



INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

**PROGRAMA NACIONAL DE FORMAÇÃO E TREINO
DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

Referência	Aprovado	Data
PNF/15	 Eneias Graça Sousa S. Santos (Presidente do C.A.)	06 de Março de 2015

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE S. TOMÉ E PRÍNCIPE

PREÂMBULO

A segurança da aviação civil tem por objectivo a salvaguarda e a protecção das pessoas e bens, de forma permanente, actuando tanto ao nível da prevenção de actos de interferência ilícita, como lidando com eventuais situações de risco ou ameaça à segurança, sendo necessário para tal, que todo o pessoal que exerce funções neste sector tenha formação adequada e actualizada.

O presente programa dá execução ao disposto no Capítulo 3 do Anexo 17 à Convenção de Chicago que prevê que *“cada Estado Contratante exigirá da autoridade apropriada em matéria de segurança da aviação civil garanta o desenvolvimento e implementação dos vários aspectos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil. Este programa deve ser concebido para garantir a eficácia do PNSAC”*, e igualmente da execução ao disposto no CAPÍTULO XIII do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), aprovado por Dec. N.º. 39/2012, *“A ANSAC desenvolverá, aprovará e implementará o Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil, por forma a que todo o pessoal envolvido na segurança da aviação estejam devidamente capacitados a prevenir e a reagir a actos de interferência ilícita”*

Artigo I. Índice

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO.....	6
1. OBJECTIVO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO.....	6
CAPÍTULO II – ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES.....	7
1. Abreviaturas.....	7
2. Definições.....	8
CAPÍTULO III – SISTEMA DE FORMAÇÃO E TREINO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL.....	12
3.1 Sistema.....	12
3.2 Competências e Responsabilidades.....	12
3.2.1 ANSAC.....	12
3.2.2 Entidades com responsabilidades na implementação de medidas de segurança 13	
3.2.3 Instrutores.....	13
3.2.4 Público-alvo.....	13
CAPÍTULO IV - NÍVEIS DE FORMAÇÃO E TREINO.....	14
CAPÍTULO V - PESSOAL DE SEGURANÇA.....	15
Secção I - Elemento e Supervisor de Segurança.....	15
5.1 Funções do pessoal de segurança.....	15
5.2 Requisitos para Recrutamento e Formação.....	15
5.3 Selecção.....	16
5.3.1 Critérios de selecção.....	16
5.3.2 Verificação de antecedentes.....	17
5.3.3 Idiomas, Conduta e Aparência.....	17
5.3.4 Testes e Exames.....	17
5.3.5 Formação.....	17
5.3.6 Programas de Formação.....	18
5.3.7 Módulos de formação:.....	19
5.4 Qualificação.....	19
5.5 Certificação.....	20
5.6 Motivação.....	22
5.7 Controlo de Qualidade.....	23
SECÇÃO II – INSTRUTOR DE SEGURANÇA.....	23
1. Funções dos instrutores de segurança (security) do Nível 3.....	23
2. Qualificações.....	23
3. Actualização da Formação.....	24
4. Formação de Refrescamento.....	24
5. Certificação de Instrutores.....	25
SECÇÃO III – AUDITOR/INSPECTOR DE SEGURANÇA.....	26
1. Requisitos para as funções de inspector/auditor.....	26

2.	Os critérios de selecção dos inspectores devem incluir as seguintes qualificações:	26
3.	Formação para inspectores.....	26
4.	Certificação	27
SECÇÃO IV - GESTOR DE SEGURANÇA		28
1.	Funções do Gestor de Segurança	28
2.	Qualificações	28
CAPÍTULO VI – OUTRO PESSOAL.....		30
6.1	Generalidades.....	30
6.2	Seleccção	31
6.3	Formação	31
6.4	Formação Inicial e Permanente.....	32
6.5	Formação de Refrescamento.....	33
6.6	Registos da Formação.....	33
CAPÍTULO VII – HOMOLOGAÇÃO DOS CURSOS DE FORMAÇÃO E TREINO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL		33
CAPÍTULO VIII - PROGRAMAS ESPECÍFICOS DE FORMAÇÃO E TREINO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL		34
1.	Generalidades.....	34
CAPÍTULO IX – ESTÁGIOS EM SEGURANÇA (On-the-job training).....		35
APÊNDICE 1		36
Modelo de um Programa de Treino para o Pessoal de Segurança.....		36
ANEXO A ao APÊNDICE 1		36
Pessoal e Outros Agentes dos Operadores Aéreos e Aeroportuários		36
ANEXO B ao APÊNDICE 1.....		38
Rastreio de Passageiros e de Bagagem de Cabine		38
ANEXO C ao APÊNDICE 1		40
Rastreio da Bagagem de Porão.....		40
ANEXO D ao APÊNDICE 1		41
Segurança da Bagagem de Porão		41
ANEXO E ao APÊNDICE 1.....		42
Gestão de Segurança.....		42
ANEXO F ao APÊNDICE 1		43
Inspectores.....		43
ANEXO G ao APÊNDICE 1		44
Instrutores AVSEC.....		44
ANEXO H AO APÊNDICE 1		45
Gestão de Crises e Planeamento de Contingência.....		45
APÊNDICE 2		46
Modelo de um Programa de Treino Inicial		46
ANEXO A ao APÊNDICE 2		47
Sensibilização de Segurança.....		47
ANEXO B AO APÊNDICE 2.....		48
Ameaça de Bomba pelo Telefone		48
APÊNDICE 3		49

Modelo de Programa de Treino para Outro Pessoal	49
ANEXO A ao APÊNDICE 3	49
Pessoal dos Operadores Aéreos que não seja Pessoal de Segurança	49
ANEXO B ao APÊNDICE 3	52
Operador de Catering	52
ANEXO C ao APÊNDICE 3	53
Empresas de Limpeza	53
ANEXO D AO APÊNDICE 3	55
Segurança de Carga.....	55
ANEXO E AO APÊNDICE 3.....	59
Companhia de Correios	59
ANEXO F AO APÊNDICE 3.....	62
Controladores de Tráfego Aéreo.....	62
ANEXO A ao APÊNDICE 4 – REQUERIMENTO PARA AUTORIZAÇÃO	64
DE CURSO (S).....	64
ANEXO J ao APÊNDICE 4 - QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO SOBRE O MÓDULO.....	65
AVALIAÇÃO FINAL DO CURSO	66

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO

1. OBJECTIVO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

1.1 O Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil (PNFSAC) tem como objectivo:

- a) Identificar todas as categorias de pessoas sujeitas à formação AVSEC;
- b) Definir o curriculum de cada tipo de formação AVSEC;
- c) Estabelecer a duração e a frequência em que é realizada cada acção de formação e estabelecer a percentagem de aprovação de cada curso;
- d) Descrever o processo de certificação e da perda da mesma;
- e) Descrever as responsabilidades relativamente à selecção do pessoal de segurança da aviação civil a nível:
 - i. Da autoridade competente para a segurança da aviação civil;
 - ii. Dos diversos operadores ligados ao sistema AVSEC;
 - iii. De outras entidades com responsabilidades na selecção e treino de pessoal AVSEC.

1.2 Este programa aplica-se ao pessoal de segurança e a outro pessoal.

CAPÍTULO II – ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES

Quando no âmbito deste PNFSAC forem utilizadas as seguintes expressões e termos, eles terão os seguintes significados:

1. Abreviaturas

ACI – Conselho Internacional dos Aeroportos

ANSAC – Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil

AVSEC – Segurança da Aviação Civil

ECAC – Conferência Europeia da Aviação Civil

IATA Associação Internacional dos Transportes Aéreos

INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional

OJT – On the Job Training

PNC – Pessoal Navegante de Cabine

PNCQSAC - Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil

PNFSAC – Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil

PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

PNT – Pessoal Navegante Tripulante

PSA – Programa de Segurança do Aeroporto

PSOA – Programa de Segurança do Operador Aéreo

TSA -

2. Definições

1. **Acto de Interferência Ilícita** – Actos ou tentativas, destinados a comprometer a segurança da aviação civil especificamente (a lista não é exaustiva):
 - 1.1. Apoderamento ilícito de uma aeronave;
 - 1.2. Destruição de uma aeronave em serviço;
 - 1.3. Tomada de reféns à bordo de aeronaves ou nos aeródromos;
 - 1.4. Intrusão pela força à bordo de uma aeronave, num aeroporto ou no recinto de uma instalação aeronáutica;
 - 1.5. Introdução à bordo de uma aeronave ou num aeroporto de armas ou engenhos perigosos ou de uma substância perigosa com fins criminais;
 - 1.6. Utilização de uma aeronave em serviço a fim de causar a morte, lesões corporais graves ou sérios danos à bens ou ao ambiente;
 - 1.7. Comunicação de informação falsa quando a mesma pode comprometer a segurança de uma aeronave em voo ou em terra, a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal em terra, ou do público, num aeroporto ou no recinto de uma instalação de aviação civil.
2. **ANSAC** – Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (Presidente do Conselho de Administração do INAC)
3. **Área Restrita de Segurança** - Áreas do Lado Ar, de um aeroporto, identificadas como sendo áreas particularmente sensíveis, em que além dos controlos de acesso, são aplicados outros controlos de segurança. Em regra estas áreas compreendem, sobretudo, todas as zonas de embarque de passageiros, entre o ponto de inspecção e a aeronave, a zona de tráfego, as zonas de processamento de bagagens, incluindo a placa e as zonas onde as bagagens são colocadas depois de rastreadas e de expedição da carga e as partes situadas no lado ar do terminal de carga, dos correios e dos serviços de limpeza das aeronaves.
4. **Artigo Proibido** – Objecto susceptível de servir para praticar actos de interferência ilícita e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legais e regulamentares em vigor.
5. **Auditoria de Segurança** – Um exame aprofundado quanto ao cumprimento de todos os aspectos da implementação do programa nacional de segurança da aviação civil.
6. **Auditor/inspector de Segurança da Aviação Civil** – Funcionário ou agente credenciado, afecto à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, para efectuar auditorias de segurança.

- 7 **Autoridade competente** – A Autoridade que o Estado São-tomense dentro da sua administração designa como competente no âmbito de segurança da aviação civil, e que é responsável pela elaboração, actualização, implementação e controlo da aplicação do PNFSAC isto é, o Instituto Nacional de Aviação Civil.
- 8 **Bagagem** – Bens pertencentes a passageiros ou a membros da tripulação e transportados a bordo da aeronave em virtude de um contrato com o explorador.
- 9 **Bagagem de Mão ou de Cabina** - Bagagem destinada a ser transportada na cabina de uma aeronave.
- 10 **Bagagem de Porão** - Bagagem destinada a ser transportada no porão de uma aeronave.
- 11 **Carga** - Artigos transportados à bordo de uma aeronave excepto correio, provisões de bordo e bagagem acompanhada ou extraviada.
- 12 **Cartão de Acesso** – Cartão de identificação pessoal ou outro documento emitido pela autoridade de segurança ou pela administração aeroportuária envolvida e que confere ao seu titular o direito de acesso a áreas reservadas e restritas;
- 13 **Certificação** – Avaliação formal e confirmação outorgada pela autoridade competente em matéria de segurança da aviação, ou em representação desta, que uma pessoa possui as competências necessárias para desempenhar as funções que lhe são confiadas à um nível considerado aceitável, tal qual definido pela autoridade competente.
- 14 **Competências** – Conhecimento, treino e habilidade necessária para realizar uma determinada tarefa com um nível aceitável de proficiência.
- 15 **Controlo de Acesso** - Procedimento de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objectos autorizados, podem ter acesso ao perímetro, área ou zona restrita de segurança.
- 16 **Controlos de Segurança** - medidas estabelecidas visando impedir a introdução de armas, explosivos ou outros engenhos, artigos ou substâncias proibidas que podem ser utilizados na comissão de actos de intervenção ilícita.
- 17 **Entidade** – Empresa ou organismo licenciado, certificado ou aprovado para exercer actividades no âmbito da aviação civil.
- 18 **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.

- 19 **Estágio** – período de trabalho por tempo determinado para formação e aprendizagem de uma prática profissional.
- 20 **Inquérito de Segurança** – Avaliação das actividades de um aeródromo ou de um operador aéreo de modo a determinar as necessidades em matéria de segurança. Consiste em verificar se existem pontos vulneráveis que possam vir a ser explorados na execução de um acto de interferência ilícita, mau grado a implementação de medidas e procedimentos de segurança, prescritos pelo PNSAC e de recomendar, em função da ameaça, as medidas para fazer face aos riscos identificados.
- 21 **Inquérito pessoal** - Verificação da identidade e do passado histórico de uma pessoa, incluindo do registo criminal, como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança dos aeroportos.
- 22 **Inspeção de segurança** – Exame da implementação de um ou mais aspectos das medidas e procedimentos de segurança de um aeródromo ou operador aéreo ou outra entidade que deva aplicar regras de segurança, visando avaliar se estão conformes com o PNSAC, determinar o grau de eficácia na execução dos mesmos, detectar e corrigir as eventuais não conformidades
- 23 **On the Job Training** – o mesmo que estágio
- 24 **Outro Pessoal** – Qualquer pessoa que não pertença à categoria de pessoal de segurança. Poderá incluir pessoas com acesso a qualquer área restrita de segurança (ARS) do aeródromo;
- 25 **Performance Humana** – capacidades e limitações humana que influenciam na segurança (safety e security) e na eficácia das operações aeronáuticas.
- 26 **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.
- 27 **Rastreio** - Aplicação dos meios técnicos ou outros com vista a detecção de armas, explosivos ou qualquer outro engenho, artigo ou substância perigosa que possam ser utilizados para a prática de um acto de interferências ilícita.
- 28 **Screeener** – Individuo devidamente formado e certificado para realizar o rastreio de pessoas, bagagens, veículos e carga;
- 29 **Segurança da Aviação** - Protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, mediante a combinação de medidas e de meios humanos e materiais.

