

Por deliberação do dia 10 de Março de 2010, nos termos da alínea *a*) do artigo 13º do Decreto-Lei nº 28/2004, alterado pelo Decreto-Lei 31/2009, de 7 de Setembro, foi aprovada pelo Conselho de Administração da AAC a Directiva que estabelece as orientações e instruções para as operadoras no rastreio de passageiros e bagagem de mão antes do embarque.

D008/700/AAC/10

DIRECTIVA SOBRE RASTREIO DE PASSAGEIROS E BAGAGEM DE MÃO ANTES DO EMBARQUE

1. OBJECTIVO

1.1. Esta directiva tem por objectivo, estabelecer as orientações e instruções específicas a serem observadas pelas administrações aeroportuárias, pelos operadores aéreos e pelas entidades que asseguram as operações de rastreio de passageiros, no processo de materialização do rastreio de passageiros e sua bagagem de mão, antes do seu embarque a bordo de aeronaves, com a utilização de equipamentos aprovados pela autoridade competente.

1.2. A presente directiva, tem ainda por objectivo regulamentar e normalizar os procedimentos a adoptar no rastreio de passageiros e sua bagagem de mão, dando corpo ao estabelecido sobre esta matéria nos CV CAR Partes 12 e 18.

2. DEFINIÇÕES

2.1. Para efeito desta directiva são aplicáveis as seguintes definições:

- a) Actos de interferência ilícita.* Actos ou tentativas de actos susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, designadamente:
- (i) Captura ilícita numa aeronave em voo;
 - (ii) Captura ilícita numa aeronave em terra;
 - (iii) Tomada de reféns a bordo numa aeronave ou num aeródromo;
 - (iv) Entrada à força numa aeronave, num aeródromo ou no interior numa instalação aeronáutica;
 - (v) Introdução a bordo numa aeronave ou num aeródromo, numa arma, dum engenho perigoso ou numa matéria perigosa, com fins criminosos;
 - (vi) Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança numa aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público, num aeródromo ou dentro numa instalação da aviação civil;
- b) Área Restrita de Segurança.* As áreas do lado ar de um aeródromo, identificadas como sendo áreas particularmente sensíveis onde, para além do controlo de acesso, são realizados outros controlos de segurança. Em regra, estas áreas compreendem, sobretudo, todas as zonas de partida dos passageiros da aviação comercial existentes entre os pontos de rastreio e a aeronave, a zona de tráfego, as zonas de triagem 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 do lado ar do terminal de carga, dos correios e dos serviços de limpeza e de *catering*;
- c) Área de Segurança.* Significa uma parte de um aeroporto, na qual certas medidas de segurança especificadas no CV CAR 12 são levadas a cabo. Esta é a área onde os exploradores de aeronaves e os operadores aéreos estrangeiros sujeitos a um programa de segurança nos termos do CV CAR 18, embarcam e desembarcam passageiros e carregam e descarregam bagagem, bem como quaisquer áreas adjacentes que não estejam separadas por sistemas, medidas e procedimentos adequados de segurança;
- d) Área Estéril.* Significa a área entre qualquer ponto de controlo ou de inspecção de passageiros e uma aeronave, cujo acesso é rigorosamente controlado (também conhecida como área restrita de segurança);
- e) Artigo Proibido.* Um objecto susceptível de servir para praticar actos de interferência ilícita e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor;
- f) Autoridade Competente.* A Autoridade que o Estado de Cabo Verde 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 PNSAC isto é, a Agência de Aviação Civil;
- g) Bagagem de Mão ou de Cabine.* Bagagem destinada a ser transportada na cabine duma aeronave;
- h) Bagagem em Transferência.* Bagagem que num aeródromo resulta do transbordo directo entre dois voos diferentes, seja do mesmo operador aéreo, seja de operadores aéreos diferentes;
- i) Bagagem em Trânsito.* Bagagem que num aeródromo chega e parte no mesmo voo. Aplica-se também nas situações em que o transportador muda de aeronave, mas mantém o número de voo de chegada;
- j) Cartão de Acesso.* É o documento emitido pela administração aeroportuária que permite ao seu titular ou portador, o acesso desacompanhado ou não a áreas de segurança;
- k) Cartão de Embarque.* Documento emitido pelo operador aéreo, contendo o número do voo e o nome do passageiro, com a finalidade de permitir o embarque na aeronave;
- l) Concessionário de Aeroporto.* Significa qualquer pessoa que não seja um explorador de aeronave ou um operador aéreo estrangeiro que tenha um acordo com o explorador de aeroporto para realizar actividades comerciais nas instalações do aeroporto;
- m) 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;
- n) Escolta.* Significa o acompanhamento ou a monitorização das actividades de um indivíduo que não tem direito de acesso desacompanhado a uma área de segurança;
- o) Lado ar.* Área de movimento de um aeródromo, terrenos e edifícios adjacentes ou parte dos mesmos e cujo acesso é controlado;
- p) Mercadoria Perigosa.* Todo o artigo ou substância que, quando transportado por via aérea, pode constituir um risco para a saúde, para a segurança, para os bens ou para o ambiente, incluídos na lista de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas da ICAO (Documento 9284);
- q) Operador Aéreo.* Pessoa, organismo ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar à exploração de uma ou mais aeronaves;
- r) Operador Aeroportuário.* Uma pessoa ou organização responsável pela administração de um aeródromo ou de um grupo de aeródromos;
- s) Passageiros em Transferência.* Passageiros que num aeródromo passam directamente de um voo para outro;
- t) Passageiro em Trânsito.* Passageiro que parte de um aeródromo no mesmo voo em que chegou. Aplica-se também nas situações em que o operador muda de aeronave, mas mantém o mesmo número de voo;
- u) Pontos de Rastreio.* São pontos através dos quais os passageiros e os portadores de cartão de acesso válido, emitido pela administração aeroportuária, têm acesso às áreas restritas de segurança;
- v) Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).* As normas, práticas e procedimentos implementados pelo Estado de Cabo Verde, com vista a garantir a regularidade, a segurança e a eficácia da aviação civil;
- w) Programa de Segurança Aeroportuário (PSA).* Medidas adoptadas pelos operadores aeroportuários para proteger a aviação civil internacional contra actos de interferência ilícita;
- x) Rastreio.* Execução 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 interferência ilícita;
- y) Segurança.* Protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita através da combinação de medidas e de meios humanos e materiais.

