.1. Podem ser permitidos procedimentos especiais de segurança ou isenções de controlos de segurança, desde que cumulativamente sejam cumpridos os seguintes requisitos:

- a) O procedimento ou a isenção seja aprovado pela autoridade competente;
- b) Haja razões objectivas que justifiquem o procedimento ou a isenção;
- c) O procedimento ou a isenção garanta um nível de segurança equivalente ao estabelecido no PNSAC e nos regulamentos de segurança aérea;
- d) O procedimento ou a isenção não seja contrário ao interesse público.

7.6. Limite do Aeroporto

7.6.1. O Operador Aeroportuário deve garantir que:

- a) O aeroporto possua uma barreira física visível ou meios para indicar a fronteira do aeroporto com sinais afixados e uma advertência para evitar incursões e invasões;
- b) Existam medidas para a protecção e monitoramento contínuos da integridade do perímetro a fim de evitar incursões e invasões; e
- c) De acordo com a avaliação de risco realizada pelo Operador Aeroportuário, sejam estabelecidas medidas apropriadas no lado terra ou procedimentos operacionais para mitigar possíveis ataques contra aeronaves que utilizam sistemas de defesa aérea portáteis pelo homem (MANPADS) e outras armas que apresentem uma ameaça semelhante à aeronave no aeroporto ou próximo do mesmo.

7.7. Controlo de acesso para os concessionários do aeroporto

7.7.1. O Operador Aeroportuário deve:

- a) Garantir que os concessionários cujas lojas ou instalações façam parte do limite do lado terra ou do lado ar, do qual o acesso possa ser feito através do lado ar, que os mesmos sejam responsáveis pelo controlo de acesso através de suas instalações; e
- b) Garantir que os concessionários realizem os seus negócios em conformidade com o Programa de Segurança Aeroportuário.

7.7.2. Nos termos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, os «concessionários» incluem:

- a) Pessoas físicas ou jurídicas que lhes são concedidas uma licença ou outra permissão pelo Operador Aeroportuário para realizar operações comerciais no aeroporto, incluindo lojas, manuseamento de carga, fornecedores de serviços, operadores turísticos, operadores de táxis e autocarros *handling, catering*, agências de turismo, empresas de táxi e ônibus, carregadores/bagageiros, organizações de manutenção de aeronaves e empresas de combustível; e
- b) Autoridades e instituições governamentais no aeroporto incluindo, mas não se limitando à alfândega, migração, saúde, agricultura e meteorologia.

7.8. Obrigação do Operador Aeroportuário em caso de ameaça contra as facilidades ou aeroporto

7.8.1. Sempre que um Operador do Aeroporto tomar conhecimento da existência de uma ameaça contra as suas facilidades ou contra qualquer parte do aeroporto sob o controlo de outra entidade que exerça actividade no aeroporto que não seja o Operador do Aeroporto, este deve imediatamente:

- a) Comunicar a Autoridade Nacional da Aviação Civil e outras entidades competentes sobre a natureza da ameaça; e
- b) Determinar se a ameaça afecta a segurança do aeroporto e coordenar a implementação de medidas apropriadas para contrapor qualquer ameaça.

7.9. Medidas a serem tomadas pelo Operador Aeroportuário em caso de ameaça

7.9.1. Sempre que um Operador do Aeroporto determinar que existe uma ameaça que afecta a segurança do aeroporto, deve imediatamente tomar todas as medidas necessárias para garantir a segurança do aeroporto e das pessoas no aeroporto, bem como informar as entidades competentes da natureza da ameaça.

7.9.2. O Operador do Aeroporto deve comunicar imediatamente à Autoridade Nacional da Aviação Civil as informações de ameaça contra um aeroporto e as suas facilidades ou contra uma aeronave.

7.10. Descoberta de armas, dispositivos incendiários ou explosivos no aeroporto

7.10.1. O Operador do Aeroporto deve informar imediatamente à Polícia Nacional e à Autoridade Nacional da Aviação Civil no caso das seguintes ocorrências no aeroporto ou nas suas facilidades aeronáuticas:

- a) A descoberta de armas no aeroporto ou nas suas facilidades aeronáuticas que não sejam permitidas nos termos do ponto 7.23. do presente Programa;

- b) A descoberta no aeroporto de uma substância explosiva, munições ou dispositivo incendiário que não sejam permitidos nos termos do presente Programa; ou
- c) Uma explosão no aeroporto ou nas facilidades aeronáuticas, a menos que se saiba que a explosão é o resultado de uma escavação, demolição, construção ou exibição de fogos-de-artifício, cuja comunicação deve ser dada com a antecedência mínima de 48 horas.

7.11. Pessoas autorizadas para rastrear e informar o Operador Aeroportuário sobre qualquer ameaça contra o mesmo

7.11.1. Quando uma pessoa for autorizada a realizar qualquer actividade de rastreio em um aeroporto e tiver conhecimento de uma ameaça contra o aeroporto, deve:

- a) Notificar imediatamente o Operador do Aeroporto a natureza da ameaça;
- b) Auxiliar o Operador do Aeroporto a determinar se a ameaça afecta à segurança do aeroporto.

7.12. Registos de incidentes de segurança

7.12.1. Cada Operador do Aeroporto, operador de aeronave ou outra entidade que desenvolve actividades na aviação civil, deve elaborar e manter o registo de todos os incidentes de segurança que ocorrerem no curso das suas operações.

7.12.2. A ocorrência dos incidentes de segurança que tenham lugar no decurso das operações no aeroporto deve ser reportada no prazo de 24 horas pelas entidades referidas no ponto anterior.

7.12.3. O registo mencionado na alínea anterior deve:

- a) Ser submetido à Autoridade Nacional da Aviação Civil dentro de 30 (trinta) dias após a ocorrência do incidente; e
- b) Sempre que for aplicável, o registo deve incluir:
 - i. O número e o tipo de armas, explosivos e dispositivos incendiários descobertos durante qualquer processo de rastreio de qualquer passageiro e o método de detecção usado;
 - ii. O número de actos e tentativas de actos de interferência ilícita;
 - iii. O número de ameaças de bombas recebidas;
 - iv. O número real e de simulação de bombas encontradas;
 - v. O número de ataques e de explosões no aeroporto;
 - vi. O número de detenções, prisões e os dados de cada pessoa detida ou presa.
 - vii. Ser conservado por um período mínimo de 12 meses.

7.13. Medidas relativas às aeronaves

7.13.1. O operador de aeronave deve:

- a) Efectuar os controlos, inspecções ou verificações de segurança das aeronaves que originam voos destinados ao transporte aéreo comercial. O critério determinará o que é mais apropriado efectuar, se um controlo ou uma inspecção ou uma verificação de segurança deve basear-se numa avaliação de riscos, efectuada pelas autoridades nacionais competentes;

- b) Tomar medidas para assegurar que artigos deixados para trás pelos passageiros que desembarcam em voos de trânsito sejam removidos da aeronave ou sejam tratados adequadamente antes da partida da aeronave envolvida em voos comerciais;
- c) Tomar medidas adequadas para assegurar que durante o voo, pessoas não autorizadas sejam impedidas de entrar no compartimento da tripulação (*cockpit*);
- d) Assegurar que uma aeronave sujeita aos requisitos na alínea a) esteja protegida de qualquer interferência não autorizada, desde o início da verificação ou controlo de segurança da aeronave até a partida;
- e) Assegurar que controlos de segurança sejam estabelecidos para impedir actos de interferência ilícita nas aeronaves, quando elas não estiverem em áreas restritas de segurança;
- f) De acordo com a avaliação de risco realizada pelas suas autoridades nacionais competentes, assegurar que sejam adoptadas medidas apropriadas em terra ou procedimentos operacionais para mitigar possíveis ataques contra aeronaves utilizando sistemas de defesa antiaérea portáteis (MANPADS) e outras armas que representam uma ameaça similar a aeronaves no aeroporto ou próximo a ele; e
- g) Implementar medidas relacionadas com a segurança das aeronaves.

7.14. Medidas relativas aos passageiros e respectiva bagagem de cabina

O Operador Aéreo deve estabelecer medidas nos aeroportos para as operações de trânsito de modo a proteger os passageiros em trânsito e a sua bagagem de cabina de interferência não autorizada, protegendo a integridade do aeroporto de trânsito.

7.14.1. O Operador do Aeroporto deve:

- a) Estabelecer medidas para assegurar que os passageiros e tripulantes originários na operação de transporte aéreo comercial e sua bagagem de cabine sejam rastreados antes de embarcar em uma aeronave que saia de uma área restrita de segurança;
- b) Usar métodos de rastreio apropriados que permitam detectar a presença de explosivos e artefactos explosivos transportados por passageiros em suas bagagens de cabine. Quando os referidos métodos não forem aplicados continuamente, deverão ser utilizados de maneiras imprevisíveis;
- c) Assegurar que os passageiros transferidos de outro voo de transporte aéreo comercial, assim como a sua bagagem de cabina, sejam submetidos a controlos de segurança antes de embarcarem, excepto se o Estado tiver estabelecido um processo de validação e uma implementação contínua de procedimentos, em colaboração com o outro Estado Contratante, conforme apropriado, de forma a assegurar que aqueles passageiros e a respectiva bagagem de cabina foram sujeitos a controlos de segurança adequados no ponto de origem do voo e subsequentemente protegidos de qualquer interferência não autorizada, desde o ponto de controlo de segurança no aeroporto de origem até embarcarem na aeronave de partida no aeroporto de transferência;

- d) Assegurar que não exista possibilidade de os passageiros submetidos ao controlo de segurança serem objecto de interferência não autorizada, desde o ponto do controlo até ao embarque na aeronave. Caso ocorra essa mistura de passageiros ou contacto, os passageiros em questão e a sua bagagem de cabina serão novamente inspeccionados, antes de embarcarem na aeronave;
- e) Estabelecer medidas nos aeroportos para as operações de trânsito de modo a proteger os passageiros em trânsito e a sua bagagem de cabina de interferência não autorizada, protegendo a integridade do aeroporto de trânsito; e
- f) Assegurar que sejam estabelecidas práticas nos aeroportos e a bordo das aeronaves para auxiliar na identificação e resolução de actividades suspeitas que possam representar uma ameaça para a aviação civil.