- 30 **Tarefa** – É a menor parcela de um trabalho, com um resultado identificável. As tarefas normalmente são atribuídas aos trabalhadores pelo supervisor sendo que as actividades estão relacionadas no tempo, espaço e propósito. Qualquer tarefa é caracterizada por ter um início e fim específico, ter vários *inputs* (ferramentas, auxiliares de trabalho) e produzir um resultado específico;
- 31 **Tripulante** - Pessoa encarregada pela transportadora aérea e certificada pela Autoridade Aeronáutica, para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante o voo.

CAPÍTULO III – SISTEMA DE FORMAÇÃO E TREINO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

3.1 Sistema

O Sistema de formação e treino de segurança da aviação civil é constituído pela ANSAC, pelas entidades e pelos instrutores.

3.2 Competências e Responsabilidades

3.2.1 ANSAC

Compete à ANSAC:

- a) Desenvolver e implementar e manter o PNFSAC;
- b) Rever periodicamente o PNFSAC e introduzir emendas quando necessário;
- c) Divulgar os procedimentos e critérios de selecção e formação no seio de todas as entidades com responsabilidades AVSEC;
- d) Orientar e assistir as organizações na elaboração dos seus programas de formação interno;
- e) Analisar e aprovar os Programas de Formação das outras entidades às quais são exigidas a elaboração de um Programa de Formação;
- f) Certificar e aprovar o pessoal e entidades previstos no presente programa;
- g) Realizar auditorias ou inspecções para verificar se os requisitos de selecção e de formação são atingidos através de avaliação:
 - i. Do programa de formação;
 - ii. Das sessões teóricas e práticas;
 - iii. Do método de ensino;
 - iv. Do instrutor;
 - v. Dos registos de formação; e
 - vi. *Feedback* dos níveis de desempenho no dia-a-dia do trabalho.

3.2.2 Entidades com responsabilidades na implementação de medidas de segurança

Compete à outras entidades com responsabilidades na implementação de medidas de segurança, nomeadamente operadores aéreos e aeroportuários, empresas de segurança privada, forças de segurança, agências de carga, operadores de catering:

- a) Desenvolver, manter e implementar um programa de recrutamento e treino em conformidade com o PNFSAC, aplicável a todo o pessoal envolvido na segurança da aviação;
- b) Submeter à aprovação do INAC o seu programa de formação interno;
- c) Assegurar que o seu pessoal assim como o pessoal de outras organizações que trabalham em seu nome é recrutado e treinado de acordo com os requisitos do presente PNFSAC;
- d) Disponibilizar ao INAC, para efeitos de inspeção, os registos de:
 - i. Recrutamento e contratação;
 - ii. Treino e certificação;
 - iii. Calendarização de acções de treino e de sensibilização de segurança;
 - iv. Auxiliares de instrução (vídeos, filmes, slides, réplicas de armas, etc).

3.2.3 Instrutores

Compete aos instrutores assegurar o melhor desempenho no âmbito das acções de formação, bem como manter as qualificações necessárias a esse desempenho.

3.2.4 Público-alvo

O PNFSAC aplica-se às seguintes categorias de pessoas:

- a) Gestores de segurança;
- b) Supervisores de segurança;
- c) Pessoal de segurança dos operadores aéreos, aeroportuários, catering e agentes reconhecidos;
- d) Pessoal de controlo de acesso;
- e) Pessoal de rastreio;
- f) Instrutores de segurança;
- g) Inspectores/auditores de segurança;
- h) Elementos da Polícia Nacional (PN) que operam no aeroporto;
- i) Forças Armadas no âmbito dos planos de contingência aeroportuários e do Plano Nacional de Gestão de Crises;

- j) Serviços de inteligência do Estado;
- k) Pessoal das alfândegas que opera no aeroporto;
- l) Pessoal do serviço de migração e fronteiras;
- m) Membros da tripulação;
- n) Outro pessoal;
- o) Público em geral.

CAPÍTULO IV - NÍVEIS DE FORMAÇÃO E TREINO

4.1 A formação e o treino em segurança (*security*) para o exercício de funções no âmbito da aviação civil são estruturados nos seguintes níveis:

a) Pessoal de Segurança

Nível 1 – Elemento de Segurança

Nível 2 – Supervisor de Segurança

Nível 3 – Instrutor de Segurança

Nível 4 – Auditor/inspector de Segurança

Nível 5 – Gestor de Segurança

b) Outro Pessoal

Nível 6 - Pessoal de Terra, dos Aeroportos, dos Operadores, CTA e restantes entidades abrangidas pelo PNSAC

Nível 7 – Tripulantes

4.2 Os conteúdos programáticos dos cursos correspondentes a cada nível constam do Capítulo VII do presente Programa.

CAPÍTULO V - PESSOAL DE SEGURANÇA

Secção I - Elemento e Supervisor de Segurança

5.1 Funções do pessoal de segurança

O pessoal de segurança compreende todos aqueles com responsabilidades na implementação das seguintes medidas de segurança:

- a) Controlo de acessos;
- b) Vigilância e patrulha;
- c) Segurança de aeronaves;
- d) Rastreio de passageiros e bagagens de cabine;
- e) Rastreio de bagagem de porão, da carga e correio;
- f) Revista de veículos;
- g) Rastreio de tripulantes e pessoal de terra;
- h) Rastreio de provisões e outros fornecimentos de restauração das transportadoras aéreas;
- i) Rastreio de produtos e outros fornecimentos de limpeza das transportadoras aéreas.
- j) Procedimentos de segurança para *catering*, operadores aéreos e fornecedores dos aeródromos;
- k) Realização de formação e treino de segurança da aviação civil;
- l) Realização de medidas de controlo de qualidade;
- m) Gestão de segurança da aviação civil.

5.2 Requisitos para Recrutamento e Formação

5.2.1 O pessoal de segurança poderá ser recrutado a partir de fontes internas ou externas às organizações. No entanto, as entidades são encorajadas a implementarem um plano de desenvolvimento de carreira que motive o recrutamento interno.

5.2.2 Todos os candidatos devem preencher um formulário aquando da candidatura, fornecendo:

- a) Dados sobre a sua identificação pessoal, acompanhado de uma fotografia recente;
- b) Nível de escolaridade;
- c) Formações recentes;
- d) Informações sobre os empregos anteriores, nos últimos cinco (5) anos no mínimo;

- e) Outras informações consideradas pertinentes e que poderão facilitar a verificação de antecedentes, confirmar a identidade, experiência e inclusivamente um possível antecedente criminal;
- f) Declaração de que a informação prestada é completa e verdadeira;
- g) Dados sobre antecedentes criminais;
- h) Declaração do candidato reconhecendo que a prestação de dados falsos, constituem elementos suficientes para a sua desqualificação, procedimentos disciplinares ou criminal;
- i) Aceitação por parte do candidato para se obter informações pessoais e profissionais através de anteriores empregadores, estabelecimentos de ensino, serviços de informação e pessoa das sua relação, para efeito de verificação e confirmação de antecedentes.
- j) Assinatura do candidato.

5.2.3 O formulário de candidatura deverá ser conservado pela entidade empregadora durante 5 anos no mínimo após a sua contratação e deverá estar disponível aquando das inspecções.

5.3 Selecção

5.3.1 Critérios de selecção

- a) O processo de selecção baseia-se nos critérios pré-definidos no conteúdo funcional do cargo, que estabelece as funções e as tarefas a serem executadas, as competências exigidas ao trabalhador.
- b) A selecção deve incorporar os requisitos mínimos exigidos quanto à idade, condição física, níveis de educação e qualificação que devem ser exigidas, em conformidade com a natureza específica da função a desempenhar, mas também devem versar no potencial de desenvolvimento futuro dos candidatos, numa perspectiva de valorização profissional e pessoal.
- c) O processo de selecção deve contemplar no mínimo:
 - i. O formulário de candidatura devidamente preenchido;
 - ii. Atestado médico;
 - iii. Verificação de antecedentes;
 - iv. Conclusão da formação inicial com sucesso

5.3.2 Verificação de antecedentes

- a) A entidade empregadora com responsabilidades em matéria de segurança da aviação civil, devem submeter os potenciais trabalhadores a um processo de verificação de antecedentes que inclui:
 - i. Investigação de possível envolvimento com grupos criminosos ou seus apoiantes;
 - ii. confirmação da identidade do candidato;
 - iii. Experiência anterior;
 - iv. Certidão de registo criminal;
- b) A existência, designadamente, de registo de crimes contra a paz, contra a segurança do Estado, abuso de confiança ou peculato, falsificação de documentos e corrupção activa ou passiva, constituem fundamento bastante para exclusão da selecção;
- c) As entidades empregadoras devem manter o registo das verificações de antecedentes pessoais, desde a admissão até um ano após a cessação do contrato laboral, e devem estar disponíveis para inspecção do INAC.

5.3.3 Idiomas, Conduta e Aparência

- a) O candidato deve saber ler, escrever e falar bem o português, demonstrar ser educado, saber apresentar-se com sobriedade e urbanidade e tratar o público com cortesia.
- b) Será dada preferência a quem domine outros idiomas, para além do Português.

5.3.4 Testes e Exames

Durante a formação em segurança da aviação civil, os candidatos devem ser submetidos a testes e exames para avaliar os conhecimentos teóricos e práticos adquiridos, necessários ao respectivo desempenho funcional.

5.3.5 Formação

- a) As entidades que empregam pessoal de segurança, incluindo o pessoal de rastreio, instrutores, inspectores e gestores de segurança devem proporcionar para além da sensibilização inicial sobre as questões de segurança, formação específica devidamente aprovada pelo INAC, em matéria de segurança da aviação civil, de acordo com a natureza das suas funções.

- b) Sempre que uma entidade calendarize a realização de acções de formação de segurança da aviação civil, deve previamente solicitar o Sector de Segurança da Aviação Civil do INAC a autorização para o efeito, utilizando o modelo constante no anexo A.
- c) Qualquer entidade que providencie formação de segurança deve desenvolver os respectivos cursos de formação, de acordo com os objectivos, meios e métodos estabelecidos no presente programa.
- d) A renovação da aprovação dos programas específicos de formação e treino é objecto de avaliação pelo Sector de Segurança da Aviação Civil do INAC, tendo em conta, nomeadamente, a aptidão dos instrutores, os critérios de selecção dos formandos e a garantia da manutenção dos níveis de qualidade estabelecidos.
- e) A entidade autorizada a ministrar cursos AVSEC deve emitir um certificado de conclusão do curso para cada aluno que concluir os cursos com aproveitamento. Esse certificado deve conter, pelo menos as seguintes informações:
 - i. O nome da Organização e o número do certificado de conclusão;
 - ii. Nome do aluno aprovado;
 - iii. A duração do curso e a carga horária dos alunos;
 - iv. Assinatura do responsável da instituição;
- f) Todas as entidades que ministrem cursos de formação no âmbito da segurança da aviação devem manter no mínimo durante dois anos, os registos dos cursos em relação a todas as pessoas que os frequentaram, incluindo os resultados obtidos.

5.3.6 Programas de Formação

- a) No âmbito da prestação de serviços inerentes ao exercício das funções definidas na alínea a) do ponto 5.3.5 anterior, as entidades empregadoras devem assegurar o desenvolvimento e a implementação de programas específicos de formação do pessoal de segurança da aviação civil.
- b) Os programas de formação específicos devem incluir, no mínimo:
 - i. Finalidade e objectivos do curso;
 - ii. Atribuições e responsabilidades;
 - iii. Instrutores e qualificações;
 - iv. Informação respeitante à selecção, relatórios e provas de avaliação e procedimentos inerentes;
 - v. Currículo do curso;
 - vi. Detalhes do programa;
 - vii. Instruções sobre utilização de suportes e material de referência.

5.3.7 Módulos de formação:

- a) A formação integra bases modulares, organizada nos diferentes níveis, que inclui:
 - i) Formação inicial;
 - ii) Formação de refrescamento.

- b) Formação inicial:

A formação inicial para o pessoal de segurança deve conter os módulos definidos no Apêndice 1.

(2) O âmbito da formação deve ser ampliado em função do incremento do risco e da evolução tecnológica dos equipamentos e sistemas;

(3) O período de formação inicial para os operadores de equipamentos e sistemas de rastreio não deve ser inferior ao recomendado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

- c) Formação de refrescamento

1) A formação de refrescamento deve ter a duração mínima de um terço da formação inicial e ser ministrada em intervalos não superiores a 18 meses.

2) A formação de refrescamento deve incluir:

- i. Qualquer desenvolvimento e actualização da formação, homologados pela ANSAC;
- ii. Acções de correcção de procedimentos, decorrentes de incidentes de segurança da aviação que tenham ocorrido após o treino inicial;

a) As áreas chave de rastreio e de controlo de acessos devem ser revistas nos refrescamentos.

5.4 Qualificação

a) A qualificação do pessoal de segurança (nível 1 e 2) para o exercício de tarefas de segurança da aviação é atribuída após frequência, com aproveitamento, da formação inicial prevista no presente programa.

b) A qualificação do pessoal de segurança é mantida mediante o cumprimento dos seguintes requisitos:

- i. Manutenção das condições de aptidão física e psíquicas exigidas;
- ii. Por cada período de dois anos, exercício comprovado de funções de segurança da aviação civil por um período mínimo de seis meses sem interrupções; e

- iii. Conclusão, com aproveitamento, da formação de refrescamento.