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta directiva aplica-se às acções de rastreio de passageiros e suas bagagens de mão nos aeródromos, antes do seu embarque a bordo de aeronaves.

4. PRINCÍPIOS GERAIS

4.1. Na linha das normas e práticas recomendadas da OACI, o rastreio de passageiros e bagagem de mão é considerado como sendo um elemento essencial no processo de garantia da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

4.2. Esta medida destina-se a impedir que os passageiros transportem consigo ou na sua bagagem de mão, artigos proibidos, mercadorias perigosas, armas, explosivos ou quaisquer materiais ou substâncias susceptíveis de serem utilizados para, de alguma forma, atentar contra a segurança da aviação civil.

4.3. Pela importância que assume neste processo, o rastreio de passageiros e da bagagem de cabine, é de carácter obrigatório em todos os aeródromos designados pela autoridade competente e deve processar-se segundo os princípios contidos nos documentos que constituem as referências normativas enunciadas nos regulamentos e nos programas de segurança de operadores aeroportuários ou aéreos devidamente aprovados pela autoridade competente.

5. PROCEDIMENTOS

5.1. Estabelecimento e localização de zonas estéreis nos aeródromos

5.1.1 O acesso às áreas restritas de segurança nos aeródromos, definidas e identificadas nos termos dos respectivos programas de segurança devidamente aprovados pela autoridade competente, faz-se através dos pontos de rastreio onde os passageiros e a sua bagagem de mão, bem como os portadores de cartão de acesso válido, emitido pela administração aeroportuária, são rigorosamente controlados.