7.15 Medidas relativas à bagagem de porão

7.15.1. O Operador do Aeroporto deve:

- a) Estabelecer medidas para assegurar que as bagagens de porão de origem sejam rastreadas antes de serem carregadas em uma aeronave envolvida em operações de transporte aéreo comercial que partem de uma área restrita de segurança;
- b) Assegurar que são utilizados métodos de rastreio adequados capazes de detectar a presença de explosivos e dispositivos explosivos na bagagem de porão. As normas apropriadas para efectuar o rastreio do presente ponto devem ser definidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- c) Assegurar que toda a bagagem de porão, a transportar em uma aeronave, esteja protegida contra interferências não autorizadas a partir do ponto em que é rastreada ou aceite aos cuidados da transportadora até à partida da aeronave em que essa bagagem será transportada;
- d) Adotar medidas para assegurar que os operadores de transporte aéreo comercial não transportem a bagagem de passageiros que não estejam a bordo da aeronave, salvo se a bagagem for identificada como não acompanhada e submetida a um rastreio apropriado;
- e) Assegurar que os operadores de transporte aéreo comercial transportem apenas artigos de bagagem de porão que tenham sido previamente identificados individualmente como acompanhados ou não, submetidos aos controlos de segurança de acordo com o nível apropriado e aceites pelo Operador Aéreo, para ser transportada nesse voo. Toda essa bagagem deve ser registada como tendo cumprido tais critérios e autorizada a ser carregada nesse voo;
- f) Assegurar que a bagagem de porão em transferência seja rastreada antes de ser carregada em uma aeronave envolvida em operação de transporte aéreo comercial, a menos que um processo de validação tenha sido conduzido em colaboração com o outro Estado Contratante, quando apropriado, para certificar que essa bagagem de porão tenha sido rastreada no ponto de origem e subseqüentemente protegido contra interferências não autorizadas do aeroporto de origem nas aeronaves que partem no aeroporto em transferência;

- g) Assegurar que, se a integridade da bagagem de porão for comprometida, ela deve ser novamente rastreada antes de ser colocada a bordo de uma aeronave;
- h) Assegurar que os operadores de transporte aéreo comercial não transportem a bagagem de pessoas que não estejam a bordo da aeronave, a menos que a bagagem seja identificada como bagagem não acompanhada e submetida a um rastreio apropriado;
- i) Estabelecer procedimentos para lidar com a bagagem não identificada de acordo com uma avaliação de risco de segurança realizada pelas autoridades nacionais competentes.

7.16. Medidas relativas à carga, correio e outras mercadorias

7.16.1. O Operador Aeroportuário ou outra entidade autorizada deve:

- a) Assegurar que sejam aplicados controlos de segurança apropriados à carga e ao correio, incluindo o rastreio, onde for praticável, antes de serem carregados em aeronaves destinadas a operações de transporte aéreo comercial;
- b) Estabelecer um processo de segurança da cadeia de fornecedores que deve incluir a aprovação de agentes reconhecidos e/ou expedidores conhecidos, se estes estiverem envolvidos na implementação de controlos de segurança da carga e correio;
- c) Assegurar que a carga e o correio que são transportados numa aeronave comercial sejam protegidos de interferência não autorizada, desde o ponto em que são rastreados ou aplicados outros controlos de segurança até à partida da aeronave;
- d) Assegurar que sejam aplicadas medidas reforçadas de segurança à carga e correio de alto risco para mitigar adequadamente as ameaças conexas;
- e) Assegurar que os operadores aéreos não aceitem transportar carga nem correio em aeronaves envolvidas em transporte aéreo comercial, excepto se um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou uma entidade que esteja aprovada pela autoridade competente confirma e demonstra que a carga ou correio foram rastreadas ou aplicadas outras medidas de segurança;
- f) A carga e o correio, acerca dos quais um agente acreditado, um expedidor conhecido ou uma entidade que esteja aprovada pela autoridade competente não possa confirmar ou demonstrar a aplicação destas medidas, serão objecto de rastreio;
- g) Assegurar que as provisões de *catering* a bordo, suprimentos e peças que sejam transportadas em voos comerciais, sejam submetidos a controlos de segurança apropriados, os quais podem incluir um processo de segurança na cadeia de distribuição ou rastreio e posteriormente protegidos até serem carregados na aeronave;
- h) Assegurar que os artigos para venda e fornecimentos que entram numa área restrita de segurança sejam submetidos a controlos de segurança apropriados, os quais podem incluir um processo de segurança na cadeia de distribuição ou rastreio;

- i)* Assegurar que a carga e correio que tenham sido objecto de confirmação e demonstrada a responsabilidade que foram aplicadas medidas de segurança seja acompanhada por uma declaração de segurança, seja em formato electrónico ou escrito, ao longo de toda a cadeia segura de distribuição;
- j)* Assegurar que a carga e correio em transferência foram submetidos a controlos de segurança apropriados antes de serem carregados numa aeronave que realiza operações de transporte aéreo comercial com saída no território nacional;
- k)* Assegurar que, nos locais onde é efectuado o rastreio de carga e correio, seja utilizado um método ou métodos adequados, tendo em consideração a natureza da carga ou correio que vai ser rastreado;
- l)* Estabelecer mecanismos adequados para confirmar que a transferência de carga e correio que entra no território foi submetida a controlos de segurança adequados.

7.17. Medidas relativas a categorias especiais de passageiros

7.17.1. O Operador Aéreo deve:

- a)* Desenvolver requisitos para o transporte de passageiros potencialmente desordeiros, obrigados a viajar por terem sido sujeitos a processos judiciais ou administrativos;
- b)* Incluir, no seu Programa de Segurança, medidas e procedimentos para garantir a segurança a bordo de suas aeronaves nas quais viajam passageiros sob coacção por terem sido submetidos a processos judiciais ou administrativos. Deve, sem prejuízo do presente número, incluir:
 - i.* Procedimentos de notificação ao Estado de trânsito ou destino final;
 - ii.* Procedimentos de embarque;
 - iii.* Procedimentos durante o voo, incluindo meios de mobilização, como algemas, braçadeiras etc.;
 - iv.* Procedimentos de desembarques;
 - v.* Requisitos de escolta;
 - vi.* Um número máximo de passageiros autorizados para transporte com base no nível de risco que representam.
- c)* Assegurar que o Operador Aéreo e o Piloto-Comandante da Aeronave sejam informados nos casos em que passageiros sob coacção viagem, por estarem submetidos a processos judiciais ou administrativos, para que sejam aplicados controlos de segurança apropriados, nos termos do NTA 32.111.

7.18. Condição para a aceitação de carga e correio para transporte aéreo

7.18.1. Qualquer entidade aprovada pela Autoridade Nacional da Aviação Civil antes de aceitar a carga ou correio para transporte em uma aeronave deve:

- a)* Estabelecer e registar o nome e o endereço do expedidor;
- b)* Estabelecer as credenciais da pessoa que entrega a carga ou o correio como agente de expedidor;

- c) Garantir, com base em controlos ou rastreio de segurança adequados, que essa carga ou correio não contenha artigos proibidos;
- d) Garantir a protecção de tal carga ou correio contra interferências não autorizadas após a aceitação;
- e) Garantir que a carga ou correio seja recebido por funcionários devidamente recrutados e treinados;
- f) Designar uma pessoa para implementar e supervisionar o processo de rastreio;
- g) Assegurar que as seguintes categorias de carga ou correio não sejam transportadas por via aérea, a menos que tenham sido submetidas ao rastreio:
 - i. Bagagem não acompanhada;
 - ii. Carga ou correio de expedidores desconhecidos; e
 - iii. Carga ou correio cujo conteúdo não coincida com a descrição entregue.
- h) Garantir que cada remessa de carga ou correio seja acompanhada pela documentação que forneça uma declaração do nível de segurança da remessa.

7.18.2. Um agente regulado que apresentar a carga ou correio a um Operador Aéreo para ser transportado por uma aeronave deve produzir e disponibilizar ao Operador Aéreo e à Autoridade Nacional, da Aviação Civil mediante solicitação, documentos da remessa, registos da carga ou do correio aceites e apresentados para o transporte aéreo os registos de formação dos funcionários e as facturas de vias aéreas.

7.18.3. Um agente regulado deve disponibilizar à Autoridade Nacional da Aviação Civil um relatório, no prazo de 48 horas, de qualquer incidente quando um documento da remessa emitido não fornecer um registo actualizado da carga ou correio apresentado para o transporte aéreo.

7.18.4. Toda a carga e correio destinados ao transporte em voos da aviação civil devem ser submetidos a controlos de segurança apropriados pelos operadores aeroportuários e agentes regulados antes de serem embarcados em uma aeronave.