5.5 Certificação

- a) A certificação consiste na avaliação e confirmação formal por parte da autoridade competente em como uma pessoa possui as competências necessárias para o desempenho das suas funções ao nível definido pela autoridade competente.
- b) O processo de certificação inclui:
- i. Verificação documental da aptidão e qualificação em segurança da aviação civil;
 - ii. Exame teórico de certificação;
 - iii. Exame prático de certificação;
 - iv. Classificação;
 - v. Emissão da certificação.
- c) O pessoal de segurança é certificado, por um período de um ano, pela ANSAC para o exercício das tarefas de segurança, de acordo com o nível para o qual foi aprovado, após conclusão com aproveitamento dos exames teóricos e práticos de certificação.
- d) A certificação prevista na alínea anterior pode ser renovada junto ao Sector de Segurança da Aviação Civil do INAC, mediante apresentação do comprovativo de manutenção da qualificação.
- e) A certificação pode ser, a todo o tempo, por despacho da ANSAC:
- i. Suspensa, em resultado de teste ou inspeção que conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames;
 - ii. Cancelada, em resultado de exames médicos acusarem o consumo de drogas, dependência de álcool, existência de doenças progressivas oculares e quando se constatar ocorrência de prestação de declarações e informações falsas e ainda a existência, designadamente, de condenação por crimes dolosos.
- f) O pessoal de segurança que possua certificado emitido por um Estado com pacto de reciprocidade de tratamento, ou países terceiros que titulem competências idênticas às preconizadas no presente programa, poderá requerer a emissão da respectiva homologação junto da ANSAC.
- g) Exame teórico de certificação:
- i. O exame teórico tem a duração de duas (2) horas e é composto por 30 questões, aprovadas pela ANSAC;

- ii. O examinando, no início do exame, deve ser informado, da pontuação total, da pontuação mínima, da pontuação mais elevada a ser obtida em cada questão, e do tempo total de que dispõe para responder a todas as questões.

h) Exame prático de certificação:

O exame prático tem a duração máxima de uma hora e trinta minutos e inclui:

- i. Interpretação de imagens de RX;
- ii. Operações de rastreio.

i) **Interpretação de imagens** — na interpretação de imagens de RX deve ser considerado:

- i. A interpretação de, pelo menos, 20 imagens de RX de objectos diferentes, ou 5 imagens de RX por cada grupo de quatro objectos;
- ii. Um tempo adequado de interpretação, tendo como limite máximo trinta segundos de exposição por objecto examinado;
- iii. A perfeita referência (marcação) dos objectos;
- iv. A descrição pelo examinando de pelo menos 60% das imagens de todos os objectos;
- v. Cada imagem de RX não deve conter mais de três artigos proibidos;
- vi. A identificação pelo examinando de todos os artigos proibidos.

j) **Operações de rastreio** — as operações de rastreio incluem:

- i. Um total de cinco volumes;
- ii. Pelo menos um dos volumes deve apresentar-se de modo a não ser necessária a sua abertura;
- iii. Os restantes volumes devem conter um máximo de dois artigos proibidos;
- iv. Um dos volumes referidos na alínea anterior deve conter uma imitação de engenho explosivo;
- v. Cada volume deve conter até um máximo de quatro objectos diversos, do tipo pilhas ou máquinas de barbear;
- vi. Não deve ser apresentado em cada volume de bagagem mais de um equipamento electrónico;
- vii. A exigência de inspecção completa é parte integral dos procedimentos de rastreio.

k) Classificação dos examinandos:

Cada exame deve ser completado com sucesso, sendo que apenas os examinandos que passam no exame teórico são admitidos ao exame prático.

- l) O aproveitamento no exame teórico é obtido a partir da pontuação mínima de 70 %.

m) O examinando é reprovado no exame prático quando:

- i. Falhar a identificação dos artigos proibidos durante a interpretação das imagens de RX;
 - ii. Não interpretar 60% das imagens apresentadas;
 - iii. Cometer erros na execução dos respectivos procedimentos de rastreio.
- n) Emissão de certificado — com base na listagem homologada, é atribuída pelo Sector de Segurança da Aviação Civil do INAC o respectivo certificado aos examinandos.
- o) Fraude e irregularidade grave — nas situações de fraude ou irregularidade grave, os exames não são validados e a certificação não é emitida.
- p) Repetição de exame e exame suplementar:
- i. Nas situações de reprovação, o examinando pode repetir os exames, desde que decorrido um período mínimo de seis meses.
 - ii. Em casos excepcionais justificados a ANSAC pode autorizar a repetição do exame fora do período indicado na alínea anterior.
 - iii. Nas situações em que as funções de segurança não foram exercidas por um período superior a seis meses a ANSAC pode determinar a realização de exame suplementar.

5.6 Motivação

1. As entidades empregadoras devem promover medidas adequadas de forma a garantir que o pessoal de segurança da aviação civil apresenta e mantém um nível de motivação elevado que lhe permita ser eficaz no exercício das tarefas atribuídas.
2. Devem ser considerados os seguintes factores de motivação:
 - a. Remuneração compatível;
 - b. Estabilidade de emprego;
 - c. Realização profissional;
 - d. Perspectivas de carreira;
 - e. Variação de novos desafios no trabalho;
 - f. Relação hierárquica;
 - g. Flexibilização do horário de trabalho;
 - h. Mobilidade funcional;
 - i. Reconhecimento do bom desempenho;
 - j. Definição do conteúdo funcional e das responsabilidades;
 - k. Formação adequada.

5.7 Controlo de Qualidade

1. As actividades atribuídas pelo presente programa às entidades empregadoras ou a entidades formadoras autorizadas, estão sujeitas a inspecção do Sector de Segurança da Aviação Civil do INAC.
2. Verificada, durante uma inspecção, qualquer situação de incumprimento ou inconformidade, a ANSAC pode determinar a suspensão de aprovação, homologação ou certificação, até à correcção da situação que originou a suspensão.

SECÇÃO II – INSTRUTOR DE SEGURANÇA

1. Funções dos instrutores de segurança (security) do Nível 3

Os Instrutores (Nível 3) desenvolvem e conduzem acções de formação em matéria de segurança, para o pessoal de segurança e para outro pessoal.

2. Qualificações

- 2.1 Os Instrutores que desenvolvam e conduzam acções de formação em matéria de segurança da aviação civil, no âmbito das respectivas empresas e a terceiros, devem ter os conhecimentos, as certificações e a experiência necessários, que deverão incluir, no mínimo:
- a) Curso de Instrutor de Segurança da Aviação Civil ou equivalente, aprovados pela ANSAC;
 - b) Formação específica na área que pretenda ministrar a formação;
 - c) Bons conhecimentos e experiência comprovada sobre a segurança da aviação;
 - d) Certificação emitida, ou certificação equivalente de aprovação homologada, pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil;
 - e) Conhecimento adequado do sistema internacional AVSEC (domínio do anexo 17 e anexos relacionados, Manual de Segurança da OACI e conhecimento das Convenções Internacionais AVSEC)
 - f) Conhecimento adequado do:

- i. PNSAC
- ii. PNFSAC;
- iii. PNCQSAC;
- iv. RAC STP partes 12 e 18; e
- v. Outros regulamentos nacionais aplicáveis à segurança da aviação civil.

g) Devem ainda possuir conhecimentos nos seguintes domínios:

1. Organização da aviação civil;
2. Sistemas de segurança e controlo de acessos;
3. Segurança da aeronave em terra e em voo;
4. Rastreios antes do embarque;
5. Segurança das bagagens e da carga;
6. Segurança e verificação da aeronave;
7. Armas e artigos proibidos;
8. Conhecimentos gerais sobre o terrorismo;
9. Segurança do correio e encomendas expresso;
10. Segurança das provisões e outros fornecimentos das transportadoras aéreas.
11. Outras matérias e medidas relacionadas com a segurança;

2.2 A qualificação do Formador de Segurança é mantida mediante o cumprimento dos seguintes requisitos:

- i. Exercício comprovado da função, durante um período mínimo de 1 ano; e
- ii. Actualização de formação através de acção de refrescamento.

2.3 Aos instrutores são sempre exigidos que tenham experiência na condução de formações de segurança.

2.4 A formação dos instrutores deve incluir OJT assistido por um instrutor mais experiente, indicado pelo INAC. O candidato a instrutor pode também trabalhar como assistente de forma desenvolver as competências necessárias para ministrar formação.

3. Actualização da Formação

Os Instrutores devem ser submetidos a uma actualização anual em matéria de segurança da aviação civil e da evolução recente em matéria de segurança pelo menos uma vez em cada dois anos.

4. Formação de Refrescamento

4.1 A Formação de Refrescamento deve ter a duração mínima de um terço da formação inicial e ser ministrada em intervalos não superiores a 18 meses.

4.2 A Formação de Refrescamento deve incluir:

- i. Qualquer desenvolvimento e actualização da formação, homologados pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação;
- ii. Acções de correcção de procedimentos, decorrentes de incidentes de segurança da aviação que tenham ocorrido após o treino inicial; e
- iii. A análise e discussão dos procedimentos que possam originar possíveis alterações aos PSA/Manuais de Segurança e ao PNSAC.

4.3 As áreas chave de rastreio e de controlo de acessos devem ser revistas nos refrescamentos.

5. Certificação de Instrutores

- a) Os Instrutores são certificados pelo INAC, para o exercício das tarefas que lhe estão cometidas, por um período de (2) anos, após o qual terão que solicitar a sua recertificação junto ao INAC, de acordo com as qualificações que detenham.
- b) O processo de certificação inclui:
 - i. Verificação documental da aptidão e qualificação em segurança da aviação civil;
 - ii. Aprovação em exame a efectuar no Sector de Segurança e Facilitação do INAC;
 - iii. Exame prático, que consiste na apresentação de um módulo de formação.
- c) O exame escrito baseia-se sobre a legislação internacional e nacional aplicável à segurança da aviação civil, sobre os diferentes programas nacionais (PNSAC, PNCQSAC E PNFSAC) e sobre o Manual de Segurança da OACI.
- d) O exame prático consiste na apresentação de um módulo específico de um programa de formação, através do qual é avaliada a capacidade de ensinar do candidato.
- e) O candidato terá que aprovar em cada um dos exames para poder ser certificado. Caso um ou os dois exames não forem concluídos com sucesso, o candidato poderá repetir os respectivos exames.
- f) A certificação prevista no número anterior pode ser renovada junto da ANSAC, mediante apresentação do comprovativo de manutenção da qualificação.
- g) Compete às entidades autorizadas a ministrar cursos de formação em segurança, homologados nos termos do presente programa, a emissão dos respectivos diplomas ou certificados comprovativos de aproveitamento nos cursos.
- h) Os Instrutores que possuam certificado emitido por países terceiros, que titulem competências idênticas às preconizadas no presente programa, poderão requerer a emissão da respectiva homologação junto da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil.

SECÇÃO III – AUDITOR/INSPECTOR DE SEGURANÇA

1. Requisitos para as funções de inspector/auditor

- a) As actividades de controlo de qualidade detalhadas no PNCQSAC devem ser realizadas por profissionais bem treinados, qualificados e seleccionados mediante critérios predefinidos e com pelo menos dois anos de experiência no campo de segurança da aviação civil ou outra área relevante em matéria de segurança.
- b) O pessoal envolvido nas actividades de controlo de qualidade deve:
 - i. Ser seleccionado de acordo com critérios previamente estabelecidos;
 - ii. Concluir com sucesso o curso de inspectores;
 - iii. Ser submetido ao OJT.

2. Os critérios de selecção dos inspectores devem incluir as seguintes qualificações:

- a) Ter como mínimo o nível académico de bacharelato ou licenciatura;
- b) Possuir boa reputação moral e cívica;
- c) Não ter sido condenado por crimes dolosos;
- d) Possuir conhecimentos teóricos e práticos da regulamentação nacional e internacional, no âmbito da aviação civil especialmente do Anexo 17, o Manual de Segurança (Doc 8973), do PNSAC, do PNCQSAC, o PNFSAC e os regulamentos nacionais relativos à segurança da aviação civil;
- e) Bons conhecimentos práticos do sector da aviação civil, nomeadamente do ambiente aeroportuário e do transporte aéreo;
- f) Boa capacidade de expressão oral e escrita;
- g) Qualificação na condução de acções de controlo de qualidade da segurança da aviação civil, atestada pela frequência com aproveitamento de cursos de inspectores de segurança da aviação, ministrados por organizações de credibilidade reconhecida pela autoridade competente, designadamente a OACI, a ECAC, a IATA, a ACI, e a TSA ou idêntico curso aprovado ou homologado pelo INAC, no âmbito do PNFSAC;
- h) Robustez física;
- i) Capacidade de relacionamento interpessoal.

A manutenção da qualificação como inspector depende da realização mínima de três acções de controlo de qualidade por ano.

3. Formação para inspectores

- a) Todos os inspectores devem ser formados e certificados antes de serem autorizados a realizar tarefas de controlo de qualidade.
- b) O objectivo da formação é:
 - i. Promover a uniformização relativamente à implementação do PNCQSAC;
 - ii. Uniformizar as práticas de trabalho de forma a atingir os objectivos preconizados pelo PNCQSAC;
 - iii. Munir os formandos com os documentos e informações necessárias à realização das suas tarefas;
 - iv. Proporcionar aos formandos a possibilidade de desenvolver a aptidão para realizar acções de controlo de qualidade tais como as técnicas e os procedimentos para recolher informações, observar, rever, documentos, produzir relatórios.
- c) A formação deve contemplar um período de OJT supervisionado por um inspector experiente e que actue como um instrutor para o efeito de treino dos formandos.
- d) As sessões de formação deverão incluir a participação dos formandos em uma ou mais actividades de controlo de qualidade onde poderão demonstrar a sua habilidade para realizar as suas tarefas. Todas as actividades realizadas pelos formandos deverão ser avaliadas de forma contínua pelo instrutor.
- e) No fim do OJT, os inspectores deverão estar aptos a realizar:
 - i. Auditorias;
 - ii. Inspeções;
 - iii. Testes;
 - iv. Inquéritos;
 - v. Investigação e redigir relatórios.

4. Certificação

4.1 Os Auditores/Inspectores de Segurança são certificados pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil para o exercício das tarefas que lhe estão cometidas, por um período de 2 anos.