5.1.2 Na definição das áreas estéreis bem como na localização dos pontos de rastreio devem ser considerados os seguintes factores:

- a) A estrutura arquitectónica dos aeródromos;
- b) Os meios humanos e materiais disponíveis para a realização do rastreio;
- c) O nível e a natureza da ameaça contra a segurança da aviação civil.

5.1.3 A transferência de um ponto de rastreio para local distinto do previsto no programa de segurança aeroportuário constitui uma emenda ao referido programa pelo que deve obedecer ao disposto no CV CAR Parte 12 sobre a matéria.

5.2. Acesso dos passageiros às áreas estéreis dos aeródromos

5.2.1. Os passageiros têm acesso às áreas estéreis dos aeródromos, quando:

- a) Nos voos internacionais o registo de embarque tenha sido aceite, mediante a exibição do bilhete de passagem, do respectivo cartão de embarque e do passaporte;
- b) Nos voos domésticos o registo de embarque tenha sido aceite, mediante a exibição do bilhete de passagem, do respectivo cartão de embarque e de documento de identificação válido, previstos nos regulamentos.

5.3. Rastreio de passageiros

5.3.1. Todos os passageiros que partem de um aeródromo, sejam eles passageiros iniciais ou passageiros em trânsito, que não tenham sido previamente sujeitos a rastreio de acordo com as normas previstas na presente directiva, são rastreados pela entidade que assegura as operações de rastreio de passageiros, através dos seguintes métodos:

- a) Revista manual; ou
- b) Rastreio de segurança através da passagem pelo pórtico de detecção de metais.

5.3.2. A revista manual será efectuada a todos os passageiros que tenham activado o alarme.

5.3.3. O rastreio de segurança através da passagem pelo pórtico de detecção de metais deve ser complementado com revistas manuais aleatórias dos passageiros numa percentagem nunca inferior a 10% dos passageiros a embarcar, podendo ser estabelecida percentagem mais elevada em função da avaliação dos riscos.

5.3.4. Nas situações em que ocorra falha de energia ou em que o pórtico detector de metal e o detector de metal portátil não estejam disponíveis, todos os passageiros são submetidos a revista manual antes de serem autorizados a entrar numa área restrita de segurança e a bordo da aeronave.

5.3.5. O mesmo padrão de rastreio aplicado aos passageiros, deve ser aplicado às tripulações das companhias aéreas, ao pessoal aeroportuário e outras pessoas que não sejam passageiros, e que tenham legitimidade de acesso às zonas regulamentadas, assim como as respectivas bagagens ou pertences.

5.4. Activação do alarme

5.4.1. Em caso de activação do alarme pela passagem de um passageiro, deve proceder-se do seguinte modo:

- a) Será exigido ao passageiro que volte a ser rastreado pelo pórtico de detecção de metais;
- b) Continuando o alarme a ser activado pela passagem do mesmo passageiro, este é obrigatoriamente sujeito a uma revista manual, precedida de um rastreio com o uso de um detector de metal portátil;
- c) A inspecção deve prosseguir até que o passageiro esteja livre de qualquer suspeita.

5.4.2. Caso for detectado algum artigo suspeito ou proibido durante a revista o elemento que estiver a fazer a inspecção deve proceder de acordo com o previsto no ponto 5.6 e na directiva sobre artigos proibidos.

5.5. Revistas físicas

5.5.1. As revistas físicas em privado devem ser executadas sempre na presença de um segundo *screener* e, sempre que possível, por *screeners* do mesmo sexo da pessoa rastreada.

5.5.2. Medidas adequadas de segurança devem ser implementadas para passageiros susceptíveis de causar distúrbios.

5.6. Retenção e confiscação de artigos proibidos e seu tratamento

5.6.1. Todo e qualquer artigo proibido deve ser retido e confiscado nos pontos de rastreio, devendo ser objecto de registo em ficha própria disponível nesses pontos, independentemente do seu encaminhamento posterior.