7.19. Condições para aceitação de carga ou correio, comat e comail para o transporte aéreo

7.19.1. Com o objectivo de proteger os passageiros, tripulação, aeronaves, aeroportos e impedir actos de interferência ilícita na aviação civil, o operador de carga aérea deve estabelecer medidas para garantir que:

- a) Apenas a bagagem rastreada é carregada em uma aeronave envolvida em operações da aviação civil;
- b) Toda a bagagem de porão a transportar em uma aeronave comercial está protegida contra interferências não autorizadas a partir do ponto em que for rastreada ou aceite aos cuidados do Operador Aéreo até à partida da aeronave em que será transportada, caso haja motivo para suspeitar que a integridade da bagagem de porão possa ser comprometida, a bagagem deve ser rastreada novamente antes de ser colocada a bordo de uma aeronave;

- c) As pessoas contratadas para implementar controlos de segurança estão sujeitas a verificações de antecedentes e procedimentos de selecção e devem ser treinadas adequadamente para serem capazes de cumprir com as suas funções;
- d) O agente regulado institui e implementa controlos de segurança adequados, incluindo verificações de antecedentes de pessoas que não sejam passageiros que tenham acesso sem escolta às áreas do lado ar;
- e) CO-MAT e CO-MAIL estão sujeitos a controlos de segurança apropriados antes de serem colocados a bordo de uma aeronave envolvida em voos comerciais de passageiros;
- f) Toda a carga e correio a ser transportado em uma aeronave comercial seja protegida contra interferências não autorizadas, desde o ponto de inspecção ou outros controlos de segurança aplicados até à partida da aeronave em que será transportada e caso haja motivos para suspeitar que a integridade da carga e do correio possa estar comprometida, a carga e o correio serão rastreados novamente antes de serem colocados a bordo de uma aeronave; e
- g) Sejam aplicadas medidas de segurança aprimoradas à carga e correio de alto risco para atenuar adequadamente as ameaças a elas associadas.

7.20. Medidas de segurança a serem adoptadas pelos Operadores de Aeronaves

7.20.1. O Operador Aéreo é responsável por garantir a realização de controlos de segurança adequados e ao fazê-lo, deve:

- a) Rejeitar carga ou correio para transporte em uma aeronave envolvida em operação de transporte aéreo comercial, a menos que a aplicação de rastreio ou outros controlos de segurança sejam confirmados e contabilizados por uma entidade aprovada pela Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- b) Garantir que a carga e o correio que não possam ser confirmados e contabilizados por uma entidade aprovada pela Autoridade Nacional da Aviação Civil sejam submetidos ao rastreio;
- c) Proteger a remessa contra interferências ilícitas enquanto estiver sob custódia do Operador Aéreo;
- d) Garantir que todas as remessas tenham sido protegidas a um nível apropriado antes de serem colocadas na aeronave;
- e) Garantir a utilização de um método ou métodos adequados, tendo em consideração a natureza da remessa, quando o rastreio da carga e correio for realizado;
- f) Garantir o registo no manifesto da aeronave de todas as remessas colocadas a bordo da mesma;
- g) Garantir que a carga e o correio que tenham sido confirmados e contabilizados lhes sejam emitidos um nível de segurança que deve acompanhar em formato electrónico ou por escrito em toda a cadeia de suprimentos de segurança; e

h) Garantir que a carga e correio em transferência tenham sido submetidos a controlos de segurança adequados antes de serem carregados em uma aeronave envolvida em operação de transporte aéreo comercial com partida em Angola.

7.20.2. O Operador Aéreo pode delegar qualquer uma das funções referidas no ponto 7.18.1 a um agente regulado.

7.20.3. Não obstante a delegação de quaisquer funções a um agente regulado nos termos do ponto anterior, o Operador Aéreo deve permanecer responsável por garantir que os controlos de segurança tenham sido executados adequadamente.

7.20.4. O Operador Aéreo ou o agente regulado devem garantir que todas as remessas a serem carregadas na aeronave sejam:

- a) Entregues por um funcionário comprovado de uma empresa de *handling*;
- b) Coberto por documentação válida que tenha sido verificada quanto à fragilidade e descreva completamente o conteúdo;
- c) Cobertos por uma declaração de segurança da remessa, válida;
- d) Verificado para comprovar que não há evidências de violação;
- e) Mantidos em segurança até serem entregues à responsabilidade do Operador Aéreo;
- f) Submetidos ao nível adequado de rastreio de segurança.

7.20.5. O Operador Aéreo deve disponibilizar à Autoridade Nacional da Aviação Civil um relatório de qualquer incidente em que um manifesto emitido por via aérea ou documento equivalente não forneça um registo actual da carga ou correio apresentado para o transporte aéreo; e

7.20.6. Cada Operador Aéreo deve exigir que um agente regulado cumpra com as Instruções Técnicas da OACI para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por via aérea, Doc. 9284.

7.21. Responsabilidades de segurança do operador de *catering*

7.21.1. Cada operador de *catering*, antes de aceitar suprimentos e equipamentos para preparação como suplemento de *catering*, para o transportar em uma aeronave deve:

- a) Estabelecer e registar o nome e o endereço do fornecedor dos suprimentos e equipamentos;
- b) Estabelecer as credenciais da pessoa que faz a entrega dos suprimentos e equipamentos como um agente fornecedor dos suprimentos e equipamentos;
- c) Garantir que a restauração e o armazenamento dos suprimentos destinados ao transporte em voos comerciais de passageiros sejam submetidos a controlos de segurança adequados que devem incluir um processo de segurança de cadeia de suprimentos ou o rastreio e posteriormente, protegidos até serem carregados na aeronave;
- d) Garantir a protecção dos suprimentos e equipamentos contra interferências não autorizadas após a aceitação;
- e) Garantir que os suprimentos e equipamentos sejam recebidos por funcionários devidamente recrutados e treinados pelo operador;
- f) Designar uma pessoa para implementar e supervisionar o processo de rastreio;

- g) Garantir que cada remessa de suprimento de *catering* seja acompanhada de documentação que forneça a declaração do estado de segurança da remessa;
- h) Garantir que as pessoas envolvidas na implementação de controlos de segurança estejam sujeitas a verificações de antecedentes, procedimentos de selecção e treinadas adequadamente para que sejam capazes de cumprir com as suas funções; e
- i) Instituir e implementar controlos de segurança adequados, incluindo verificações de antecedentes de pessoas que não sejam passageiros que tenham acesso sem escoltas em áreas restritas de segurança do aeroporto.

7.21.2. Um operador de *catering* que ofereça suprimentos a um operador de aeronave para o transporte por via aérea deve produzir e disponibilizar ao Operador Aéreo e a Autoridade Nacional da Aviação Civil, mediante solicitação, os documentos das remessas, registos de suprimentos e equipamentos aceites, armazenamento de *catering* e suplementos fornecidos para o transporte aéreo, registos de formação e treino de pessoal e outros documentos de *catering*.

7.22. Condições para aceitação de suprimentos de *catering* para o transporte aéreo

7.22.1. Cada operador de aeronave deve aceitar suprimentos de *catering* para transporte em uma aeronave somente de um operador de *catering*.

7.22.2. Antes de aceitar suprimentos para o transporte em uma aeronave o Operador Aéreo deve garantir que:

- a) Os suprimentos de *catering* foram submetidos ao rastreio;
- b) Os suprimentos e provisões de restauração são protegidos contra actos de interferência ilícita até serem carregados na aeronave;
- c) Os embarques de suprimento de *catering* são registados; e
- d) Sempre que os suprimentos de *catering* forem recebidos, eles devem ser entregues por uma pessoa autorizada do operador de *catering*.

7.22.3. Cada operador de aeronave não deve aceitar suprimentos e provisões para a restauração a ser transportada numa aeronave, a menos que a documentação desses suprimentos e provisões sejam examinadas quanto à fragilidade e seja acompanhada de uma declaração de segurança válida.

7.22.4. Cada operador de *catering* deve cumprir com as Instruções Técnicas da OACI para o Transporte Aéreo Seguro de Mercadorias Perigosas, Doc. 9284.

7.22.5 Cada Operador Aéreo deve disponibilizar à Autoridade Nacional da Aviação Civil um relatório de qualquer incidente em que um serviço de *catering* ou documento equivalente não forneça um registo preciso dos suprimentos e lojas de *catering* fornecidos para o transporte aéreo.

7.22.6. Cada Operador Aéreo deve manter por um período não inferior a um ano, o registo das listas de verificação e inspecções realizadas de acordo com esta parte.

7.23. Transporte de armas a bordo de aeronaves

7.23.1. O transporte de armas a bordo de aeronaves por agentes da lei e outras pessoas autorizadas, agindo no exercício das suas funções, devem estar em conformidade com as leis de Angola.

7.23.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve:

- a) Considerar os pedidos feitos por outro Estado para que o pessoal armado, incluindo agentes de segurança de bordo, sejam autorizados a viajar a bordo de uma aeronave de operadores aéreos do Estado solicitante. Tais viagens só deverão ser permitidas após todos os Estados envolvidos terem manifestado o seu acordo;
- b) Garantir que o transporte de armas, noutros casos, apenas seja permitido quando uma pessoa autorizada e devidamente qualificada para tal, tenha confirmado que as armas não estão carregadas, se tal for aplicável, e ainda assim, as armas devem ser colocadas em local inacessível a qualquer pessoa durante o tempo de voo;
- c) Pode aprovar por escrito o transporte de armas a bordo de uma aeronave por agentes da lei e outras pessoas autorizadas que actuam no desempenho de suas funções;
- d) Pode considerar solicitações de outro Estado para permitir a viagem de pessoal armado a bordo de aeronaves do país solicitante;
- e) Não permitir a viagem de pessoal armado nos termos do presente Programa, salvo se existir um acordo entre os dois países sobre esta viagem.