4.2 O exame de certificação compreende:

- a) Uma parte teórica que consiste na realização de um exame escrito que inclua aspectos relacionados com a segurança da aviação civil, metodologias e técnicas e controlos de qualidade, exercícios de redacção de relatórios. A prova poderá basear-se na combinação de perguntas de escolha múltipla, verdadeiro e falso, preenchimento de espaços em branco e perguntas e respostas curtas; e
- b) Uma parte prática que consiste na condução de uma entrevista e/ou de uma reunião (ex: reunião de abertura de inspecção)

- 4.3 A nota mínima para a conclusão com sucesso o exame de certificação é de 70% tanto em teórica como prática.
- 4.4 A certificação prevista no 4.1 pode ser renovada junto ao INAC, mediante apresentação do comprovativo de manutenção da qualificação.
- 4.5 Os inspectores, que possuam certificado emitido por países terceiros, que titulem competências idênticas às preconizadas no presente programa, poderão requerer a emissão da respectiva homologação junto ao INAC.
- 4.6 Os operadores aéreos, aeroportuários e os agentes reconhecidos devem efectuar acções de controlo de qualidade nas suas respectivas organizações, bem como naquelas com as quais mantêm relações com implicação directa na segurança da aviação civil.
- 4.7 Os inspectores internos de segurança da aviação civil não podem ter qualificações inferiores às definidas na alínea g), do número 2, da secção III.
- 4.8 Para a certificação dos inspectores internos de segurança da aviação civil deve-se seguir o mesmo princípio estabelecido nos números 4.2 e 4.3 com as devidas adaptações.
- 4.9 As competências, deveres e responsabilidades dos inspectores internos de segurança da aviação civil são definidas no Programa Interno de Controlo de Segurança das respectivas instituições.

SECÇÃO IV - GESTOR DE SEGURANÇA

1. Funções do Gestor de Segurança

- 1.1 Aos Gestores de Segurança (Nível 5) compete coordenar a implementação das medidas, normas e procedimentos de segurança, no âmbito das entidades abrangidas pelo PNSAC, incluindo as Empresas de Segurança que prestem serviços no âmbito da Segurança da Aviação Civil.
- 1.2 Compete-lhes ainda coordenar a elaboração de projectos de programas de formação e treino em segurança para a respectiva empresa ou entidade, a apresentar à ANSAC para homologação.
- 1.2 O Gestor de Segurança depende funcionalmente da administração da empresa, sendo o exercício das suas funções condicionado à aceitação da nomeação pela ANSAC.

2. Qualificações

- 2.1 Os Gestores de Segurança devem possuir o grau necessário de qualificações, conhecimentos e experiência, o que inclui:
 - a) Habilitações literárias não inferiores ao 12º ano de escolaridade;
 - b) Boa reputação no meio aeronáutico;
 - c) Possuir registo criminal e policial limpos;

- d) Experiência das operações de segurança da aviação civil;
- e) Curso Básico de Segurança Aeroportuária ou de Segurança do Operador Aéreo, conforme for o caso;
- f) Curso de Gestão da Segurança da Aviação Civil da OACI ou equivalente;
- g) Curso de Segurança da Carga Aérea;
- h) Curso de Gestão de Crises de Segurança da OACI ou equivalente;
- i) Curso de Inspectores Nacionais da OACI ou equivalente;
- j) Certificação emitida pelo INAC;
- k) Conhecimento adequado do PNSAC, do PNCQSAC, do PNFSAC e do PSA ou do PSOA, conforme for o caso;
- l) Preferencialmente, experiência militar ou policial;
- m) Conhecimento adequado das Convenções em matéria de segurança de aviação civil contra actos de interferência ilícita da OACI, do Anexo 17 à Convenção de Chicago de 1944, dos Regulamentos Aeronáuticos de S. Tomé e Príncipe, RAC STP Parte 12 e Parte 18, bem como de outros regulamentos aeronáuticos relativos à segurança;
- n) Conhecimentos nos seguintes domínios:
 - i. Sistemas de segurança e controlo do acesso;
 - ii. Segurança em terra e em voo;
 - iii. Armas e artigos proibidos;
 - iv. Panorâmica do terrorismo.

2.2 A manutenção da qualificação depende do exercício continuado das funções de gestor.

3. Formação para Gestores de Segurança

- 3.1 O treino para os gestores de segurança deverá incidir sobre os princípios de segurança da aviação civil, a regulamentação internacional e nacional aplicável à segurança da aviação e à gestão da segurança.
- 3.2 Um modelo detalhado do programa de treino para gestores de segurança pode ser encontrado no anexo E ao apêndice 1 do presente PNFTSAC.

4. Certificação

- 4.1 De acordo com o estabelecido no PNSAC, os Gestores de Segurança (Nível 5) são certificados pela ANSAC para o exercício das tarefas de segurança que lhe estão atribuídas, por períodos renováveis de três anos.
- 4.2 O processo de certificação inclui:
 - a) Verificação documental da aptidão e qualificação em segurança da aviação;
 - b) Aprovação em exame a efectuar no Sector de Segurança e Facilitação do INAC mediante previa solicitação;
 - c) Emissão de documento de certificação.

- 4.3 O exame de certificação consiste numa prova escrita que compreende os seguintes elementos:
- a) Pergunta de múltipla escolha;
 - b) Uma dissertação sobre um estudo de caso a ser definido pelo INAC;
 - c) Outro método aprovado pelo INAC.
- 4.4 O exame tem por objectivo testar os conhecimentos do candidato sobre a legislação internacional e nacional ligado à aviação civil e os conteúdos do PNSAC, PNCQSAC, PNFSAC, RAC STP Partes 12 e 18.
- 4.5 O exame de certificação é conduzido sob supervisão do INAC e o valor mínimo para se suceder no exame de certificação é de 70%.
- 4.6 Após a conclusão com sucesso do processo de certificação, ao candidato é atribuído oficialmente um certificado atestando possuir as competências necessárias para o desempenho das funções de gestor de segurança.
- 4.7 A certificação prevista no número anterior pode ser renovada junto da ANSAC, mediante apresentação do comprovativo de manutenção da qualificação.
- 4.8 Os Gestores de Segurança, que possuam certificado emitido por países terceiros, que titulem competências idênticas às preconizadas no presente programa, poderão requerer a emissão da respectiva homologação junto da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil.
- 4.9 A certificação dos Gestores de Segurança pode ser suspensa pela ANSAC em resultado de teste ou inspecção que conclua pela falta de proficiência, até à obtenção de aproveitamento em novos exames;
- 4.10 Cancelada, em resultado de exames médicos acusarem o consumo de drogas, dependência de álcool, existência de doenças progressivas oculares e quando se constatar ocorrência de prestação de declarações e informações falsas e ainda a existência, designadamente, de condenação por crimes dolosos.

CAPÍTULO VI – OUTRO PESSOAL

6.1 Generalidades

1. Entende-se por outro pessoal:

- a) Qualquer pessoa que tenha acesso às áreas restritas de segurança;
- b) Qualquer pessoa que presta serviço a uma entidade aeroportuária, a um operador aéreo, a uma agência de handling, a um agente de carga, à

autoridade postal ou aos serviços de contro de tráfego aéreo cuja actividade esteja relacionada com a aviação com a aviação civil e que nessa qualidade poderá ser envolvido na implementação de medidas de segurança.

6.2 Selecção

1. Todas as entidades relacionadas ao sistema nacional de segurança da aviação civil devem seguir os procedimentos especificados neste PNFSAC, aquando da selecção dos candidatos.
2. As pessoas afectas às entidades referidas no ponto anterior, especialmente as que têm acesso às áreas restritas de segurança, devem ser submetidas à verificação de antecedentes aquando do processo de selecção e periodicamente.

6.3 Formação

1. De acordo com o presente PNFSAC, o outro pessoal deve receber tanto a formação inicial como formação recorrente em relação à segurança da aviação focando na promoção e sensibilização para os riscos de segurança da aviação.
2. A formação inicial deve ocorrer num prazo de 30 dias após contratação do novo empregado e a formação recorrente pelo menos uma vez em cada dois anos.
3. O pessoal deve ser instruído no sentido de reportar imediatamente às entidades competentes, qualquer incidente que possa constituir ameaça à segurança da aviação civil.
4. Um modelo detalhado para o treino inicial focado na sensibilização de segurança e nos procedimentos a serem adoptados após a recepção de uma ameaça de bomba pelo telefone encontra-se nos anexos ao presente PNFSAC.
5. A sensibilização para questões de segurança é complexa e o seu desenvolvimento e concepção exige um exame cuidado em função dos seguintes grupos:
 - a) Agentes da Polícia Nacional que prestam serviço nos aeródromos;
 - b) Gestores aeroportuários e seus colaboradores;
 - c) Tripulantes;
 - d) Expedidores e agentes de carga aérea;
 - e) Pessoal dos correios;
 - f) Pessoal da aviação geral e do trabalho aéreo;
 - g) Gestores e supervisores das empresas de aero-abastecimento;
 - h) Agentes de protocolo e outras agências de assistência VIP;
 - i) Agentes fitossanitários e pessoal das alfândegas;

- j) Pessoal das lojas francas e restaurantes;
 - k) Concessionários de aeródromos.
6. Os operadores aéreos e aeroportuários devem desenvolver campanhas de sensibilização para os passageiros no sentido de aumentar o nível de segurança no ambiente aeroportuário.
 7. As acções de sensibilização devem ocorrer a dois níveis. Um primeiro nível directamente à familiarização dos candidatos a um cartão de acesso, com os regulamentos aeroportuários relativamente ao sistema de controlo de acesso e num segundo nível deverão ser introduzidos procedimentos relativos à segurança da aviação civil incluindo a importância da promoção de ambiente aeroportuário seguro.
 8. A formação inicial e recorrente deve acontecer numa sala de aula e se possível no terreno sendo que no final deve ser realizado um exame como forma de testar a eficácia dos treinos realizados.
 9. O outro pessoal cuja implementação de medidas de segurança faz parte do seu dia-a-dia deverá para além da sensibilização em questões de segurança, passar tanto por uma formação especializada.
 10. A formação deve estar adaptada às necessidades específicas e as tarefas devem reflectir as políticas, medidas e os procedimentos da organização.
 11. O apêndice 3 do presente PNFTSAC apresenta de forma detalhada os modelos de programas de treino para outro pessoal envolvido na implementação de medidas de segurança.
 12. As entidades empregadoras devem manter os registos actualizados da formação e treino do seu pessoal.

6.4 Formação Inicial e Permanente

1. A formação inicial e permanente, em matéria de segurança, para tripulantes e pessoal de terra do Aeroporto e dos Operadores, (Níveis 6 e 7) deve contribuir para aumentar a sensibilização do referido pessoal para as questões da segurança e para a melhoria do funcionamento dos sistemas de segurança existentes. A formação deve incidir sobre as seguintes matérias:
 - i) Sistemas de segurança e controlo de acessos;
 - ii) Segurança em terra e a bordo;
 - iii) Rastreios antes do embarque;
 - iv) Segurança das bagagens e da carga;
 - v) Segurança e verificação da aeronave;
 - vi) Artigos proibidos;
 - vii) Enquadramento geral do terrorismo;

- viii) Outras matérias relacionadas com a segurança;
- 2. A formação em matéria de segurança para os tripulantes e pessoal de terra dos Aeroportos, dos Operadores e das restantes entidades abrangidas pelo PNSAC, com acesso a zonas restritas de segurança, deve ter a duração mínima de 3 horas de formação teórica e de 1 hora de formação prática.

6.5 Formação de Refrescamento.

- 3. O pessoal acima referido deve ser submetido a actualizações em matéria de segurança da aviação civil e da evolução recente nessa mesma matéria. A Formação de Refrescamento deve ter a duração mínima de um terço da formação inicial e ser ministrada em intervalos não superiores a 3 anos.

2.2 A Formação de Refrescamento deve incluir:

- a) Qualquer desenvolvimento e actualização da formação, homologados pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil; e
- b) Acções de correcção de procedimentos, decorrentes de incidentes de segurança da aviação que tenham ocorrido após o treino inicial; e
- c) A análise e discussão dos procedimentos que possam originar possíveis alterações aos PSA/Manuais de Segurança e ao PNSAC.

2.3 As áreas chave de rastreio e de controlo de acessos devem ser revistas nos refrescamentos.

6.6 Registos da Formação

As entidades empregadoras devem manter os registos actualizados da formação e treino do seu pessoal 30 dias após o empregado cessar o vínculo laboral com a entidade empregadora.

CAPÍTULO VII – HOMOLOGAÇÃO DOS CURSOS DE FORMAÇÃO E TREINO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

- 1. A homologação dos Cursos de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil é efectuada pela ANSAC, de acordo com a regulamentação nacional em vigor. A referida homologação é válida por 3 (três) anos, renováveis.

2. A formação pode ser dada pela própria entidade empregadora ou efectuada por terceiros, desde que a entidade formadora esteja certificada ou homologada pela ANSAC.
3. Qualquer entidade que proporcione formação e treino em segurança da aviação civil deve desenvolver os respectivos Cursos de Formação e Treino, de acordo com os objectivos, meios e métodos estabelecidos no presente Programa.
4. Sempre que uma determinada entidade pretenda realizar uma acção ou curso de formação em segurança da aviação civil, deve informar previamente ao Departamento de Facilitação e Segurança do INAC.
5. A informação acima prevista, bem como a renovação da homologação dos programas específicos de formação e treino, serão apreciadas tendo em consideração, nomeadamente, a aptidão dos instrutores, os critérios de selecção aplicados aos formandos e a garantia da manutenção dos níveis de qualidade estabelecidos.
6. A ANSAC inspeccionará, com ou sem aviso prévio, as acções de formação e treino.

CAPÍTULO VIII - PROGRAMAS ESPECÍFICOS DE FORMAÇÃO E TREINO EM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

1. Generalidades

- 1.1 Todas as entidades que exerçam actividades no âmbito da aviação civil devem assegurar o desenvolvimento, implementação e manutenção de programas específicos de formação e treino em segurança (*security*) para o seu pessoal, tendo por base o presente programa.
- 1.2 Os programas de formação e treino referidos no número anterior são aprovados pela ANSAC.
- 1.3 Os programas específicos de formação e treino de segurança (*security*) devem incluir, no mínimo:
 - a) Finalidade e objectivos do curso;
 - b) Organização, atribuições e responsabilidades;
 - c) Instrutores e respectivas qualificações;
 - d) Selecção, relatórios e métodos de avaliação e procedimentos inerentes;
 - e) Currículo detalhado do curso;
 - f) Suportes e material de referência.
- 1.4 A formação e treino podem ser ministrados pela entidade empregadora ou adquiridos a outras entidades certificadas para o efeito pela ANSAC.