5.6.2. O tratamento a dispensar aos artigos retidos e confiscados depende do seu tipo, e sua natureza, sendo obrigatórios os seguintes procedimentos:

- a) Os artigos proibidos retidos e confiscados nos pontos de rastreio, devem ser imediatamente afastados do alcance de passageiros e de outras pessoas não autorizadas e guardados em local seguro;
- b) Os passageiros que os transportavam ou que os tinham à sua guarda devem ser objecto de rigorosa revista manual;
- c) Quando o transporte de qualquer artigo proibido constitua infracção penal, o passageiro em causa deve ser isolado e as entidades competentes imediatamente alertadas.

5.7. Passageiros que carecem de tratamento especial nos pontos de rastreio

5.7.1. O tipo de inspecção a ser feito aos passageiros que exigem um tratamento diferenciado nos pontos de rastreio deve ser em privado e varia consoante os passageiros sejam:

- a) Bebés de colo ou em carrinhos de bebé;
- b) Mulheres visivelmente grávidas;
- c) Pessoas incapacitadas e em cadeiras de roda;
- d) Pessoas portadoras de reguladores cardíacos ou outros equipamentos médicos incorporados.

5.7.2. Nas situações em que questões de carácter religioso ou cultural possam causar constrangimentos à realização do rastreio aos passageiros nos termos recomendados nesta directiva, é efectuada uma revista manual em privado aos passageiros em questão.

5.7.3. Os pontos de rastreio devem ser bem assinalados devendo igualmente ser afixados, em local visível, avisos informando os passageiros do uso de equipamentos de raio-X no processo de rastreio de pessoas e bagagens de mão.

5.8. Passageiros com mobilidade reduzida

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

5.8.2. O rastreio é efectuado de forma tão completa quanto a sua incapacidade permitir.

5.8.3. As cadeiras de rodas, as macas e as canadianas também devem ser devidamente rastreadas.

5.8.4. As respectivas bagagens de mão devem ser rastreadas normalmente.

5.9. Passageiros com reguladores cardíacos

5.9.1. Os passageiros com reguladores cardíacos não devem passar pelo pórtico detector de metais.

5.9.2. São rastreados através duma revista manual.

5.9.3. Quando solicitados os referidos passageiros devem fazer prova de que possuem um regulador cardíaco implantado.

5.10. Rastreio de diplomatas

5.10.1. Os diplomatas acreditados em Cabo Verde bem como as entidades estrangeiras a quem o Estado de Cabo Verde conceda estatuto especial, bem como a sua bagagem de cabine e de porão estão sujeitos ao controlo de segurança previsto nesta directiva.

5.10.2. Nos termos estabelecidos no PNSAC, as malas diplomáticas com marcas exteriores visíveis de um Estado não são rastreadas desde que estejam seladas e que o seu portador apresente uma identificação e uma autorização apropriadas, nomeadamente, passaporte diplomático ou oficial e carta de autorização para o seu transporte.

5.10.3. Todas as restantes bagagens de mão e de porão, assim como outros pertences do portador, ficam sujeitos a inspecção normal de segurança antes do embarque.

5.11. Entidades isentas de rastreio

5.11.1. São isentas de rastreio, as personalidades nacionais que desempenham os cargos de Presidente da República, Presidente da Assembleia Nacional, Presidente do Supremo Tribunal de Justiça e Primeiro-ministro, Presidente do Tribunal Constitucional, Procurador-geral da República e Provedor de Justiça.

5.11.2. São igualmente isentas de rastreio, as personalidades estrangeiras titulares de órgãos de soberania ou que exerçam o cargo de Ministro dos Negócios Estrangeiros, quando em visita oficial a Cabo Verde.