7.23.2. Sem prejuízo do previsto no ponto 7.23.2 o Operador Aéreo pode permitir ou recusar o transporte de armas a bordo de uma aeronave de acordo com as condições emitidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

7.23.3. Quando um Operador Aéreo aceitar o transporte de armas retiradas de passageiros, a aeronave deve providenciar o armazenamento das armas para que sejam inacessíveis aos passageiros durante o tempo de voo e no caso de uma arma de fogo, garantir que a mesma não seja carregada.

7.24. Solicitação de outros Estados para permitir a viagem de pessoal armado

7.24.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode considerar solicitações de qualquer outro Estado para permitir a viagem de pessoal armado, inclusive agentes de segurança a bordo de aeronaves de operadores do país solicitante.,

7.24.2. A viagem de pessoal armado, referido no ponto anterior, somente será permitida após acordo de todos os Estados envolvidos.

7.25. Transporte de armas em outros casos

7.25.1. O Operador Aéreo deve garantir que o transporte de armas em outros casos seja permitido apenas quando uma pessoa autorizada e devidamente qualificada determinar que não está carregada, se aplicável, deverá ser armazenada em local inacessível a qualquer pessoa durante o tempo de voo.

7.25.2. Excepto os agentes da lei em serviço, nenhuma pessoa deve transportar ou possuir nas instalações do aeroporto armas de fogo, munições, explosivos, materiais inflamáveis ou outro tipo de arma, a menos que seja autorizado por escrito pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

7.25.3. O Operador Aeroportuário deve garantir que nenhuma pessoa não autorizada carregue armas de fogo, munições, explosivos ou materiais inflamáveis dentro das instalações de um aeroporto.

7.26. Destacamento de agentes de segurança a bordo

7.26.1. Sempre que Angola enviar agentes de segurança a bordo, esses oficiais devem ser funcionários do Estado, especialmente seleccionados e treinados, levando em consideração os aspectos de segurança e protecção a bordo de uma aeronave e implantados de acordo com a avaliação de ameaças da autoridade competente.

7.26.2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que o destacamento de tais oficiais seja coordenado com os Estados envolvidos e mantido estritamente confidencial.

7.27. Notificação do Piloto-Comandante

7.27.1. O Operador Aéreo deve assegurar que o piloto em comando seja notificado sobre o número de pessoas armadas e a localização dos seus assentos.

7.27.2. O piloto-comandante de bordo e todos os membros da tripulação devem ser informados do número de pessoas armadas a bordo da aeronave e dos seus respectivos lugares.

7.27.3. Cada pessoa armada deve ser notificada da localização do assento da(s) outra(s) pessoa(s) armada(s), caso haja mais do que uma pessoa armada a bordo da aeronave.

7.28. Medidas relativas ao lado-terra

7.28.1. O Operador Aeroportuário deve:

- a) Identificar as áreas públicas (lado-terra);
- b) Estabelecer medidas de segurança nas áreas lado terra para mitigar o risco de possíveis actos de interferência ilícita de acordo com a avaliação de risco realizada pelas autoridades ou entidades relevantes;
- c) Coordenar medidas de segurança entre instituições, entidades e organizações relevantes do Estado e identificar responsabilidades apropriadas pela segurança do lado terra no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

7.29. Medidas relativas a ameaças cibernéticas

7.29.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve:

- a) Garantir que os operadores ou as entidades mencionadas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil ou outra documentação nacional pertinente identifiquem os seus sistemas tecnológicos de informação, comunicações e dados críticos utilizados para fins relacionados com a aviação civil e que em função de uma avaliação de riscos elaborem e ponham em prática as correspondentes medidas para os proteger contra algum tipo de interferência ilícita;
- b) Garantir que as medidas implementadas protejam, conforme apropriado, a confidencialidade, integridade e disponibilidade dos sistemas ou dados críticos identificados;
- c) Garantir que as medidas incluem, entre outras, as características de segurança a nível do desenho, a segurança da cadeia de distribuição, separação de redes e protecção ou limitação das capacidades de acesso remoto, conforme apropriado e de acordo com a avaliação de riscos efectuada pelas autoridades nacionais relevantes.

7.30. Responsabilidade dos operadores de aeronaves

7.30.1. Cada operador de aeronave que presta serviços em Angola não deve:

- a) Transportar a bagagem de um passageiro que não esteja a bordo da aeronave, a menos que essa bagagem esteja sujeita a controlos de segurança adequados, incluindo o rastreio, após ser determinado que a pessoa não se encontra a bordo da aeronave;
- b) Aceitar remessas de carga, encomendas e encomendas expressas ou correio, provisões de bordo, correio da empresa e materiais para transportar em voos de passageiros, a menos que a segurança das remessas seja contabilizada por um agente regulado ou as remessas sejam sujeitas aos controlos de segurança para atender os requisitos de segurança apropriados.

7.30.2. Cada Operador Aéreo que presta serviço em Angola deve:

- a) Realizar e manter em um aeroporto, aeronave e em qualquer instalação de aviação civil sob seu controlo, medidas de segurança, incluindo a identificação e resolução de actividades suspeitas que possam representar uma ameaça à aviação civil e quaisquer outras medidas estabelecidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e no Programa de Segurança do Aeroporto;
- b) Garantir que:
 - i. Todo o seu pessoal esteja familiarizado e cumpra com os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
 - ii. Sejam tomadas as precauções necessárias no ponto de embarque para garantir que os passageiros estejam na posse de documentos válidos prescritos pelo estado de trânsito e destino para fins de controlo;
 - iii. Todas as suas aeronaves possuem uma lista dos procedimentos a serem cumpridos para esse tipo de aeronave na busca de armas ocultas, explosivos ou outros dispositivos perigosos.

7.30.3. Ser responsável pela segurança da sua aeronave.

7.30.4. Garantir que as pessoas envolvidas na implementação dos controlos de segurança sejam submetidos à verificação de antecedentes, procedimentos de selecção e sejam adequadamente treinadas para cumprir as suas funções.

7.30.5. Instituir medidas para identificar e remover quaisquer artigos:

- a) Antes da partida de uma aeronave envolvida em voos comerciais;
- b) Após o desembarque de passageiros de uma aeronave envolvida em voos comerciais;
- c) Deixados para trás por passageiros que desembarcaram de voos de trânsito.

7.31. Protecção especial para a aeronave

7.31.1. Qualquer operador de aeronave pode solicitar a um Operador do Aeroporto uma protecção especial à sua aeronave.

7.31.2. Se o pedido de protecção especial for concedido, a protecção da aeronave deve ser realizada nos termos e condições determinados pelo Operador do Aeroporto em coordenação com a Polícia Nacional.

7.31.3. O Operador do Aeroporto, o Operador da Aeronave e a Polícia Nacional devem assegurar a realização de avaliação de risco para adopção de medidas de segurança adequadas no terreno ou de procedimentos operacionais para a mitigação de possíveis ataques em zonas perto do aeroporto ou nas periferias de um aeroporto, contra aeronaves através de uso de armas portáteis MANPADS ou outras armas que representem uma ameaça semelhante a aeronave ou a um aeroporto.

7.32. Controlo de artigos proibidos

7.32.1. Uma pessoa não deve ser portadora de artigos proibidos quando estiver:

- a) Em uma área restrita de segurança;
- b) A bordo de uma aeronave ou;
- c) Em uma instalação de ajuda à navegação aérea.

7.32.2. Os artigos proibidos referidos no ponto acima incluem:

- a) Armas de fogo ou artigos com aparência de armas de fogo que podem não disparar projecteis;
- b) Agentes químicos ou biológicos adaptados ou susceptíveis de serem utilizados para causar ferimentos ou incapacitação de pessoas, provocar danos ou destruição de propriedade;
- c) Munição e explosivos;
- d) Artigos manufacturados ou adaptados para terem aparência de explosivos seja na forma de bomba, granada ou outro aspecto;
- e) Artigos fabricados ou adaptados para causar ferimentos ou incapacitação de pessoas ou provocar danos ou destruição de propriedades; e
- f) Quaisquer outros artigos proibidos ou substância perigosa ou qualquer outro artigo que a Autoridade Nacional da Aviação Civil definir como proibido.

7.33. Obras de reforma e expansão do Operador Aeroportuário

7.33.1. O Operador Aeroportuário deve:

- a) Integrar considerações de segurança aos projectos e construção de novas instalações e alterações das existentes nos aeroportos, incluindo requisitos de arquitectura e infra-estrutura necessárias para a implementação óptima de medidas de segurança no âmbito do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- b) Preparar e submeter à Autoridade Nacional da Aviação Civil, para a aprovação, os requisitos do projecto, incluindo requisitos de arquitectura e infra-estrutura necessárias para a implementação das medidas de segurança contidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, integradas ao projecto e construção de novas instalações e alterações nas instalações existentes nos aeroportos;
- c) A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve aprovar o plano apresentado de acordo com a alínea anterior e avaliar os planos para garantir que as considerações de segurança sejam adequadamente abordadas e que as necessidades de segurança da aviação civil sejam integradas na configuração das obras;
- d) O Operador Aeroportuário não deve efectuar obras de reforma, expansão ou qualquer alteração de modificação das instalações aeroportuárias sem prévia aprovação da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

CAPÍTULO VIII

Gestão de Resposta aos Actos de Interferência Ilícita

8.1. Prevenção de actos de interferência ilícita

8.1.1. Quando existirem informações credíveis indicando que uma aeronave pode ser objecto de um acto de interferência ilícita, o Operador Aeroportuário deve tomar medidas adequadas, previstas nos respectivos planos de contingência para proteger os passageiros, a tripulação, o pessoal em terra e a aeronave, se ela ainda estiver em terra.