- 1.5 O processo de certificação das entidades que pretendam ministrar formação a terceiros inclui, nomeadamente, a avaliação pelo Departamento de Segurança da Aviação Civil do INAC dos programas de formação e treino, aptidão dos instrutores, critérios de selecção, avaliação e certificação dos formandos e garantia dos níveis de qualidade da formação e treino.
- 1.6 As entidades que ministrem cursos de formação, no âmbito da segurança (*security*) da aviação civil, devem manter registos dos cursos durante 2 anos, no mínimo, em relação a todas as pessoas que os frequentaram, incluindo os resultados obtidos.
- 1.7 Compete às entidades empregadoras garantir que os processos individuais dos respectivos trabalhadores integram todas as informações e registos inerentes à formação e treino ministrados.
- 1.8 A ANSAC inspecciona, com ou sem aviso prévio, as acções de formação e treino, bem como as entidades que ministrem formação e treino de segurança (*security*).
2. Os conteúdos Programáticos dos Cursos de Formação e Treino em Segurança da Aviação Civil constam do Apendice 1 do presente programa.

CAPÍTULO IX – ESTÁGIOS EM SEGURANÇA (On-the-job training)

1. O pessoal de segurança depois de ter aprovado na formação, ao iniciar as funções no respectivo posto, é submetido ainda a um estágio (*On-the-job training*).
2. O objectivo deste tipo de formação é de proporcionar ao pessoal de segurança do aeroporto uma formação prática contínua que seja adaptada às necessidades locais e que complemente a formação teórica. É extremamente importante que os formandos estejam a par das evoluções e das práticas do ramo.
3. O "*On-the-job training*" tem um período de 1 mês, durante os quais o elemento de segurança é supervisionado por um responsável. Este período de estágio não deve corresponder a um total de horas inferior a 90.
4. Cada elemento de segurança deve ter um livro de ocorrências pessoal, onde é indicada a data de início e término do estágio, a evolução do mesmo, os dados de quem o supervisionou.
5. Este livro de ocorrências deve estar na guarda do supervisor durante todo o processo de OJT e depois ser entregue à entidade empregadora. Uma cópia do livro é submetida a ANSAC na qualidade da entidade que certifica o pessoal de segurança.

APÊNDICE 1

Modelo de um Programa de Treino para o Pessoal de Segurança

1. Para além da sensibilização de segurança, o pessoal de segurança deve ser submetido a um programa especial de formação de forma a garantir que os procedimentos de segurança da aviação civil sejam implementados por pessoal devidamente recrutado e treinado.
2. Os anexos ao apêndice 1 contêm modelos de formação especializadas para o pessoal de segurança responsável por:
 - a) Controlo de acesso e patrulha;
 - b) Rastreio de passageiros e de bagagens de cabine;
 - c) Rastreio de bagagem de porão;
 - d) Segurança da bagagem de porão;
 - e) Gestão de segurança;
 - f) Realização de acções de controlo de qualidade;
 - g) Realização de treino AVSEC;
 - h) Planeamento de contingências e gestão de crises.

ANEXO A ao APÊNDICE 1

Pessoal e Outros Agentes dos Operadores Aéreos e Aeroportuários

1. O objectivo preconizado com o treino especializado para o pessoal e outros agentes dos operadores aéreos e aeroportuários é de assegurar que todos os procedimentos de segurança, sejam aplicados por pessoal devidamente recrutado e treinado para o efeito.
2. O treino formal deve ter a duração mínima de 10 horas, podendo basear-se em instrução numa sala de aula, seguidas de pelo menos 8 horas de aulas práticas utilizando os equipamentos existentes.
3. Após a conclusão com sucesso do treino inicial, os screeners que efectuam o controlo de acesso deverão completar mais 30 dias de OJT devidamente supervisionados.
4. Os screeners que efectuam o controlo de acesso apenas desempenharão as funções de rastreio após terem sido devidamente formados e certificados.
5. O treino de refrescamento deve ser realizado 18 meses após o treino inicial e posteriormente repetido anualmente.
6. Módulos relevantes para a formação:
 - a) Segurança da aviação:
 - i. Objectivos e organização da aviação civil;

- ii. Controlo de segurança, instruções e orientações;
- iii. Aspectos da ameaça à segurança;
- b) A autoridade legal:
 - i. Legislação;
 - ii. Papel das forças de segurança;
- c) Operadores aéreos e aeroportuários:
 - i. Organização e comissão FALSEC aeroportuária;
 - ii. Programa de segurança do operador aéreo e aeroportuário;
 - iii. Layout do aeroporto;
 - iv. Áreas restritas de segurança;
- d) Medidas de controlo de acessos:
 - i. Sistema de controlo de acesso no aeroporto;
 - ii. Cartão de controlo de acesso aeroportuário;
 - iii. Vigilância:
 - A. Patrulha a áreas controladas;
 - B. Objectivos da patrulha;
 - C. Principais atributos da patrulha;
 - D. Exemplo de situações de alertas e de acções a serem desencadeadas;
- e) Controlo de segurança:
 - i. Verificação e controlo de segurança da aeronave;
 - ii. Rastreio e revista manual a passageiros, pessoal, bagagem, carga, correio, catering e outros itens levados a bordo;
 - iii. Rastreio e revista a provisões de bordo;
 - iv. Revista a instalações;
 - v. Reconhecimento de engenhos explosivos, incendiários, armas de fogo e outras armas através do contacto com os mesmos e por intermédio de equipamentos de segurança;
 - vi. Métodos de camuflagem;
 - vii. Familiarização com os equipamentos de segurança;
- f) Equipamentos de segurança:
 - i. Experiência prática da utilização dos equipamentos;
 - ii. Reconhecimento de explosivos e artigos perigosos detectados pelos equipamentos;
 - iii. Novas técnicas e equipamentos;
- g) Respostas a incidentes de segurança:
 - i. Resposta a ameaças, sequestros, ameaça de bombas, descoberta de artigos suspeitos, actos de agressão;
 - ii. Relatar incidentes;
- h) Promoção da sensibilização de segurança.

ANEXO B ao APÊNDICE 1

Rastreio de Passageiros e de Bagagem de Cabine

1. O objectivo preconizado com a formação a nível do rastreio dos passageiros e das bagagens de cabine é de assegurar que o pessoal envolvido no rastreio tenha as competências necessárias ao desempenho de tais funções.
2. O pessoal apenas desempenhará as funções de rastreio após ter sido devidamente formado e certificado.
3. O material para a formação inicial deve ser desenvolvido em módulos. Qualquer pessoa que realize tarefas de rastreio de pessoas, passageiros e bagagens de cabine deve receber no mínimo 10 horas de treino formal em sala de aula, seguidas de pelo menos 8 horas de aulas práticas sobre o equipamento, técnicas de rastreio e de revista. Após a conclusão com sucesso do treino inicial, os screeners deverão completar mais 90 dias de OJT devidamente supervisionados.
4. A formação de refrescamento deve ser realizado 18 meses após a formação inicial e posteriormente repetido anualmente.
5. Módulos de treino relevantes:
 - a) Revista manual:
 - i. Objectivo da revista manual;
 - ii. Vantagens da revista manual;
 - iii. Métodos de camuflagem;
 - iv. Procedimentos a serem adoptados se uma pessoa recusar a ser revistado;
 - v. Procedimento caso for encontrado um artigo proibido;
 - vi. Lidar com passageiros com necessidades especiais;
 - b) Revista a bagagem de cabine:
 - i. Objectivo da revista à bagagem de cabine e pertences pessoais;
 - ii. Critérios para aceitar ou não um artigo;
 - iii. Procedimentos a serem adoptados caso o passageiro negar autorização para revistar a sua bagagem;
 - iv. Circunstâncias a partir das quais a bagagem deve ser revistada manualmente, a necessidade da revista aleatória e da isenção da revista;
 - v. Realizar um determinado número de revista a um certo tipo de bagagem de forma sistemática;
 - vi. Métodos de camuflagem;
 - vii. Pistas em como um item foi modificado para permitir esconder um artigo proibido;
 - viii. Procedimentos a serem adoptados quando for encontrado um artigo proibido;
 - c) Armas de fogo, engenhos explosivos, incendiários e mercadorias perigosas:

- i. Tipos de artigos proibidos (mercadorias perigosas, artigos proibidos);

ANEXO C ao APÊNDICE 1

Rastreio da Bagagem de Porão

1. O objectivo preconizado com a formação a nível do rastreio da bagagem de porão é de assegurar que o pessoal envolvido no rastreio tenha as competências necessárias no desempenho de tais funções.
2. O pessoal apenas desempenhará as funções de rastreio após terem sido devidamente formados e certificados.
3. O material para o treino inicial deve ser desenvolvido em módulos. Qualquer pessoa que realize tarefas de rastreio de bagagem de porão manualmente ou recorrendo a meios técnicos deve receber no mínimo 10 horas de formação formal cobrindo todos os aspectos teóricos, seguidas de pelo menos 8 horas de aulas práticas sobre o equipamento, técnicas de rastreio e de revista. Após a conclusão com sucesso do treino inicial, os screeners deverão completar mais 40 horas de OJT devidamente supervisionado.
4. Deve ser realizado um treino inicial antes do pessoal ser autorizado a assumir as suas funções.
5. O treino de refrescamento deve ser realizado 18 meses após o treino inicial e posteriormente repetido anualmente.
6. Módulos de treino relevantes:
 - a) Armas de fogo, engenhos explosivos e incendiários e mercadorias perigosas:
 - i. Tipos de artigos proibidos;
 - ii. Tipos de armas de fogo e seus componentes;
 - iii. Tipos de munições;
 - iv. Características de materiais explosivos e incendiários;
 - v. Componentes essenciais de um IED e de um IID;
 - vi. Acções a serem tomadas caso for encontrado um artigo proibido ou quando for há suspeição em como um passageiro esteja na posse de uma arma;
 - b) Equipamento de raio-X convencional:
 - i. O objectivo do rastreio e a organização do equipamento de rastreio;
 - ii. Obrigações nacionais e local da saúde e de segurança aplicáveis;
 - iii. Funcionamento do equipamento de raio-X e proficiência na sua utilização;
 - iv. Procedimentos de testes e limitações próprias do equipamento de raio-X;
 - v. Proficiência na interpretação de imagens radioscópicas e na identificação de artigos a partir da sua imagem radioscópica;
 - vi. Procedimentos a serem adoptados relativamente às medidas de controlo de acesso;

- vii. Procedimentos a serem adoptados em circunstâncias especiais;
- c) Equipamentos EDS ou EDDS:
- i. Objectivo do rastreio e a organização de um posto de rastreio;
 - ii. Funcionamento de EDS ou EDDS;
 - iii. Interpretação de imagens de EDS ou EDDS;
 - iv. Porquê um artigo é considerado suspeito;
 - v. Medidas a serem adoptadas caso for detectada uma ameaça;
 - vi. Procedimentos a serem adoptadas caso for identificado um artigo proibido for identificado;
 - vii. Procedimentos para relatar;
- d) Categorias especiais de passageiros:
- i. Categoria especial de passageiros (VIP's, deportados, inadmissíveis, passageiros indisciplinados);
 - ii. Isenção de rastreio;
 - iii. Medidas de segurança adicionais e especiais.

ANEXO D ao APÊNDICE 1

Segurança da Bagagem de Porão

1. O objectivo preconizado com a formação a nível da segurança da bagagem de porão é de assegurar que o pessoal envolvido no manuseamento da bagagem de porão tenha as competências necessárias ao desempenho de tais funções.
 2. O treino inicial deverá ter a duração mínima de 2 horas e o treino de refrescamento deverá ocorrer anualmente, sem prejuízo de serem realizadas periodicamente acções de sensibilização relativamente aos procedimentos de segurança.
3. Módulos de treino relevantes:
- a) Reconciliação de passageiros e bagagens:
- i. Procedimentos de aceitação individual, familiar e em grupo, cartão de embarque, protecção da etiqueta de bagagem, etc;
 - ii. Procedimentos para carregamento (manuseamento da bagagem de porão na área de armazenamento, bingo card, contagem da bagagem);
 - iii. Funções e responsabilidades dos bagageiros;
- a) Áreas restritas de segurança;
 - b) Controlo de acesso no aeroporto;
 - c) Protecção da aeronave:
- i. Controlo de acesso em aeronaves;

- ii. Abordar pessoas que se aproximam da aeronave;
- d) Verificação e controlo de segurança no porão da aeronave:
 - i. Reconhecimento de artigos proibidos;
 - ii. Procedimentos a serem adoptados caso for encontrado algum artigo proibido durante o carregamento ou descarregamento da aeronave;
- e) Protecção da bagagem de porão em áreas restritas de segurança (área de armazenamento de bagagens, na rampa, no percurso até a aeronave, etc.);
- f) Transporte de correio e de materiais da companhia;
- g) Transporte de armas.

ANEXO E ao APÊNDICE 1

Gestão de Segurança

1. O objectivo preconizado com a formação em gestão de segurança a nível dos operadores aéreos, aeroportuárias e para os representantes das forças de segurança é de assegurar que eles conheçam os princípios de segurança da aviação civil, tenham conhecimentos sobre a legislação internacional e nacional e que estejam familiarizados com os aspectos da gestão da segurança da aviação.
2. O treino deverá ter a duração de 24 horas, e o treino recorrente deverá ocorrer de dois em dois anos.
3. Módulos de treino relevantes:
 - a) O ambiente global:
 - i. A evolução da indústria da aviação civil a partir duma perspectiva de segurança;
 - ii. Principais agências envolvidas na regulamentação da segurança internacional da aviação civil;
 - iii. Historial e dados estatísticos sobre ataques contra a aviação civil;
 - iv. A evolução das medidas para fazerem face aos ataques contra a aviação civil;
 - v. Ameaças não tradicionais à aviação civil;
 - vi. Relação entre risco e ameaça sob perspectiva de segurança;
 - vii. A necessidade de manter as exigências relativas a facilitação ao considerar as exigências de segurança;
 - b) Organizações internacionais e regionais, suas funções e actividades;
 - c) Regulamentos internacionais e regionais;

- d) A autoridade nacional para a aviação civil:
 - i. Objectivo e organização da segurança da aviação civil;
 - ii. PNSAC;
 - iii. O PSA e de outras entidades;
 - iv. A Comissão Nacional FALSEC;
 - v. A Comissão FALSEC Aeroportuária;
 - vi. O design aeroportuário;
- e) Tecnologias de segurança da aviação;
- f) Implementação de medidas de segurança;
- g) Recursos humanos:
 - i. Selecção;
 - ii. Recrutamento;
 - iii. Treino;
 - iv. Factores humanos;
- h) Aspectos financeiros;
- i) Gestão de projectos;
- j) Actividades de controlo de qualidade interno:
 - i. Auditoria;
 - ii. Inspeção;
 - iii. Inquéritos;
 - iv. Testes;
- k) Planeamento de contingência e de emergência:
 - i. Princípios da gestão de crises;
 - ii. Funções dos membros da equipa de gestão de crises;
 - iii. O processo do desenvolvimento do plano de contingência;
 - iv. As estruturas e as infra-estruturas essenciais para responder efectivamente a situações de emergências em matéria de segurança;
 - v. Características essenciais do Centro de Controlo de Emergência Nacional;
 - vi. A cadeia de comando necessária para responder a emergência de segurança;
 - vii. Equipamentos de comunicação essencial para responder a uma situação de emergência de segurança.