5.11.3. Deve existir em cada ponto de rastreio uma lista indicando as entidades isentas de rastreio.

5.12. Efeito do raio-X nos filmes e películas fotográficas

5.12.1. Nos pontos de rastreios devem ser colocados, em local visível, avisos ou informações aos passageiros anunciando que as bagagens de mão são rastreadas com o recurso a equipamentos de raio-X, que podem causar danos em determinados tipos de materiais como sendo películas de filmes e películas fotográficas.

5.12.2. Os equipamentos dos passageiros que contenham películas fotográficas ou semelhantes, susceptíveis de sofrer danos quando sujeitos ao raio-X devem ser rastreados manualmente.

5.13. Separação de passageiros rastreados

5.13.1. As administrações aeroportuárias devem criar nos aeródromos condições que garantam que passageiros rastreados não tenham a possibilidade de contactar passageiros ou pessoas não rastreadas.

5.13.2. Toda a movimentação de passageiros em trânsito e em transferência deve ser feita dentro da zona estéril, evitando-se qualquer contacto entre estes e os passageiros ou pessoas não rastreadas.

5.13.3. Sempre que não seja possível estabelecer a separação física entre os passageiros que tenham sido rastreados e aqueles que não o tenham sido, ambos devem ser objecto de rastreio obrigatório antes do seu embarque, podendo ser implementadas medidas de segurança compensatórias, de acordo com a avaliação do risco feita pela autoridade competente.

5.14. Recusa de submissão a inspecção antes de embarque

5.14.1. Nenhum passageiro ou pessoa é autorizado a aceder a uma zona estéril se recusar ser submetido, a si e a seus pertences, à inspecção, nos termos previstos nesta directiva.

5.14.2. Não é igualmente autorizado o embarque, em qualquer voo, do passageiro que recusar submeter-se, a si e aos seus pertences, a qualquer tipo de inspecção, antes do embarque.

5.14.3. As informações sobre a recusa são prestadas a todos as operadoras aéreas que realizam operações comerciais, a partir do aeródromo onde o incidente se verificar.

5.14.4. Medidas especiais de vigilância de tais passageiros devem ser implementadas enquanto permanecerem no aeródromo.

5.15. Rastreio da bagagem de cabine

5.15.1. A bagagem de cabine dos passageiros que partem, sejam eles passageiros iniciais ou passageiros em trânsito, que não tenha sido previamente rastreada de acordo com as normas previstas nesta directiva, deve ser rastreada pela entidade que assegura as operações de rastreio, antes de ser autorizada a entrar numa área restrita de segurança e a bordo de aeronaves.

5.15.2. A bagagem de cabine é rastreada através de um dos seguintes métodos:

- a) Revista manual completa do conteúdo de cada saco;
- b) Rastreio por equipamento de raio-X, efectuando-se também a revista manual dos sacos rastreados de forma aleatória e contínua numa percentagem nunca inferior a 10%.

5.15.3. Nas situações em que ocorra falha de energia ou em que o equipamento de raio-X esteja disponível, todas as bagagens de cabine devem ser submetidas a revista manual antes de ser autorizada a entrar numa área restrita de segurança e a bordo da aeronave.

5.15.4. Caso durante o rastreio através do equipamento de raio-X ou por meio da revista manual à bagagem de cabine, for detectado algum artigo suspeito ou proibido o elemento que estiver a fazer a inspecção deve proceder de acordo com o previsto ponto 5.6 e na directiva sobre artigos proibidos.

5.15.5. Os artigos religiosos e os recipientes contendo cinzas resultantes da cremação devem ser rastreados em separado antes de serem introduzidos em área restrita de segurança.

5.15.6. Os medicamentos, amostras biológicas, químicas ou outros produtos com interesse científico destinados a salvar vidas humanas poderão ser isentos do rastreio mediante prévia autorização emitida pela autoridade competente.