8.1.2. Se a aeronave já tiver descolado, as autoridades aeroportuárias e os serviços de navegação aérea que receberem a informação devem tomar medidas adequadas previstas nos planos de contingência para anunciar às autoridades aeroportuárias e aos serviços de navegação aérea pertinentes a chegada da mesma, o mais rapidamente possível.

8.1.3. O provedor dos serviços de tráfego aéreo é a entidade competente para anunciar o regresso da aeronave e informar os serviços de tráfego aéreo de outros Estados, se a aeronave já tiver partido.

8.1.4. O Operador Aeroportuário é responsável por:

- a) Garantir que, quando existirem informações credíveis que indiquem que uma aeronave pode ser objecto de um acto de interferência ilícita, a aeronave deve ser alvo de inspecção com o objectivo de procurar armas escondidas, explosivos, outros objectos, substâncias ou artigos perigosos, devendo o Operador Aéreo ser informado previamente dessa inspecção e colaborar activamente;
- b) Garantir que sejam tomadas medidas para investigar, tornar inofensivos e eliminar se necessário, os objectos suspeitos de poderem causar perigo ou que representem outros riscos potenciais nos aeroportos;
- c) Garantir que os planos de contingência sejam desenvolvidos e os recursos disponibilizados pelos operadores aeroportuários para salvaguardar a aviação civil contra actos de interferência ilícita e que os mesmos planos sejam testados regularmente da seguinte forma:
 - i. Realizar um exercício de contingência em grande escala que incorpore cenários de segurança pelo menos uma vez a cada dois anos;
 - ii. Realizar um exercício de contingência de segurança de mesa pelo menos uma vez por ano.

8.1.5. Garantir que o pessoal devidamente treinado esteja prontamente disponível nos aeroportos que sirvam a aviação civil para ajudar no tratamento de casos suspeitos ou reais de actos de interferência ilícita na aviação civil.

8.1.6. Garantir que, no Programa Segurança Aeroportuário, estejam definidos os processos para que a entidade que esteja a cargo da execução do programa notifique de forma prática e oportuna às autoridades que corresponda toda a informação relativa a incidentes de interferência ilícita e seus actos preparatórios, bem como proteger de forma adequada a informação sensível relativa à segurança da aviação.

8.2. Resposta a actos de interferência ilícita

8.2.1. Os operadores aéreos e aeroportuários e todas as entidades nacionais com responsabilidades na matéria devem tomar todas as medidas adequadas e desenvolver procedimentos destinados a garantir a segurança dos passageiros e da tripulação da aeronave objecto de um acto de interferência ilícita, quando esta estiver no solo em território nacional até ao momento em que ela possa retomar a sua viagem.

8.2.2. Angola assume, na área sob sua jurisdição, a responsabilidade de assegurar os serviços de navegação aérea à uma aeronave que tenha sido objecto de um acto de interferência ilícita e recolhe todas as informações relativas ao voo dessa aeronave e os transmite a todos os serviços de tráfego aéreo dos Estados envolvidos no voo, incluindo os relativos ao aeródromo de destino conhecido ou presumido de maneira que as medidas de protecção apropriadas possam ser tomadas em tempo útil, em rota e no destino conhecido, provável ou possível da aeronave.

8.2.3. Compete ao Provedor de Serviços de Tráfego Aéreo cumprir a responsabilidade atribuída no ponto anterior.

8.2.4. Devem ser desenvolvidos procedimentos adequados de recolha e disseminação de informações a outros Estados interessados, relativos a uma aeronave sujeita a um acto de interferência ilícita.

8.2.5. O Provedor de Serviço de Navegação Aérea deve fornecer serviços de tráfego aéreo para uma aeronave sujeita a um acto de interferência ilícita e colectar todas as informações pertinentes sobre o voo dessa aeronave, transmitir essas informações a todos os outros Estados responsáveis pelas unidades de serviços de tráfego aéreo em causa, incluindo os que estão no aeroporto de destino conhecido ou presumido, para que possam ser tomadas medidas de salvaguarda oportunas e apropriadas durante o percurso e no destino conhecido provável ou possível da aeronave.

8.2.6. O Provedor de Serviço de Navegação Aérea deve prestar assistência a uma aeronave sujeita a um acto de apoderamento ilícito ou sequestro, incluindo auxílios à navegação, serviços de tráfego aéreo e permissão para aterrar na medida em que as circunstâncias exijam.

8.2.7. O Provedor de Serviço de Navegação Aérea deve tomar medidas que consideram viáveis para assegurar que a aeronave submetida a um acto de apoderamento ilícito ou sequestro que tenha aterrado no seu território, seja mantida no solo, a menos que a sua partida seja justificada pela necessidade imperiosa de proteger vidas humanas. No entanto, estas medidas devem reconhecer o grave risco de prosseguir o voo.

8.2.8. Deve reconhecer a importância da realização de consultas, sempre que possível, entre Angola e o Estado do Operador da Aeronave e a notificação de Angola a outros Estado de destino que foi assumido ou declarado.

8.2.9. Quando uma aeronave sujeita a um acto de interferência ilícita aterrar em Angola, deve notificar a referida aterragem pelo meio mais rápido ao Estado de matrícula e ao Estado do operador, notificando igualmente, pelo meio mais rápido todas outras informações relevantes que disponha a:

- a) Ambos os Estados mencionados;
- b) Cada Estado cujos cidadãos tenham falecido ou sofrido lesões;
- c) Cada Estado cujos cidadãos tenham sido tomados como reféns;
- d) Cada Estado de cujos cidadãos se tenha notícia que se encontram na aeronave; e a
- e) A Organização da Aviação Civil Internacional.

8.2.10. Garantir que as informações recebidas em consequência das acções adoptadas em conformidade com o número anterior, sejam distribuídas localmente às unidades de serviços de tráfego aéreo em questão, às administrações aeroportuárias competentes, ao operador e outras partes interessadas o mais rápido possível.

8.2.11. Cooperar com outros Estados com o objectivo de fornecer uma resposta conjunta em conexão com um acto de interferência ilícita.

8.2.12. Ao tomar medidas no território angolano, para libertar passageiros e tripulantes de uma aeronave sujeita a um acto de interferência ilícita, use conforme necessário, a experiência e capacidade do Estado do Operador, Estado de fabricação e Estado de Registo dessa aeronave.

8.2.13. Os Operadores Aeroportuários, os Provedores de Serviços de Navegação Aérea, a Polícia Nacional, o Serviço de Informação e Segurança do Estado, a Força Aérea Nacional e outras entidades relevantes devem tomar as medidas apropriadas para responder a quaisquer tentativas que possam comprometer a segurança da aviação, sejam de natureza maliciosa ou não.

8.3. Troca de informação e relatório

8.3.1. No caso de ocorrência de um acto de interferência ilícita a Autoridade Nacional da Aviação Civil, deve enviar à Organização da Aviação Civil Internacional todas as informações pertinentes, nos seguintes termos:

- a) Um relatório imediato, o mais breve possível, contendo todas as informações pertinentes relativas aos aspectos de segurança deste acto, após a solução do caso;
- b) Um relatório final no prazo de 60 (sessenta) dias, depois da conclusão das investigações.

8.3.2. No caso de ocorrência de um acto de interferência ilícita em Angola, a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve notificar a OACI e de imediato reavaliar as medidas e os procedimentos de segurança e introduzir medidas correctivas de modo a evitar novas ocorrências.

8.3.3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve partilhar informações com outros Estados Contratantes, nos termos considerados apropriados, na gestão de resposta a um acto de interferência ilícita, devendo esta informação ser submetida à Organização da Aviação Civil Internacional.

8.4. Relatórios obrigatórios

8.4.1. No caso de ocorrência de um acto de interferência ilícita, cada operador afectado deve notificar imediatamente a Autoridade Nacional da Aviação Civil.

8.4.2. Cada operador de aeronave afectado, piloto-comandante de aeronave, operador de aeroporto afectado ou provedores de serviços de tráfego aéreo devem submeter à Autoridade Nacional da Aviação Civil:

- a) Um relatório preliminar escrito no prazo de 15 (quinze) dias, depois da ocorrência de um acto de interferência ilícita, incluindo actos de sabotagem, ameaças, piratarias, incidentes e passageiros desordeiros;
- b) Um relatório final escrito depois da conclusão das investigações no prazo de 30 (trinta) dias, depois da ocorrência de um acto de interferência ilícita, incluindo sabotagem, ameaças, piratarias, incidentes de passageiro desordeiro.

8.5. Notificação para a Organização da Aviação Civil Internacional

8.5.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve, em caso de interferência ilícita, fornecer à Organização da Aviação Civil Internacional um relatório sobre cada incidente, com ou sem êxito, como se segue:

- a) Um relatório preliminar, dentro de 30 (trinta) dias após a ocorrência do acto, contendo todas as informações pertinentes concernente aos aspectos de segurança;
- b) Um relatório final, no prazo de 60 (sessenta) dias após a conclusão das investigações.

8.5.2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve fornecer cópias dos relatórios submetidos à Organização da Aviação Civil Internacional nos termos deste Programa a outros Estados que possam ter interesse.

CAPÍTULO IX

Facilitação

9.1. Medidas e procedimentos de controlo da segurança aérea e narcóticos

9.1.1. Os operadores aeroportuários devem coordenar com outras entidades relevantes na aplicação de medidas de segurança da aviação civil e procedimentos de controlo de narcóticos, quando aplicável, visando à liberação eficiente de:

- a) Entrada ou saída de aeronave;
- b) Controlos nas fronteiras dos passageiros e da tripulação.