ANEXO F ao APÊNDICE 1

Inspectores

1. O objectivo preconizado com a formação de inspectores é de assegurar que todas as partes envolvidas na implementação das medidas previstas no PNCQSAC

entendam os princípios de controlo de qualidade e que conheçam os procedimentos de segurança a serem implementados de acordo com o previsto no PNSAC.

2. O treino deverá ter a duração mínima de 60 horas, seguidas de uma componente prática e de um exame final como parte do processo de certificação.
3. Módulos de treino relevantes:
 - a) Definições e os conteúdos do PNCQSAC;
 - b) Definição da auditoria e de inspeção de segurança da aviação civil;
 - c) Preparação para uma auditoria ou inspeção;
 - d) A metodologia apropriada para conduzir uma auditoria ou inspeção no âmbito do PNSAC;
 - e) Tarefas e aptidões necessárias exigidas a um inspector;
 - f) Perfil de um inspector;
 - g) Exercício prático sobre a preparação e condução de uma auditoria ou inspeção de segurança e a apresentação das não conformidades;
 - h) Elaboração de relatórios.

ANEXO G ao APÊNDICE 1

Instrutores AVSEC

1. O objectivo preconizado com a formação de instrutores de segurança da aviação civil é de assegurar que todas as pessoas que ministrem treinos de segurança da aviação no âmbito do PNFTSAC, tenham as necessárias aptidões pedagógicas e conhecimentos adequados sobre a segurança da aviação.
2. O treino deverá ter a duração mínima 35 horas, seguidas de uma componente prática e de um exame final como parte do processo de certificação.
3. O instrutor de segurança deverá frequentar treino de refrescamento em relação aos aspectos mais relevantes em matéria de segurança em cada dois anos.
4. Módulos de treino relevantes:
 - a) Funções do instrutor AVSEC e introdução ao PNFTSAC;
 - b) Princípios de aprendizagem e de instrução;
 - c) Organização de cursos;
 - d) Preparação de instalações e de equipamentos;
 - e) Desenvolvimento de cursos;
 - f) O exame e o processo de certificação;
 - g) Apresentação de matérias;
 - h) Avaliação da performance.

ANEXO H AO APÊNDICE 1

Gestão de Crises e Planeamento de Contingência

1. O objectivo preconizado com a formação em gestão de crises e do planeamento de contingência é de assegurar que todas as pessoas envolvidas na implementação de medidas preventivas de segurança no aeroporto entendam os princípios da segurança da aviação civil, conheçam os procedimentos a serem seguidos e a cadeia de comunicação a ser seguido em caso de emergência.
2. O treino deverá ter a duração mínima de 16 horas, seguidas de um exercício de mesa ou exercício prático a ser realizado em cada dois anos.
3. Módulos de treino relevantes:
 - a) Actuais ameaças contra a aviação civil:
 - i. Captura de aeronaves;
 - ii. Sabotagem de aeronaves;
 - iii. Sabotagem em aeroportos;
 - iv. Terrorismo em aeroportos e em instalações da aviação;
 - b) Características daqueles que perpetram ataques contra aviação civil:
 - i. Individual;
 - ii. Grupos terroristas;
 - c) Características comuns a todas as situações de crises;
 - d) Princípios básicos da gestão de crises:
 - i. Negociação de reféns;
 - ii. Estrutura de comando;
 - iii. Acompanhamento de incidentes;
 - e) Controlo de crises:
 - i. Diferentes fases numa crise;
 - ii. Estratégias gerais para lidar com cada fase da crise:
 - A. Conter;
 - B. Isolar;
 - C. Preparar;
 - iii. Princípios ao exercitar o comando e controlo de uma crise;
 - f) PGC:

- i. Elementos essenciais de um PGC;
 - ii. Desenvolver um PGC;
 - iii. Manter e rever um PGC;
- g) Centro de comando e controlo exigido:
- i. Coordenação nacional e o centro de controlo;
 - ii. Centro de controlo de incidente;
 - iii. Ponto de controlo avançado;
- h) Exercícios de gestão de crise em aeródromos:
- i. Objectivo dos exercícios;
 - ii. Planeamento de exercícios;
 - iii. Instruções do exercício;
 - iv. Organização;
 - v. Condução de um exercício;
 - vi. Avaliação.

APÊNDICE 2

Modelo de um Programa de Treino Inicial

1. O pessoal de segurança e outro pessoal devem receber treino inicial em segurança da aviação civil, focando em promover a sensibilização e tomada de consciência para questões de segurança e na forma de lidar com ameaça de bomba pelo telefone.
2. O treino inicial poderá ser ministrado em separado ou então como parte integrante de um curso especializado em matéria de segurança.
3. Os módulos relevantes para a formação inicial em segurança da aviação são apresentados em anexo a este apêndice.
4. Os seguintes grupos devem possuir treino inicial em matéria de segurança:
 - a) Polícia que opera no aeródromo;
 - b) Polícia de emigração e fronteira;
 - c) Gestor do aeroporto e seu pessoal;
 - d) Pessoal de terra do operador aéreo;
 - e) Pessoal tripulante das companhias aéreas;
 - f) Agentes de carga e expedidores;
 - g) Pessoal dos correios;
 - h) Aviação geral e pessoal de trabalho aéreo;
 - i) Todos os gestores da companhia e os supervisores;
 - j) Pessoal do protocolo e agências de handling de VIP;

- k) Pessoal da alfândega e dos serviços fitossanitários;
- l) Concessionários dos aeródromos;
- m) Todo o pessoal com acesso a áreas restritas de segurança.

ANEXO A ao APÊNDICE 2

Sensibilização de Segurança

1. O objectivo preconizado com as acções de sensibilização para questões de segurança, é de promover a tomada de consciência dos riscos à segurança no seio de todo o pessoal que trabalha no aeródromo.
2. O treino deve ser adaptado às necessidades específicas dos formandos e ainda deve estar de acordo com os níveis de acesso às diferentes áreas do aeródromo.
3. O treino inicial e recorrente deve ter a duração de pelo menos 3 horas, numa sala de aula e se possível uma hora de instrução prática.
4. Os formandos deverão ser testados relativamente à compreensão da matéria ministrada e os respectivos registos devem ser conservados.
5. Módulos de treino relevantes:
 - a) Segurança da aviação:
 - i. Ameaças à aviação (captura, ameaça de bomba, engenhos explosivos, etc.);
 - ii. Objectivo e organização da segurança da aviação (responsabilidades da autoridade nacional para a segurança da aviação, da administração aeroportuária e das forças de segurança);
 - iii. Instrumentos legais (regulamentação internacional e nacional e o PNSAC);
 - b) Segurança aeroportuária:
 - i. Objectivo e organização do sistema de segurança;
 - ii. Layout do aeroporto;
 - iii. O lado ar e o lado terra (áreas restritas de segurança);
 - iv. Controlo de acesso ao lado ar, a áreas restritas de segurança e a aeronave;

- v. Sistema de controlo de acesso incluindo o cartão de acesso, sectores autorizados e a gestão de entradas e saídas;
 - vi. Cartão de acesso, obrigações (uso exclusivo, utilização do cartão em local visível, procedimentos em caso de perda do cartão);
 - vii. Vigilância e abordagem do pessoal em áreas restritas sem o cartão de acesso;
 - viii. Rastreio do pessoal, comportamento e código de conduta;
 - ix. Sanções;
- c) Resposta a incidentes relacionados com a segurança:
- i. Relatar comportamentos suspeitos;
 - ii. Respostas as ameaças, captura, ameaças de bomba, descoberta de artigos proibidos, actos de agressão, tomada de reféns;
 - iii. Relatar incidentes (telefone de emergência);
 - iv. Evacuação do aeródromo.

ANEXO B AO APÊNDICE 2

Ameaça de Bomba pelo Telefone

1. Todo pessoal com acesso a um telefone no aeródromo ou numa companhia aérea deve receber treino relativamente à forma de lidar com a recepção da ameaça de bomba pelo telefone e os procedimentos a serem adoptados quando for descoberto um artigo suspeito.
2. As acções que se esperam do pessoal nestas circunstâncias devem ser integradas no programa de instrução e num checklist para facilitar as suas acções.
3. Os supervisores também devem estar conscientes das acções a serem tomadas nessas circunstâncias assim como da necessidade de prestar informações fiáveis a aquele que ira avaliar a situação.
4. Este tipo de treino pode fazer parte da acção sensibilização ou dum treino especializado e deve ter a duração de pelo menos 3 horas.
5. Módulos de treino relevantes:
 - a) Recepção da ameaça de bomba pelo telefone:
 - i. Técnicas de escutas (inclui escrever as palavras utilizadas pela pessoa que telefonou);
 - ii. Localizar a chamada ou alertar os colegas para efectuar a localização;
 - iii. Gravar a chamada quando não for possível efectua-la de forma automática;
 - iv. Prolongar a conversa para poder obter o máximo de informação possível;
 - v. Técnicas de questionamento para se poder obter o máximo de informações possíveis;
 - vi. Técnicas para julgar sobre a credibilidade da ameaça;

- vii. Técnicas para relatar;
- b) Ameaça de bomba recebida directamente pela pessoa:
- i. Técnicas de questionamento para se poder obter o máximo de informações possíveis;
 - ii. Técnicas para julgar a credibilidade de pessoa;
 - iii. Alerta aos colegas para que a ameaça possa ser reportada às entidades competentes;
 - iv. Técnicas para relatar;
- c) Recepção da ameaça de bomba recebida pelo correio:
- i. Formas de lidar com a ameaça de bomba recebida pelo correio;
 - ii. Técnicas para relatar.

APÊNDICE 3

Modelo de Programa de Treino para Outro Pessoal

1. Todo outro pessoal cuja tarefa do dia-a-dia passa pela implementação de medidas de segurança, deve receber para além duma sensibilização para as questões de segurança, um treino especializado, para assegurar que as medidas de segurança estão a ser implementadas por pessoas devidamente recrutadas e treinadas para o efeito.
2. Os anexos a este apêndice contêm modelos de treinos especializados para as seguintes entidades:
 - a) Pessoal dos operadores aéreos;
 - b) Operadores de catering;
 - c) Empresas de limpeza;
 - d) Operador de carga;
 - e) Correios;
 - f) Controladores de tráfego aéreo.

ANEXO A ao APÊNDICE 3

Pessoal dos Operadores Aéreos que não seja Pessoal de Segurança

1. O objectivo do programa de treino para o pessoal do operador aéreo é de assegurar que todas as medidas de segurança sob a responsabilidade do operador, definidas no presente PNFTSAC e no programa de segurança do operador sejam aplicadas.

2. O programa de treino de segurança do operador aéreo deve especificar os requisitos de treinos relativos à:

- a) Gestão e supervisão das operações na aeronave;
- b) Assistência a rampa e aos serviços de terra;
- c) Operações de manutenção e de engenharia;
- d) Operações no cockpit na cabine;
- e) Actividades que implicam interacção com o público (serviços de telefone e vendas);
- f) Catering;
- g) Cargo.

3. O programa de treino de segurança do operador aéreo deve estipular a política de treino relativamente à sensibilização de segurança, treino especializado, treino inicial e de refrescamento e a forma de os conduzirem, qualificação dos formandos, testes e registos de treino.

4. Deverá ser dada especial atenção aos módulos de treino do PNT (Pessoal Navegante Tripulante) e do PNC (Pessoal Navegante de Cabine) de modo a assegurar-se que estes possuam os necessários conhecimentos sobre a forma de fazer face a actos de interferência ilícita tais como sabotagem ou captura de aeronave.

5. Adicionalmente, o pessoal responsável pela gestão e ou supervisão das actividades referidas no número 2 deve receber formação sobre a gestão de crises.

6. O treino especializado deve ter a duração mínima de 3 horas. Treino recorrente deverá ocorrer de três em três anos, à excepção do treino para o PNT e o PNC que deverá acontecer anualmente.