5.16. Procedimentos

5.16.1. No rastreio da bagagem de mão através de equipamentos raio-X devem ser observados os seguintes procedimentos:

- a) A imagem deve ser fixada durante pelo menos 5 (cinco) segundos e examinada atentamente;
- b) A uniformidade da densidade da imagem de toda a bagagem deve ser verificada;
- c) Deve ser dada atenção ao conteúdo das peças contidas na bagagem;
- d) Partes metálicas ou protuberâncias da bagagem de mão devem merecer a devida atenção;
- e) As zonas de sombra sobre as imagens devem ser cuidadosamente examinadas.

5.16.2. Sempre que a inspecção com apoio de equipamentos raio-X não se mostrar suficiente para dissipar toda e qualquer dúvida relativa ao artigo rastreado deve proceder-se a uma inspecção complementar manual que deve prosseguir mesmo após a descoberta de algum material suspeito.

5.17. Apetrechamento dos pontos de rastreio

5.17.1. O controlo de segurança realizado nos pontos de rastreio visa prevenir e impedir a introdução nas áreas restritas de segurança e no

interior das aeronaves, armas, explosivos, artigos proibidos e materiais e substâncias perigosas que podem ser utilizados para perpetrar actos ilícitos contra a aviação civil.

5.17.2. Cada ponto de rastreio deve ser devidamente apetrechado com recursos indispensáveis ao cabal cumprimento dos objectivos a que se destinam, designadamente:

- a) Meios humanos:
 - (i) Um supervisor de equipa;
 - (ii) Um controlador do monitor de raio-X;
 - (iii) Um controlador do pórtico detector de metais e detector manual;
 - (iv) Um responsável pelas inspecções manuais de bagagens;
 - (v) Um controlador de fluxo de passageiros;
- b) Meios materiais:
 - (i) Um aparelho de raio-X;
 - (ii) Um pórtico detector de metais;
 - (iii) Um equipamento detector de explosivos;
 - (iv) Um detector de metais portátil;
 - (v) Uma área de inspecção física que assegure a privacidade do passageiro;
 - (vi) Mesas para a inspecção manual de artigos;
 - (vii) Meio de comunicação, tais como rádio ou telefone;
 - (viii) Recipientes para a colocação de artigos no túnel de raio-X e despojos;
 - (ix) Avisos e informações sobre artigos proibidos e sobre a obrigatoriedade de submissão a inspecção e outras informações pertinentes;
 - (x) Os pontos de rastreio devem ainda possuir um sistema de alarme discreto para accionar o reforço da presença das forças de segurança aquando da detecção de um artigo proibido.

5.17.3. A administração aeroportuária é a entidade responsável por disponibilizar de acordo com as orientações emanadas pela autoridade competente, os equipamentos necessários à implementação das medidas de rastreio de passageiros e bagagens de cabine bem como a manutenção dos mesmos.

5.17.4. Os diferentes elementos que operam o ponto de rastreio devem alternar as suas funções entre si.

5.17.5. O controlador do monitor do aparelho raio-X não deve permanecer nesta função por mais do que 20 minutos e só deve voltar a esta posição decorridos pelo menos 40 minutos.

6. FORMAÇÃO

O pessoal que exerce funções de rastreio nos aeródromos deve ser submetido a um programa de formação sobre regras e medidas de segurança, ministrado de acordo com o estabelecido no Programa Nacional de Formação e Treino em Segurança da Aviação Civil.

7. ENTRADA EM VIGOR

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 11 de Março de 2010. – O Presidente, *Carlos Monteiro*.

Por deliberação do dia 12 de Março de 2010, nos termos da alínea a) do artigo 13º do Decreto-Lei nº 28/2004, alterado pelo Decreto-Lei 31/2009, de 7 de Setembro, foi aprovada pelo Conselho de Administração da AAC a Directiva que estabelece a regras para sistemas electrónicos de controlo de acesso às áreas restritas dos aeródromos, de controlo do perímetro e de detecção de intrusão em aeronaves estacionadas.