9.2. Segurança de documentos de viagem

9.2.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve coordenar com a entidade emissora dos documentos de viagem para:

- a) Actualizar regularmente as características de segurança em novas versões dos documentos de viagem, para evitar uso indevido e facilitar a detecção de casos, em que tais documentos tenham sido alterados, replicados ou emitidos ilegalmente;
- b) Estabelecer controlos para proteger contra o roubo de seus documentos de viagem em branco e apropriação indevida de documentos de viagem recém-emitados; e
- c) Estabelecer controlos adequados sobre todo o processo de solicitação, adjudicação e emissão de documentos de viagem, a fim de garantir um alto nível de integridade e segurança.

9.3. Documentos de viagem roubados, perdidos e revogados

A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve manter contacto com a entidade emissora para garantir a notificação imediata de informações precisas sobre documentos de viagem roubados, perdidos e revogados emitidos por Angola à INTERPOL para inclusão na base de dados de Documentos de Viagem Roubados e Perdidos (SLTD).

9.4. Documentos de viagem legíveis por máquinas

9.4.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve interagir com a entidade emissora de documentos de viagem para garantir que:

- a) Os documentos de viagem legíveis por máquinas sejam emitidos de acordo com as especificações do Doc. 9303 da OACI;
- b) Sejam exigidos apenas documentos de viagem válidos aos visitantes para entrada e saída do Estado Angolano;
- c) Os documentos de viagem válidos para refugiados e apátridas sejam emitidos de acordo com as especificações do Doc. 9303 da OACI.

9.5. Coordenação de dados biométricos

A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve estabelecer contacto com a autoridade competente para garantir que os dados biométricos sejam incorporados nos passaportes, vistos e outros documentos oficiais de viagem legíveis por máquina, conforme especificado no Doc. 9303 da OACI.

9.6. Inspeção de documentos de viagem

9.6.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que:

- a) Os operadores de aeronaves procedam à avaliação dos documentos de viagem apresentados pelos passageiros, a fim de impedir fraudes e abusos;
- b) Sejam tomadas as precauções necessárias no ponto de embarque, para garantir que as pessoas estejam na posse dos documentos prescritos pela autoridade competente emissora e outras autoridades relevantes de trânsito e destino para fins de controlo.

9.7. Procedimentos e responsabilidades de entradas

9.7.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve coordenar com a autoridade competente para apreensão de:

- a) Documentos de viagem fraudulentos, falsificados ou contrafeitos; e
- b) Documentos de viagem de uma pessoa que se faça passar pelo legítimo titular dos documentos de viagem.

9.7.2. Os documentos referidos nas alíneas anteriores serão retirados de circulação imediatamente e devolvidos à entidade competente do país emissor ou à Missão Diplomática residente desse país.

9.8. Informações antecipadas sobre passageiros (AIP) e o registo de identificação dos passageiros (PNR)

A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve interagir com as autoridades competentes sobre adesão às normas internacionais reconhecidas para a transmissão de informações antecipadas sobre os passageiros e o registo de identificação dos passageiros.

9.9. Identificação e entrada da tripulação e outro pessoal do Operador Aéreo

9.9.1. Em caso de emissão de certificados de tripulantes, a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve entrar em contacto com a autoridade competente para garantir que:

- a) Seja emitido um certificado para um membro da tripulação após a realização de uma verificação de antecedentes, incluindo:
 - i. Certificação do nível de emprego de um candidato antes da emissão;
 - ii. Controlo sobre os cartões em branco;
 - iii. Requisitos de prestação de contas para a emissão de pessoal.
- b) Sejam estabelecidos controlos adequados para a emissão de certificados dos membros da tripulação e outros documentos oficiais de identidade da tripulação para evitar fraudes.

9.10. Entrada e saída de carga

9.10.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve coordenar com a autoridade competente para garantir:

- a) Uso da gestão de riscos para determinar a carga ou correio que deve ser examinado e a extensão desse exame;
- b) Que os programas para os operadores comerciais autorizados introduzam medidas que aumentam a segurança para criar um ambiente para facilitar as medidas de controlo aduaneiro;
- c) O estabelecimento de um acordo para o reconhecimento mútuo do respectivo operador comercial autorizado ou programas equivalentes com outros Estados;
- d) O uso das informações de carga antecipada disponíveis em procedimentos alfandegários subsequentes de importação, exportação ou trânsito para despacho da carga ou correio;
- e) A introdução de disposições que permitam a todas as partes envolvidas nas operações de carga aérea enviar todas as informações exigidas por uma autoridade competente, em relação à chegada, estadia e partida de uma aeronave e carga aérea, em uma única janela;
- f) Que todos os participantes no transporte, manuseio e liberação de carga aérea simplifiquem os procedimentos e documentos relevantes e cooperem ou participem directamente no desenvolvimento de sistemas comunitários de carga aérea electrónica, usando padrões acordados internacionalmente para aprimorar o intercâmbio de informações relacionadas a esse tráfego e garantir a interoperabilidade entre os sistemas;
- g) Que sejam estabelecidos procedimentos especiais que prevejam o despacho acelerado de carga ou correio na chegada ou na partida para pessoas autorizadas que atendam aos critérios especificados, que possam incluir um registo adequado em conformidade com os requisitos oficiais e um sistema satisfatório para gerir seus registos comerciais;

- h) Carga ou correio não disponibilizada para os procedimentos especiais sejam liberados imediatamente na chegada, sujeitos ao cumprimento de requisitos alfandegários e outros;
- i) São utilizadas técnicas modernas de rastreio ou exame para facilitar o exame físico da carga ou correio a ser importado ou exportado.

9.11. Pessoas inadmissíveis

Quando existirem razões para acreditar que uma pessoa inadmissível possa oferecer resistência à sua remoção, o Serviço de Migração e Estrangeiros deve informar o Operador da Aeronave em questão antes da partida da aeronave para que possa tomar precauções necessárias para garantir a segurança do voo.

9.12. Deportados

9.12.1. Quando o Serviço de Migração e Estrangeiros retirar um deportado do seu território deve assumir todas as obrigações, responsabilidades e o associado à sua retirada.

9.12.2. Ao estabelecer acordos com um operador de aeronave para a remoção de um deportado o Serviço de Migração e Estrangeiros deve disponibilizar as seguintes informações dentro de 24 horas, antes da hora prevista de partida do voo:

- a) Uma cópia da ordem de deportação, quando aplicável;
- b) Uma avaliação de risco ou qualquer outra informação pertinente que ajude o operador de aeronave a avaliar o risco para a segurança do voo;
- c) Os nomes e nacionalidades de qualquer acompanhante.

9.13. Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo

A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve desenvolver, aprovar, manter e implementar um Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo.

9.14. Handling

9.1.4.1. Compete aos operadores aeroportuários:

- a) Conceber os aeroportos de forma a melhorar as disposições relativas ao fluxo de tráfego aeroportuário;
- b) Fornecer e exibir informação dos voos (FIDs);
- c) Utilizar equipamento de segurança especializado, quando necessário, no rastreio de passageiros, de modo a minimizar o número de viajantes que devem ser rastreados por outros meios;
- d) Disponibilizar espaço requerido para albergar as instalações da saúde pública, bem como para a quarentena animal e vegetal;
- e) Assegurar espaços e instalações para as agências encarregadas do controlo de desalfandegamento em condições não menos ou mais favoráveis do que as que se aplicam aos operadores aeroportuário ou aos utilizadores que requerem espaço e instalações numa escala comparável;
- f) Garantir manutenção e optimização de instalações e serviços para passageiros com necessidades especiais, incluindo passageiros com mobilidade reduzida;

- g) Instituir a Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança e assegurar o seu funcionamento;
- h) Cumprir com as normas e procedimentos estabelecidos para a facilitação do transporte aéreo;
- i) Cumprir as suas obrigações para com os utentes dos aeroportos;
- j) Proporcionar às pessoas com limitações ou mobilidade reduzida toda a informação disponível sobre o acesso às instalações e serviços aeroportuários que necessitem;
- k) Incorporar a informação para as pessoas com limitações ou mobilidade reduzida nos textos ou publicidade geral sobre os seus serviços;
- l) Disponibilizar espaços adequados para as autoridades policiais, e demais entidades pertinentes;
- m) Proporcionar toda a informação aos passageiros, relativa aos trâmites no aeroporto;
- n) Instalar sinalização de orientação dos passageiros;
- o) Pugnar para que a atenção e o despacho aos passageiros sejam céleres e ordenados;
- p) Elaborar o programa de facilitação aeroportuário e submetê-lo à aprovação da ANAC;
- q) Participar na Comissão Nacional de Facilitação e Segurança e, se necessário, em outras reuniões relacionadas à facilitação;
- r) Consultar os operadores aéreos, agências de controlo e outras partes interessadas de modo a garantir instalações e serviços satisfatórios para o rápido manuseio e liberação da tripulação, passageiros, carga, bagagem, correio e comércio;
- s) Cumprir as demais responsabilidades cometidas por lei.