7. Módulos de treino relevantes:

a) Gestores:

- i. Princípios que norteiam a legislação nacional e as normas da ICAO;
- ii. PNFTSAC e o PSA;
- iii. PSOA;
- iv. Acções de sensibilização de segurança para o pessoal operacional;
- v. Formular respostas apropriadas a situações de emergências de segurança;
- vi. Gestão de crises;

b) Supervisores ou gestores operacionais, incluindo chefes de escalas:

- i. O objectivo e o conteúdo do PSA e do PSOA;
- ii. Medidas de segurança do operador aéreo;
- iii. Plano de contingência do operador aéreo;
- iv. Gestão de crises;

c) Pessoal de rampa:

i. O papel do coordenador das operações de rampa na implementação das seguintes medidas de segurança:

- A. Medidas de segurança para a protecção da aeronave;
- B. Verificação e controlo de segurança da aeronave que retorna ao serviço;
- C. Procedimentos em terra para responder a ameaça de bomba;

d) Carregamento e pessoal dos serviços de terra:

(i) Implementação das seguintes medidas de segurança:

- A. Pré-flight security check;
- B. Medidas de controlo de acesso em aeronaves;
- C. Revista no porão da aeronave;

e) Pessoal de manutenção e de engenharia:

ii. Implementação das seguintes medidas de segurança:

- A. Controlo de acesso em aeronaves e nas instalações de manutenção e de engenharia;
- B. Protecção da aeronave;
- C. Segurança dos materiais, equipamentos e veículos;

f) PNT e PNC:

- i. Princípios e filosofia da segurança da aviação;
- ii. Ameaças a aeronaves civis;
- iii. Procedimentos para a salvaguarda da segurança dos passageiros e da aeronave;
- iv. Gestão de um acto de intervenção ilícita para minimizar os seus efeitos;
- v. Terrorismo, actos de intervenção ilícita e a história de incidentes AVSEC;
- vi. Legislação sobre a segurança da aviação e os programas de segurança (internacional, nacional, exigências do operador aéreo e aeroportuário);
- vii. Artigos proibidos (mercadorias perigosas, artigos proibidos, armas, explosivos e outros engenhos utilizados para sabotagem);
- viii. Procedimentos para a verificação e o controlo de segurança;
- ix. Procedimentos para lidar com passageiros desordeiros ou indisciplinados;
- x. Procedimentos para fazer à captura e à situações de tomada de reféns;
- xi. Determinar a gravidade de qualquer situação;
- xii. Características do comportamento de um ofensor e a resposta do passageiro;
- xiii. O novo perfil do terrorista;
- xiv. Protecção da aeronave;
- xv. Procedimento de verificação a nível da cabine de comando (incluindo a comunicação e coordenação da tripulação através da porta trancada de acesso à cabine);
- xvi. Resposta a ameaça de bomba em voo;

xvii. Procedimento para a revista da aeronave em voo, incluindo orientações para o *least-risk bomb locations*;

g) Pessoal que lida com o público:

Lidar com a recepção da ameaça de bomba pelo telefone.

ANEXO B ao APÊNDICE 3

Operador de Catering

1. O objectivo do programa de treino de segurança do operador de catering é de assegurar que a recepção, manuseamento e o transporte de catering seja efectuado por pessoal devidamente recrutado e treinado para o efeito.
2. O programa de treino de segurança do operador de catering deve especificar os requisitos de treinos relativos à:
 - a) Gestão e supervisão dos aspectos de segurança das actividades de catering;
 - b) Protecção do catering contra interferência não autorizada;
 - c) Controlo de acesso às instalações de catering.
3. Todo o pessoal de catering deve receber para além duma sensibilização para as questões de segurança, um treino especializado sobre o objectivo, organização e os princípios envolventes à segurança de catering.
4. O pessoal responsável pela gestão e ou supervisão deve adicionalmente receber treino relativamente as funções de gestão e supervisão, a forma de lidar com a recepção da ameaça de bomba pelo telefone e procedimentos a serem adoptados caso for descoberto um artigo proibido numa área restrita de segurança.
5. O treino especializado deve ter a duração mínima de 3 horas e o treino de refrescamento deverá ocorrer de três em três anos.
6. Módulos de treino relevantes para o treino especializado:
 - a) Objectivos e organização da aviação civil:
 - i. O tipo de indivíduo que pode constituir ameaça à aviação civil;
 - ii. Porquê a aviação civil é um alvo atractivo para os grupos terroristas e a outros grupos com intenção de interferir de forma ilícita contra a aeronave;
 - iii. Organizações internacionais responsáveis pela definição e divulgação das normas de segurança da aviação civil;
 - iv. Responsabilidades da autoridade competente;
 - v. Porquê o catering é vulnerável a ataques;
 - vi. As responsabilidades e obrigações dos operadores de catering em relação a segurança;
 - vii. Acções apropriadas a serem adoptadas caso for encontrado algo suspeito.

7. Adicionalmente, o pessoal de catering deve receber treino apropriado à especificidade das suas funções, conforme o definido nos seguintes módulos:

a) Controlo de acesso:

- i. Objectivo do controlo de acesso e da protecção de catering;
- ii. Métodos de controlo de acesso e da protecção de catering utilizados pelo operador de catering;
- iii. Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso;
- iv. Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário;
- v. Procedimentos para verificar o cartão de acesso;
- vi. Acções a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido;
- vii. Autoridade relevante para a prevenção e controlo de acesso;
- viii. Entidades a serem contactadas em caso de anomalia;

b) Artigo suspeito e proibido:

- i. Diferença entre artigo suspeito e artigo proibido;
- ii. Exemplo de artigos suspeitos e de artigos proibido;
- iii. Componentes essenciais de um engenho explosivo improvisado e de um engenho incendiário improvisado;
- iv. O que fazer e o que não se deve fazer quando for encontrado um artigo suspeito ou um artigo proibido;

c) Patrulhamento:

- i. O objectivo da patrulha;
- ii. Principais atributos da patrulha;
- iii. Situações que suscitam acções posteriores e que acções são essas;

d) Transporte de catering para o aeródromo:

- i. Requisitos de segurança relativamente ao fecho e a selagem da viatura;
- ii. Acções a serem tomadas caso a viatura for abandonada;
- iii. Recepção de ameaças de bomba pelo telefone;
- iv. Acções em caso da recepção de uma ameaça de bomba;
- v. Funções de gestão e de supervisão;
- vi. Responsabilidades do gestor/supervisor de segurança;
- vii. Exigências nacionais e internacionais relativamente à segurança de catering;
- viii. Programa de segurança do operador de catering;
- ix. Controlo de acesso às instalações de catering;
- x. Papéis da autoridade competente e da administração aeroportuária;

ANEXO C ao APÊNDICE 3

Empresas de Limpeza

1. O objectivo do programa de treino de segurança numa empresa de limpeza é de assegurar que a recepção, manuseamento e o transporte do material de limpeza seja efectuado pelo pessoal devidamente recrutado e treinado para o efeito.
2. O programa de treino de segurança da empresa de limpeza deve especificar os requisitos de treinos relativos à:
 - a) Gestão e supervisão dos aspectos de segurança das actividades de limpeza;
 - b) Protecção dos materiais de limpeza contra interferência não autorizada;
 - c) Controlo de acesso às instalações de armazenamento de material de limpeza;
3. Todo o pessoal de limpeza deve receber para além de uma sensibilização para as questões de segurança, um treino especializado sobre o objectivo, organização e os princípios envolventes à segurança dos materiais de limpeza.
4. O pessoal responsável pela gestão e ou supervisão deve adicionalmente receber treino relativamente as funções de gestão e supervisão, a forma de lidar com a recepção da ameaça de bomba pelo telefone e procedimentos a serem adoptados caso for descoberto um artigo proibido numa área restrita de segurança.
5. O treino especializado deve ter a duração mínima de 3 horas e o treino de refrescamento deverá ocorrer de três em três anos.
6. Módulos de treino relevantes para o treino especializado:
 - a) Objectivos e organização da aviação civil:
 - i. O tipo de indivíduo que pode constituir ameaça à aviação civil;
 - ii. Porquê a aviação civil é um alvo atractivo para os grupos terroristas e a outros grupos com intenção de interferir de forma ilícita contra a aeronave;
 - iii. Organizações internacionais responsáveis pela definição e divulgação das normas de segurança da aviação civil;
 - iv. Responsabilidades da autoridade competente e da administração aeroportuária;
 - v. Porquê as actividades de limpeza são vulneráveis a ataques;
 - vi. As responsabilidades e obrigações das empresas de limpeza em relação a segurança;
 - vii. Acções apropriadas a serem adoptadas caso for encontrado algo suspeito.
7. Adicionalmente, o pessoal de limpeza deve receber treino apropriado à especificidade das suas funções, conforme o definido nos seguintes módulos:
 - a) Controlo de acesso:
 - i. Objectivo do controlo de acesso e da protecção das instalações;
 - ii. Métodos de controlo de acesso e da protecção do material de limpeza;
 - iii. Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso;
 - iv. Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário;
 - v. Procedimentos para verificar o cartão de acesso;

- vi. Acções a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido;
- vii. Entidade relevante para a prevenção e controlo de acesso;
- viii. Entidades a serem contactadas em caso de anomalia;

b) Artigo suspeito e artigo proibido:

- i. Diferença entre artigo suspeito e artigo proibido;
- ii. Exemplo de artigos suspeitos e de artigos proibidos;
- iii. Componentes essenciais de um engenho explosivo improvisado e de um engenho incendiário improvisado;
- iv. O que fazer e o que não se deve fazer quando for encontrado um artigo suspeito ou um artigo proibido;

c) Patrulhamento:

- i. O objectivo da patrulha;
- ii. Principais atributos da patrulha;
- iii. Situações que suscitam acções posteriores e que acções são essas;

d) Transporte de material de limpeza para o aeródromo:

Requisitos de segurança relativamente ao fecho e a selagem da viatura;
Acções a serem tomadas caso a viatura for abandonada;

e) Recepção de ameaças de bomba pelo telefone:

- i. Acções em caso da recepção de uma ameaça de bomba;

f) Funções de gestão e de supervisão:

- i. Responsabilidades do gestor ou supervisor de segurança;
- ii. Exigências nacionais e internacionais relativamente à segurança da aviação civil;
- iii. Programa de segurança do fornecedor de material de limpeza;
- iv. Controlo de acesso às instalações de armazenamento do material de limpeza;
- v. Papéis da autoridade competente e da administração aeroportuária;
- vi. Controlo de qualidade interna.

ANEXO D AO APÊNDICE 3

Segurança de Carga

1. O objectivo do programa de treino dum agente de carga é de assegurar que a recepção, processamento e manuseamento da carga sejam efectuados por pessoal devidamente recrutado e treinado para o efeito.
2. O programa de treino de segurança do agente de carga deve especificar os requisitos de treinos relativos a:
 - i. Rastreio da carga;
 - ii. Rastreio pelo equipamento raio-X ou outro equipamento, rastreio pelo exame físico;
 - iii. Protecção da carga rastreada contra interferência não autorizada;
 - iv. Controlo de acesso incluindo a emissão de cartão de acesso;
 - v. Patrulha de áreas controladas;
 - vi. Gestão ou supervisão de aspectos de segurança relacionados com a carga;
 - vii. Outras tarefas de handling;
 - viii. Leitura de documentos de acompanhamento, incluindo carta de porte;
 - ix. Revista em aeronaves;
 - x. Controlo de acesso a aeronaves.
3. Todo o pessoal afecto à carga deve receber para além duma sensibilização para as questões de segurança, um treino especializado sobre o objectivo, organização e os princípios envolventes à segurança de carga.
4. O pessoal responsável pela gestão e ou supervisão deve adicionalmente receber treino relativamente as funções de gestão e supervisão, a forma de lidar com a recepção da ameaça de bomba pelo telefone e procedimentos a serem adoptados caso seja descoberto um artigo proibido.
5. O treino especializado deve ter a duração mínima de 40 horas e o treino de refrescamento deverá ocorrer de três em três anos.
6. Módulos de treino relevantes para o treino especializado:
 - a) Objectivos e organização da aviação civil:

O tipo de indivíduo que pode constituir ameaça à aviação civil;
Porquê a aviação civil é um alvo atractivo para os grupos terroristas e a outros grupos com intenção de interferir de forma ilícita contra a aeronave;
Organizações internacionais responsáveis pela definição e divulgação das normas de segurança da aviação civil;
Responsabilidades da autoridade competente nacional;
Porquê as actividades de carga são vulneráveis a ataques;
Como escrever um relatório de incidente e a quem deve ser enviado;
 - b) Princípios gerais aplicados à carga:
 - i. Objectivos gerais das medidas de segurança relacionadas com a carga;
 - ii. Diferenças entre agentes de carga conhecidos e desconhecidos;

- iii. Medidas interna para o manuseamento da carga proveniente de agentes conhecidos e desconhecidos e de agentes regulados e não regulados;
 - iv. Responsabilidades dos agentes de carga e as suas obrigações como agentes regulados;
- c) Revista a uma aeronave:
- i. O objectivo da revista a aeronaves;
 - ii. Áreas duma aeronave que devem ser revistas;
- d) Controlo de acesso a uma aeronave:
- i. Objectivos do controlo de acesso;
 - ii. Circunstâncias em que o acesso a uma aeronave destinada exclusivamente a carga deve ser controlado;
 - iii. Como o controlo é efectuado o controlo de acesso
7. Adicionalmente, o pessoal de carga deve receber treino apropriado à especificidade das suas funções, conforme o definido nos seguintes módulos:
- a) Controlo de acesso e protecção da carga:
- i. Objectivo do controlo de acesso e da protecção da carga;
 - ii. Métodos de controlo de acesso e da protecção da carga utilizados pelo operador de carga;
 - iii. Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso;
 - iv. Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário;
 - v. Procedimentos para verificar o cartão de acesso;
 - vi. Acções a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido;
 - vii. Poder legal relevante para a prevenção e controlo de acesso;
 - viii. Entidades a serem contactadas em caso de anomalia;
- b) Controlo de segurança:
- i. Objectivos do controlo de segurança;
 - ii. Diferentes métodos de controlo de segurança a serem aplicados;
 - iii. As vantagens e as desvantagens das medidas de controlo de segurança utilizadas pelos operadores de carga em relação à carga recebida dum expedidor desconhecido ou de um agente não regulado;
 - iv. Avaliar o nível de controlo de segurança a ser aplicado a um artigo em específico;
 - v. As bases para aceitação ou rejeição de um determinado artigo;
- c) Métodos de camuflagem:
- i. Métodos de camuflagem utilizados no passado;
 - ii. Reconhecer sinais de interferência ou de violações;

d) Situações Suspeitas:

- i. Exemplos de situações suspeitas;
- ii. Sensibilização geral e acções a serem desencadeadas caso for detectado algo suspeito;

e) Artigos suspeitos e proibidos:

- i. Diferenças entre artigos suspeitos e artigos proibidos;
- ii. Exemplo de artigos suspeitos e de artigos proibidos;
- iii. Componentes essenciais de um engenho explosivo improvisado e dum engenho incendiário improvisado;
- iv. Medidas que devem ser tomadas e medidas que não devem ser tomadas quando for detectado um artigo suspeito ou um artigo proibido;

f) Equipamento de raio-X, componente teórica e prática:

- i. Objectivo do rastreio de objectos através do equipamento raio-X;
- ii. Procedimentos para operar o equipamento de raio-X;
- iii. Procedimentos para assegurar se o equipamento de raio-X encontra-se em boas condições de utilização;
- iv. Exposição dum número suficiente de imagens radioscópicas de engenhos explosivos ou incendiários improvisados, armas e seus componentes para que os formandos sejam capazes de os reconhecer facilmente;
- v. Reconhecimento e identificação de artigos suspeitos ou proibidos camuflados na carga;
- vi. Representação das cores dos diferentes tipos de materiais num monitor colorido dum equipamento raio-X;
- vii. As bases para aceitação ou rejeição dum artigo;

g) Revista manual:

- i. Objectivos de revistar a carga manualmente;
- ii. Vantagens e desvantagens em revistar a carga manualmente;
- iii. As bases para aceitação ou rejeição dum artigo;
- iv. Exemplo prático duma revista manual a um exemplar de carga normalmente efectuado por um agente;

h) Patrulhamento de áreas controladas:

- i. Objectivo do patrulhamento;
- ii. Requisitos essenciais para a realização de uma patrulha;
- iii. Situações que requeiram acções posteriores e que acções devem ser;

i) Funções de gestão e supervisão:

- i. Elementos relevantes da segurança de:
 - A. Transbordo de carga;

- B. Carga proveniente de agentes reconhecidos;
- C. Carga conhecida ou desconhecida;
 - i. Aspectos de segurança no manuseamento da carga;
 - ii. Segurança física de aspectos relevantes do programa de segurança do operador de carga;
 - iii. Requisitos de segurança em relação a aeronaves de carga;
 - iv. Objectivo da utilização do certificado de segurança de expedição, quando utilizado e como o preencher;
 - v. Funções das autoridades alfandegárias e policiais e como contactá-las;
 - vi. Responsabilidades do gestor e do supervisor de segurança;
 - vii. Circunstância em que se deve procurar aconselhamento do supervisor;
 - viii. Aplicabilidade dos requisitos de segurança de carga;
 - ix. Procedimentos em relação a clientes;
 - x. Expedições isentas de controlo de segurança;
 - xi. Funções dos inspectores da autoridade competente no âmbito das acções de controlo de qualidade.

ANEXO E AO APÊNDICE 3

Companhia de Correios

1. O objectivo do programa de treino de segurança para o pessoal envolvido na expedição do correio por via aérea é de assegurar que a recepção, processamento e manuseamento do correio sejam efectuados por pessoal devidamente recrutados e treinados para o efeito.
2. O programa de treino de segurança duma companhia de correios deve especificar os requisitos de treinos relativos à:
 - Rastreio do correio;
 - Diferentes formas de aplicar as medidas de segurança e de rastreio;
 - Isenção de rastreio;
 - Protecção do correio rastreado contra interferência não autorizada;
 - Gestão ou supervisão de aspectos de segurança relacionados com o manuseamento do correio;
 - Leitura da documentação apropriada, incluindo o CN-38, (documentos de expedição) e CN 35 (etiqueta de saco de expedição).
3. Todo o pessoal afecto aos correios deve receber para além duma sensibilização para as questões de segurança, um treino especializado sobre o objectivo, organização e os princípios envolventes à segurança do correio.

4. O pessoal responsável pela gestão e ou supervisão deve adicionalmente receber treino relativamente as funções de gestão e supervisão, a forma de lidar com a recepção da ameaça de bomba pelo telefone e procedimentos a serem adoptados caso for descoberto um artigo suspeito ou proibido.
5. O treino especializado deve ter a duração mínima de 40 horas e o treino de refrescamento deverá ocorrer de três em três anos.
6. Módulos de treino relevantes para o treino especializado:
 - a) Objectivos e organização de segurança da aviação civil:
 - i. O tipo de indivíduo que pode constituir ameaça à aviação civil;
 - ii. Porquê a aviação civil é um alvo atractivo para os grupos terroristas e a outros grupos com intenção de interferir de forma ilícita contra a aeronave;
 - iii. Organizações internacionais responsáveis pela definição e divulgação das normas de segurança da aviação civil;
 - iv. Responsabilidades da autoridade competente;
 - v. Porquê o correio é vulnerável a ataques;
 - vi. Como escrever um relatório de incidente e a quem deve ser enviado;
 - b) Princípios gerais relacionados com o correio:
 - i. Objectivos gerais das medidas de segurança relacionadas com o correio;
 - ii. Critérios para ser considerado expedidor conhecido e a diferença entre expedidor conhecido e desconhecido;
 - iii. Medidas internas para o manuseamento do correio proveniente de expedidores conhecidos e desconhecidos.
7. Adicionalmente, o pessoal do correio deve receber treino apropriado à especificidade das suas funções, conforme o definido nos seguintes módulos:
 - a) Controlo de acesso e protecção do correio:
 - i. Objectivo da protecção do correio;
 - ii. Métodos de controlo de acesso e da protecção do correio utilizados pela companhia de correio;
 - iii. Principais responsabilidades do pessoal que efectua o controlo de acesso;
 - iv. Diferença entre o cartão de acesso permanente e temporário;
 - v. Procedimentos para verificar o cartão de acesso;
 - vi. Acções a serem adoptadas caso não for apresentado um cartão de acesso ou caso for exibido um cartão inválido;
 - vii. Entidades a serem contactadas em caso de anomalia;
 - b) Controlo de segurança:
 - i. Objectivos do controlo de segurança;
 - ii. Diferentes métodos de controlo de segurança a serem aplicados;

- iii. As vantagens e as desvantagens das medidas de controlo de segurança utilizadas pela companhia de correios em relação ao correio recebido dum expedidor desconhecido;
- iv. Avaliação do nível de segurança a ser aplicado a um artigo em específico (exemplo correio sensível ao tempo);
- v. As bases para aceitação ou rejeição dum determinado artigo;

c) Métodos de camuflagem:

- i. Métodos de camuflagem utilizados no passado;
- ii. Reconhecer sinais de interferência ou de violações;

d) Situações suspeitas:

Exemplos de situações suspeitas;

Sensibilização geral e acções a serem desencadeadas caso for detectado algo suspeito;

e) Artigos suspeitos e artigos proibidos:

- i. Diferenças entre artigos suspeitos e artigos proibidos;
- ii. Exemplos de artigos suspeitos e de artigos proibidos;
- iii. Componentes essenciais de um engenho explosivo improvisado e dum engenho incendiário improvisado;
- iv. Medidas que devem ser tomadas e medidas que não devem ser tomadas quando for detectado um artigo suspeito ou um artigo proibido;

f) Equipamento de raio-X, componente teórica e prática:

- i. Objectivo do rastreio de objectos através do equipamento raio-X;
- ii. Procedimentos para operar o equipamento de raio-X;
- iii. Procedimentos para assegurar se o equipamento de raio-X encontra-se em boas condições de utilização;
- iv. Exposição dum número suficiente de imagens radioscópicas de engenhos explosivos ou incendiários improvisados, armas e seus componentes para que os formandos sejam capazes de os reconhecer facilmente;
- v. Reconhecimento e identificação de artigos suspeitos ou proibidos camuflados no correio;
- vi. Os tipos de materiais representados por cores num monitor colorido dum equipamento raio-X;
- vii. As bases para aceitação ou rejeição dum artigo;

g) Revista manual, câmara de simulação ou outros meios (procedimentos, técnicas e sensores):

- i. Objectivos da revista manual, verificação física ou outro meio (procedimentos, técnicas e sensores);
- ii. Vantagens e desvantagens de cada método;
- iii. As bases para aceitação ou rejeição dum artigo;

- iv. Exemplo prático duma revista manual, verificação física, câmara de simulação ou outro meio (procedimentos, técnicas e sensores), a um exemplar de correio normalmente efectuado por um agente;

h) Funções de gestão e supervisão:

- (i) Elementos relevantes da segurança de:
 - A. Correio conhecido e desconhecido;
 - B. Transbordo de correio;
 - C. Correio proveniente de expedidores conhecidos e desconhecidos;
- (ii) Aspectos de segurança no manuseamento do correio;
- (iii) Segurança física de aspectos relevantes do programa de segurança da companhia de correios;
- (iv) Requisitos de segurança em relação a aeronaves exclusivas ao transporte de correio;
- (v) Objectivo da utilização do certificado de segurança de consignação, quando utilizado, e como o preencher;
- (vi) Funções das autoridades alfandegárias e policiais e como contactá-las;
- (vii) Responsabilidades gestor e do supervisor de segurança;
- (viii) Circunstância em que se deve procurar aconselhamento do supervisor;
- (ix) Aplicabilidade dos requisitos de segurança de correio;
- (x) Procedimentos em relação a clientes;
- (xi) Expedições isentas de controlo de segurança;
- (xii) Funções dos inspectores da autoridade competente no âmbito das acções de controlo de qualidade

ANEXO F AO APÊNDICE 3

Controladores de Tráfego Aéreo

1. O objectivo do programa de treino de segurança para controladores de tráfego aéreo é de assegurar que estes e os seus supervisores entendam os princípios de segurança da aviação civil e que tenham os conhecimentos relativos aos procedimentos a serem adoptados em situações de emergências.
2. O programa de treino de segurança dos controladores de tráfego aéreo deve especificar os requisitos de treinos relativos à:
 - a) Responsabilidades dos controladores de tráfego aéreo especificados no PNSAC;
 - b) Captura de aeronaves;
 - c) Ameaça de bomba; e

- d) Procedimentos de alerta e de contingências.
3. Os controladores de tráfego aéreo devem receber para além duma sensibilização para as questões de segurança, um treino especializado sobre os objectivos, organização e os princípios envolventes à segurança ATC.
 4. O treino especializado deve ter a duração mínima de 4 horas e o treino de refrescamento deverá ocorrer de três em três anos.
 5. Módulos de treino relevantes para o treino especializado:
- a) Objectivos e organização de segurança da aviação civil:
 - i. O tipo de indivíduo que pode constituir ameaça à aviação civil;
 - ii. Porquê a aviação civil é um alvo atractivo para os grupos terroristas e a outros grupos com intenção de interferir de forma ilícita contra a aeronave;
 - iii. Organizações internacionais responsáveis pela definição e divulgação das normas de segurança da aviação civil;
 - iv. Responsabilidades da autoridade competente;
 - v. Porquê as actividades de controlo aéreo são vulneráveis a ataques;
 - vi. Como escrever um relatório de incidente e a quem deve ser enviado;
 - b) Convenções Internacionais e regulamentos internacionais e nacionais;
 - c) Captura:
 - i. Comunicação com a aeronave;
 - ii. Tipos de informações a serem obtidas da aeronave;
 - iii. Notificação das autoridades;
 - iv. Notificação aos Estados;
 - v. Uso da mensagem AFTN ou outros meios;
 - vi. PEI;
 - d) Ameaça de bomba:
 - i. Comunicação com a aeronave;
 - ii. Informações a serem obtidas da aeronave;
 - iii. Notificação das autoridades;
 - e) Procedimentos de alerta e de contingência:
 - i. Procedimentos de notificação;
 - ii. Notificação das autoridades;
 - iii. Tipos de informações a serem transmitidas a autoridade competente.

ANEXO A ao APÊNDICE 4 – REQUERIMENTO PARA AUTORIZAÇÃO DE CURSO (S)

Exmo. Senhor Presidente
do INAC

S. Tomé

_____, neste acto representado (a)
(Designação da instituição)

Vem requerer a V. Exa. Se digne conceder autorização para a realização do (s) curso (s)
de _____
(Designação dos cursos)

a ser realizado de _____ (data) _____ à _____ de _____ de ___ no ___ (local)

Assinatura do Director/Presidente da Organização

ANEXO J ao APÊNDICE 4 - QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO SOBRE O MÓDULO

QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO SOBRE O MÓDULO

NOME: _____ DATA: __/__/__

MÓDULO Nº: _____

TÍTULO DO MÓDULO:

Indique numa escala de 1 a 5, a sua opinião relativamente a cada uma das seguintes questões.

• As instruções dadas para o estudo deste módulo foram entendidas :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente

• Os objectivos do módulo foram atingidos :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente

• Os conteúdos deste módulo foram compreendidos :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente

• O material visual (slides) foi:
Confuso 1 2 3 4 5 Claro

• Os testes realizados reflectem as matérias ministradas durante o módulo :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente

• O estudo deste módulo permitiu-lhe aumentar os seus conhecimentos :
Absolutamente Nada 1 2 3 4 5 Completamente

• O que mais gostou neste módulo ?

• O que menos gostou neste módulo?

• Deixe a sua sugestão para melhoria deste módulo.

AVALIAÇÃO FINAL DO CURSO

INSTITUIÇÃO:

CURSO:

PERÍODO: DE ___ / ___ / ___ A ___ / ___ / ___

I. Responda ao questionário:

1. Nome completo

2. Instituição

3. Função e tempo na função

4. Principais actividades desenvolvidas

II. Por favor, avalie o curso nos seguintes factores (marque a sua resposta):

1. Duração do curso

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

1 Profundidade do curso

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

3. Precisão dos objectivos

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

4. Relevância para seu trabalho

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

5. Sequência do conteúdo

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

6. Aplicação prática

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

7. Adequabilidade do material do curso

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

8. Eficiência dos instrutores

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

9. Meios visuais

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

10. Instalações

___ Muito satisfatório ___ satisfatório ___ Pouco satisfatório ___ Insatisfatório

11. Caso exista alguma área que necessite de melhoria, especifique as mudanças que você sugeria.

12. O que mais o interessou no curso?

13. Por favor, ponha um círculo na resposta que melhor descreva como o curso atendeu às suas necessidades.

Excelente ___ Bom ___ Regular ___ Fraco ___ Nulo ___

14. Caso tenha seleccionado **fraco** ou **nulo**, por favor explique.