D009/700/AAC/10

DIRECTIVA SOBRE SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE CONTROLO DE AERÓDROMOS, DE CONTROLO DE PERÍMETROS E DE DETECÇÃO DE INTRUSÃO EM AERONAVES ESTACIONADAS

1. OBJECTIVO

A presente directiva tem por objectivo estabelecer regras a serem utilizadas na concepção, aquisição e implementação de sistemas electrónicos de controlo de acesso às áreas restritas dos aeródromos, de controlo do perímetro e de detecção de intrusão em aeronaves estacionadas.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta directiva aplica-se às entidades responsáveis pela gestão e segurança dos aeródromos e às empresas aéreas no que respeita a protecção das suas aeronaves.

3. SISTEMA ELECTRÓNICO DE CONTROLO DE ACESSO NOS AERÓDROMOS

3.1. Antes de se estabelecer um sistema electrónico de controlo de acesso nos aeródromos, devem ser tomadas em conta as seguintes medidas:

- a) Definir e referenciar o lado ar e o lado terra bem como os respectivos pontos de acesso;
- b) Antes de se definir quais as áreas de acessos restritos, efectuar estudos exaustivos que devem incluir:
 - (i) A definição dos níveis de acessos das diferentes entidades e a consequente atribuição de credenciais fazendo referência a limitação dos níveis de acessos;
 - (ii) A avaliação do fluxo de pessoas a atravessar a fronteira entre as diferentes áreas;
- c) Optimização dos corredores de acessos através da adopção duma das seguintes medidas:
 - (i) Fechar determinados corredores de acessos, providenciando protecção mecânica;
 - (ii) Garantir os pontos de controlo de acesso;
 - (iii) Providenciar o controlo automático de acesso.

3.2. A escolha entre as diferentes medidas referenciadas na alínea c) do ponto anterior depende de vários factores entre os quais:

- a) A segurança exigida para as zonas adjacentes;
- b) O fluxo do acesso ao longo dos corredores;
- c) Os custos das medidas de segurança exigidas para o controlo.

3.3. Na selecção dum sistema electrónico de controlo de acesso devem ser consideradas pelo menos as seguintes medidas:

- a) O sistema de segurança deve ter um controlo isolado e independente;
- b) Adopção de medidas preventivas no sentido de salvaguardar o sistema de comunicação da rede, contra interferências ou outras anomalias;
- c) O tempo de resposta caso ocorra alguma anomalia deve ser curto, de forma a garantir a continuidade de funcionamento do sistema;
- d) O sistema não deve interferir e nem ser afectado por qualquer outro equipamento utilizado no aeródromo;
- e) O equipamento que efectua a leitura da credencial deve ser robusto, seguro e resistente às condições atmosféricas;
- f) O centro de controlo e o sistema de informação devem ser reforçados com medidas adicionais de segurança;
- g) O sistema deve ser simples de operar e de manter;
- h) A actualização da informação e de credenciais, assim como relatórios de segurança devem ser automaticamente disponibilizados às pessoas autorizadas para o efeito;
- i) O modelo de apresentação da informação existente no centro de controlo deve ser de fácil entendimento e deve conter informação pertinente, relacionada com a acção a ser desencadeada;
- j) As informações básicas do sistema devem ser facilmente actualizadas em função das exigências de cada circunstância.

3.4. Os procedimentos de instalação do sistema devem ser rigorosamente controlados de modo a garantir que:

- a) Haja protecção dos elementos da rede;
- b) Em situações de emergência, a energia eléctrica seja disponibilizada pelo aeródromo ou através de uma outra de fonte de reserva;
- c) A todos os níveis, o sistema disponha de uma reserva de energia para operar em segurança em caso de falha de energia.

3.5. Devem ser desenvolvidos e implementados procedimentos apropriados para testar de forma frequente o sistema.

3.6. O sistema não deve ser prejudicial ao ambiente e à saúde das pessoas.