9.15. Operador Aéreo

9.15.1. Compete aos operadores aéreos em matéria de facilitação:

- a) Gerir eficientemente os passageiros e a carga aérea;
- b) Informar os passageiros sobre os requisitos específicos dos países que pretendem visitar ou transitar;
- c) Garantir, no ponto de embarque, que os passageiros estejam na posse dos documentos requeridos pelos Estados de trânsito e destino para fins de controlo;
- d) Assumir a responsabilidade pela custódia e cuidado dos passageiros e tripulantes desde o momento de desembarque até que sejam aceites para controlo;
- e) Prestar assistência adequada aos passageiros com necessidades especiais, incluindo menores ou passageiros com mobilidade reduzida;
- f) Informar, de forma confidencial, os operadores aeroportuários e às agências governamentais relevantes, seus planos de serviço, cronograma e frota no aeroporto, para permitir o planeamento racional de instalações e serviços em relação ao tráfego previsto;
- g) Cumprir as normas e procedimentos estabelecidos para as operações aéreas, de conformidade com as autorizações de voo emitidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil;

- h) Disponibilizar informação técnica e estatística aos departamentos interessados do aeroporto;
- i) Entregar antecipadamente aos passageiros os cartões de embarque e desembarque e os formulários de declaração alfandegária de bens restritos ou de valores, para preenchimento;
- j) Cumprir as suas obrigações para com o utente do transporte aéreo, tanto em relação aos itinerários como com as condições do contrato;
- k) Proporcionar toda a informação aos passageiros, relativa aos trâmites no aeroporto;
- l) Pugnar para que a atenção e o despacho aos passageiros sejam céleres e ordenados;
- m) Elaborar o programa de facilitação do Operador Aéreo e submetê-lo à aprovação da ANAC;
- n) Fornecer a Informação Antecipada dos Passageiros (API) ao SME;
- o) Cumprir as demais atribuições que lhe forem atribuídas por lei;
- p) Participar das Comissões Nacionais de Segurança da Aviação Civil e de Facilitação do Transporte Aéreo.

9.16. Equipamentos de segurança

9.16.1. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil a certificação/homologação de todos os equipamentos de segurança utilizados na aviação civil.

9.16.2. Os operadores devem cumprir com os requisitos estabelecidos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil sobre as configurações mínimas de detecção, incluindo especificações de desempenho para os equipamentos de segurança utilizados na aviação civil.

9.16.3. Os operadores devem utilizar equipamentos de segurança adequados para o rastreio de pessoas, veículos, bagagens, carga, correio, encomenda expresso e outros artigos, sempre que as razões operacionais e técnicas o aconselhem com vista a atingir os objectivos de segurança.

9.17. Aquisição

9.17.1. Os operadores/entidades que utilizam equipamentos de segurança no âmbito das suas obrigações estabelecidas no PNSAC devem solicitar à Autoridade Nacional da Aviação Civil e obter a aprovação e conseqüente certificação/homologação dos equipamentos de segurança antes da sua aquisição.

9.17.2. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil a disponibilização da relação dos equipamentos de segurança certificáveis para a utilização na aviação civil.

9.17.3. Na ausência da relação acima identificada, para fins de certificação/homologação dos equipamentos de segurança, o solicitante deve criar as condições para garantir que a Autoridade Nacional da Aviação Civil verifique na origem a autenticidade e as especificações técnicas dos equipamentos de segurança.

9.18. Calibração e testagem operacional

Os operadores devem cumprir com as especificações do fabricante sobre a calibração e testagem operacional dos equipamentos de segurança.

9.19. Manutenção

As manutenções dos equipamentos de segurança devem ser realizadas de acordo com as recomendações do fabricante.

9.20. Suspensão ou revogação da certificação do equipamento de segurança

9.20.1. A certificação do equipamento de segurança pode ser suspensa ou revogada quando:

- a) Em resultado de teste de segurança ou inspecção ao equipamento que conclua a falta de condições técnicas operacionais, até à obtenção de aproveitamento em novos testes de certificação;
- b) Os resultados dos testes operacionais ou inspecções, revelam que o provedor não cumpre com os requisitos mínimos estabelecidos pelo fabricante e/ou as normas de segurança relacionadas com a manutenção dos equipamentos;
- c) Se constatar a ocorrência de prestação de declarações ou informações falsas.

CAPÍTULO X

Aplicação dos Regulamentos

10.1. Bagagem não acompanhada

Quando um oficial de segurança da aviação civil tiver motivos razoáveis para suspeitar que um artigo na bagagem ou qualquer outro objecto possa constituir um risco à segurança, seja por não ser identificado, desacompanhado ou por qualquer outro motivo, esse oficial pode, após sujeitar a bagagem para controlos de segurança, incluindo investigação e avaliação para verificar explosivos, notificar a polícia para remover o artigo da bagagem ou objecto e destruí-lo.

10.2. Poderes para reter passageiros que viajam

10.2.1. Quando a Polícia ou oficial de segurança da aviação civil por qualquer motivo suspeite de uma pessoa:

- a) Estar prestes a embarcar em uma aeronave em Angola;
- b) Esteja a bordo de uma aeronave em Angola e que essa pessoa pretende cometer uma contra-ordenação que representa um acto de interferência ilícita, o agente da Polícia pode, com a aprovação do Director no aeroporto ou no caso de um oficial de segurança da aviação civil, com a aprovação do oficial responsável pelo aeroporto, proibir essa pessoa de viajar a bordo da aeronave:
 - i. Impedi-lo de embarcar na aeronave;
 - ii. Removê-lo da aeronave; ou
 - iii. No caso de um oficial de segurança da aviação civil, prendê-lo sem mandado e entregá-lo imediatamente a um agente da Polícia para a acção apropriada.

10.3. Poderes e responsabilidades do piloto-comandante

10.3.1. O piloto-comandante, enquanto a aeronave estiver em voo, terá o poder e a responsabilidade de:

- a) Proteger a segurança das pessoas e bens a bordo;
- b) Restringir as pessoas a bordo que possam ser uma ameaça à segurança;

- c) Desembarcar pessoas que possam ser uma ameaça à segurança;
- d) Revistar pessoas e bagagens numa aeronave e tomar posse de artigos que possam ser usados em conexão com qualquer acto de interferência ilícita;
- e) Notificar as autoridades de Angola, assim que possível, e antes do desembarque em Angola;
- f) Fornecer às autoridades de Angola evidências e informações sobre o incidente que exigia a restrição e/ou desembarque do passageiro.

10.3.2. Em caso de grave ameaça à segurança por um passageiro perturbador a bordo, o piloto em comando terá o mandato de desembarcar no aeroporto adequado mais próximo e desembarcar o passageiro em consulta com as autoridades locais.

10.3.3. A Polícia ou a pessoa encarregada do aeroporto deve aceitar a entrega de pessoas desembarcadas de acordo com o número anterior para as acções adequadas.

10.4. Poderes de um oficial de segurança da aviação

10.4.1. Um oficial de segurança da aviação deve ter poder para:

- a) Rastrear a carga ou correio, pessoas e seus pertences pessoais, bagagem de porão, bagagem de mão, artigos e veículos;
- b) Impedir que pessoas não autorizadas acedam à área restrita de segurança;
- c) Impedir que pessoas não autorizadas acedam aeronaves;
- d) Prender qualquer pessoa que cometer ou tentar cometer uma contra-ordenação de acordo com o presente Programa; e
- e) Negar acesso a Áreas Restritas à Segurança a qualquer pessoa que se recuse a ser rastreada.

10.5. Poder para fazer cumprir a conformidade

10.5.1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil ou qualquer pessoa autorizada pode, para fins de garantia da implementação do Programa Nacional de Controlo da Qualidade de Segurança da Aviação, do Programa de Segurança do operador ou dos requisitos estabelecidos no presente Programa, adoptar procedimentos para monitoramento e fiscalização da segurança da aviação aprovados pela Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

10.5.2. Os requisitos mencionados no número anterior devem ser a base do estabelecimento de procedimentos de execução para garantir a rectificação de qualquer assunto e podem incluir a falta de:

- a) Cumprimento de qualquer ordem, circular ou directiva emitida sob este Programa;
- b) Cumprimento de qualquer requisito estabelecido neste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil ou no respectivo Programa de Segurança do Operador;
- c) Cumprimento de uma recomendação de supervisão feita pela Autoridade;
- d) Observância de circunstâncias únicas ou excepcionais que, embora não sejam expressamente previstas neste Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil ou no respectivo Programa de Segurança do Operador, mas possam expor a aviação civil a riscos.

10.5.3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode emitir notificação de contra-ordenação estabelecida no Capítulo XII deste Programa sobre violação grave ou prolongada da segurança ou falha na correcção de falhas de segurança que possam pôr em risco a segurança da aviação civil.

10.5.4. Uma notificação de contra-ordenação emitida descrita no número anterior pode exigir que as operações de um determinado operador sejam interrompidas até que a violação seja corrigida.

CAPÍTULO XI

Encargos

11. Financiamento da Segurança

Cada órgão e entidade com responsabilidades no âmbito do PNSAC deve suportar os custos económicos e/ou financeiros decorrentes do exercício das suas competências ao abrigo do mesmo Programa.

ANEXO 1

Lista Adicional de Artigos Proibidos

- a) O Operador Aéreo deve avisar os passageiros dos artigos proibidos, listados na alínea c) desta subsecção, que não podem ser transportados para o interior das ARS e na cabine da aeronave, antes do término das formalidades de *check-in*;
- b) Desde que não sejam proibidos na bagagem de porão e que não haja restrições impostas pelas Instruções Técnicas da OACI (Doc. n.º 9284), os artigos referidos na alínea c) desta subsecção podem ser transportados na bagagem de porão, desde que haja garantias em como o passageiro em nenhum momento tem acesso à bagagem, desde o ponto em que é efectuado o *check-in* até ao levantamento da bagagem no destino;
- c) Os passageiros não são autorizados e nem devem transportar os artigos abaixo referidos para o interior de uma ARS ou para dentro de uma aeronave:

1) Armas de fogo e/outras:

- i. Armas de fogo de qualquer tipo, tais como pistolas, revólveres, espingardas, caçadeiras;
- ii. Armas de brinquedo, réplicas ou imitações de armas de fogo que podem ser confundidas com armas verdadeiras;
- iii. Isqueiros com forma de arma de fogo;
- iv. Componentes de armas de fogo, excluindo miras telescópicas;
- v. Armas de pressão de ar e CO₂, tais como pistolas, armas de tiro a chumbo, espingardas e armas de zagalotes;
- vi. Pistolas de sinais;
- vii. Pistolas de alarme;

- viii.* Pistolas de pregos e pistolas de cavilhas, industriais;
- ix.* Bestas, arcos e flechas;
- x.* Fisgas e fundas;
- xi.* Armas de caça submarina;
- xii.* Pistolas de abate de gado;
- xiii.* Dispositivo de atordoamento ou electrochoque, incluindo pistoletes para gado, armas de dardos eléctricos.

2) Armas pontiagudas e objectos cortantes:

- i.* Machados;
- ii.* Flechas e dardos;
- iii.* Arpões e setas;
- iv.* Picadores de gelo;
- v.* Patins de gelo;
- vi.* Navalhas de tranca e navalhas de ponta e mola, com lâminas de qualquer comprimento;
- vii.* Facas, incluindo facas cerimoniais, com lâminas de comprimento superior a 6 cm, de metal ou outro material suficientemente forte para ser usado como arma;
- viii.* Cutelos;
- ix.* Machetes;
- x.* Navalhas e lâminas de barbear, excluindo as lâminas de barbear de recarregar, e as lâminas de barbear descartáveis, com lâminas encapsuladas;
- xi.* Sabres, espadas e bengalas de estoque;
- xii.* Escalpes;
- xiii.* Tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 cm;
- xiv.* Bastão de esqui e de marcha;
- xv.* Rosetas de arremesso (*shurikens*);
- xvi.* Equipamento de artes marciais pontiagudo ou cortante;
- xvii.* Ferramentas com potencial para serem usadas como arma, exemplo 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 ou fendas, maçaricos, pistolas de cavilhas e pistolas de pregos.

3) Objectos contundentes:

- i.* Tacos de basebol e *softbol*;
- ii.* Tacos ou bastões, rígidos ou flexíveis, incluindo matracas, mocas, cassetetes;
- iii.* Tacos de críquete;
- iv.* Tacos de golfe;
- v.* Tacos de hóquei;
- vi.* Tacos de lacrosse;
- vii.* Pagaias de caiaque e canoa;

- viii. Skates;*
- ix. Tacos de bilhar;*
- x. Canas de pescas;*
- xi. Equipamento de artes marciais, incluindo soqueiras, bastões, mocas, nunchakus, kubatons, kubasaunts;*
- xii. Raquetes de ténis.*

4) Explosivos e substâncias inflamáveis:

- i. Munições;*
- ii. Cartuchos explosivos;*
- iii. Detonadores e espoletas;*
- iv. Explosivos e engenhos explosivos;*
- v. Réplicas ou imitações de material ou engenhos explosivos;*
- vi. Minas, granadas e outros explosivos militares;*
- vii. Granada de todos os tipos;*
- viii. Gases e contentores de gás, incluindo butano, propano, acetileno, oxigênio, em grande volume;*
- ix. Fogo-de-artifício, archotes de qualquer tipo e outros artigos pirotécnicos, incluindo poppers e fulminantes de diversão;*
- x. Fósforos não amorfos;*
- xi. Isqueiros de qualquer tipo;*
- xii. Geradores de fumo;*
- xiii. Combustíveis líquidos inflamáveis, incluindo gasolina, gasóleo, fluido de isqueiro, álcool, etanol;*
- xiv. Tintas pulverizável;*
- xv. Terebentina e diluentes;*
- xvi. Bebidas alcoólicas de teor alcoólico superior a 70%.*

5) Substâncias químicas e tóxicas:

- i. Ácidos e bases, incluindo pilhas e baterias com o risco de derrame;*
- ii. Substâncias corrosivas ou descolorantes, incluindo mercúrio, cloro;*
- iii. Químicos, gases e aerossóis neutralizantes ou incapacitantes, tais como mace, gás pimenta, gás lacrimogêneo, gás ácido e aerossóis repelentes de animais;*
- iv. Matérias radioactivas, tais como isótopos medicinais ou comerciais;*
- v. Veneno;*
- vi. Matérias infecciosas e agentes biológicos perigosos, incluindo sangue contaminado, bactérias e vírus;*
- vii. Matérias susceptíveis de ignição ou combustão espontâneas;*
- viii. Extintores de incêndio.*

- d) Os artigos que não sejam armas ou explosivos, mas que podem ser utilizados para pôr em risco à segurança do voo, são retidos nos pontos de rastreio antes de embarque;
- e) Quando o transporte de qualquer artigo proibido constitui infracção, o passageiro em causa deve ser isolado e entregue às autoridades competentes para os devidos efeitos;
- f) Os casos de detecção de armas de fogo ou de explosivos nos pontos de rastreio são imediatamente comunicados à Autoridade Nacional da Aviação Civil, podendo ser declarada como uma situação de contingência.

6) Líquidos Aerossóis e Géis:

Os passageiros não estão autorizados a transportar líquidos na sua bagagem de mão, salvo os contidos em recipientes individuais de capacidade não superior a 100 (cem) mililitros, acondicionados num saco de plástico fechado, transparente e que possa ser aberto e fechado com facilidade, de capacidade não superior a 1 (um) litro por passageiro.

g) Entende-se por líquidos:

- 1) Água e outras bebidas, sopas e xaropes;
- 2) Gel, incluindo gel para cabelos;
- 3) Pastas, incluindo dentífricas;
- 4) Outros artigos de consistência semelhante;
- 5) Loção, incluindo perfumes e cremes para barba;
- 6) Aerossóis e outros recipientes sob pressão;
- 7) Constituem excepções às restrições previstas na alínea c) desta subsecção os casos de transporte de:
 - i. Medicamentos líquidos, necessários durante a viagem, que visem satisfazer fins médicos, com prescrição médica e prova da autenticidade do líquido objecto de isenção;
 - ii. Líquidos, necessários durante a viagem, que visem satisfazer uma necessidade dietética especial, mediante atestado médico;
 - iii. Comida para bebé;
 - iv. Líquidos comprados no *free shops* dos aeroportos, desde que transportados em sacos de plásticos transparentes, devidamente fechados e acompanhados da respectiva prova de compra;
 - v. Líquidos comprados a bordo das aeronaves, desde que transportados em sacos de plásticos transparentes, devidamente fechados e acompanhados da respectiva prova de compra;
 - vi. Nos casos previstos nos parágrafos 1), 2) e 3) desta subsecção, o passageiro, quando solicitado, terá de fornecer ou fazer prova da autenticidade do líquido objecto de isenção, através de prova gustativa ou epidérmica.

LISTA DE ARTIGOS PROIBIDOS NA BAGAGEM DE PORÃO

- a) Não podem ser colocados na bagagem de porão os seguintes artigos:
- 1) Munições e cartuchos explosivos;
 - 2) Detonadores, espoleta, granadas, minas, dinamite, pólvora e explosivos plásticos;
 - 3) Fogo-de-artifício e outros artigos pirotécnicos;
 - 4) Geradores de fumo;
 - 5) Gases propano e butano;
 - 6) Líquidos inflamáveis, incluindo gasolina e metanol;
 - 7) Sólidos inflamáveis e reagentes, incluindo magnésio, acendalhas, fogo de artifícios e archotes;
 - 8) Oxidantes e peróxidos orgânicos, incluindo lixívia e *kits* de reparação de carroçarias;
 - 9) Substâncias tóxicas ou infecciosas, incluindo raticidas e sangue contaminado;
 - 10) Matérias radioactivas, incluindo mercúrio, e baterias de veículos;
 - 11) Componente de sistemas de combustíveis para automóveis, que já tenham contido combustível.
- b) A lista de artigos proibidos no porão de aeronaves deve estar acessível ao público nos pontos de vendas de bilhetes dos operadores aéreos e das agências de viagens, nas diferentes dependências das instalações aeroportuárias, incluindo pontos de rastreio e nos balcões de *check-in*.
- c) Os operadores aéreos devem informar os passageiros sobre os artigos proibidos antes do término das formalidades de *check-in*.
- d) Os artigos proibidos, descritos na alínea a) desta subsecção, devem ser retidos no ponto de rastreio de bagagens de porão.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

25-0142-B-PR)

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Despacho Presidencial n.º 119/25 de 21 de Abril

Considerando que, através do Despacho Presidencial n.º 153/18, de 8 de Novembro, foi aprovada a actualização da Comissão para a Família das Condecorações Militares, coordenada pelo Ministro de Estado e Chefe da Casa Militar do Presidente da República;

Havendo a necessidade de se proceder à substituição de alguns membros que integram a referida Comissão;

O Presidente da República determina, nos termos da alínea d) do artigo 120.º e do n.º 6 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, conjugados com o n.º 3 do artigo 56.º do Regime de Organização e Funcionamento dos Órgãos Auxiliares do Presidente da República, aprovado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 9/22, de 16 de Setembro, o seguinte:

1. É actualizada a composição da Comissão para a Família das Condecorações Militares, coordenada pelo Ministro de Estado e Chefe da Casa Militar do Presidente da República, que passa a integrar as individualidades seguintes:

- Artur Valente de Oliveira;
- Francisco Magalhães Paiva «Nvunda».

2. As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Despacho Presidencial são resolvidas pelo Presidente da República.

3. O presente Despacho Presidencial entra em vigor no dia seguinte à data da sua publicação.
Publique-se.

Luanda, aos 16 de Abril de 2025.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

(25-0163-A-PR)