附表

貨物名稱	澳門對外貿易貨物分類表/協調制度編號（NCEM/SH）（第七修訂版）
施工狀態下揮發性有機化合物含量大於以下限值的油性車輛修補用油漆及清漆： （a）底漆，580克/公升 （b）中塗，560克/公升 （c）底色漆（含效應顏料漆、實色漆），770克/公升 （d）本色面漆，580克/公升 （e）清漆，630克/公升	ex.3208.10.19 ex.3208.20.19 ex.3208.90.18 ex.3208.90.98 ex.3210.00.29

備註：上述貨物的揮發性有機化合物含量的檢測方法採用中華人民共和國國家標準GB/T 23985《色漆和清漆　揮發性有機化合物（VOC）含量的測定　差值法》或在技術上相等的國際標準ISO 11890-1 — *Paints and varnishes — Determination of volatile organic compound (VOC) content — Part 1: Difference method*。

Tabela

Designação das mercadorias	Código da Nomenclatura para o Comércio Externo de Macau/ /Sistema Harmonizado (NCEM/SH, 7.ª Rev.)
Tintas e vernizes a óleo para reparação de veículos, cujo teor de compostos orgânicos voláteis no estado de construção exceda os seguintes valores-limite: (a) Primário, 580 g/litro (b) Subcapa, 560 g/litro (c) Camada de base (incluindo tinta pigmento de efeito e esmalte de cor sólida), 770 g/litro (d) Acabamento de cor natural, 580 g/litro (e) Verniz, 630 g/litro	ex.3208.10.19 ex.3208.20.19 ex.3208.90.18 ex.3208.90.98 ex.3210.00.29

Nota: O método para teste do teor de compostos orgânicos voláteis das referidas mercadorias adopta a norma nacional da República Popular da China, GB/T 23985 «Tintas e vernizes – Determinação do teor de compostos orgânicos voláteis (COV) – Método de diferença», ou a norma internacional tecnicamente equivalente, ISO 11890-1 — *Paints and varnishes — Determination of volatile organic compound (VOC) content — Part 1: Difference method*.

第 68/2023 號行政長官批示

行政長官行使《澳門特別行政區基本法》第五十條賦予的職權，並根據第16/2022號行政法規《空運簡化手續及民航保安制度》第八條第六款的規定，作出本批示。

一、核准作為本批示組成部分的《澳門特別行政區民航保安方案》，該方案以澳門特別行政區正式語文及英文公佈。

二、本批示自公佈翌月之首日起生效。

二零二三年五月二十九日

行政長官　賀一誠

Despacho do Chefe do Executivo n.º 68/2023

Usando da faculdade conferida pelo artigo 50.º da Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau e nos termos do n.º 6 do artigo 8.º do Regulamento Administrativo n.º 16/2022 (Sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil), o Chefe do Executivo manda:

1. É aprovado o Programa de Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, que faz parte integrante do presente despacho, o qual é publicado nas línguas oficiais da Região Administrativa Especial de Macau e na língua inglesa.

2. O presente despacho entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação.

29 de Maio de 2023.

O Chefe do Executivo, *Ho Iat Seng.*

澳門特別行政區民航保安方案

第一章
一般規定

第一條

標的

一、《澳門特別行政區民航保安方案》（下稱“本方案”）旨在藉規章、措施及程序提供必要的保護，以保障澳門特別行政區民航運作的安全、正常及高效，並免受非法干擾行為影響。

二、本方案旨在符合《國際民用航空公約》（《芝加哥公約》）附件十七中的標準與建議措施（*Standards and Recommended Practices, SARPs*），以及其他附件中有關民航保安的規定。

三、在不危及保安管制及程序的有效性的前提下，該等管制及程序的實施須儘可能減少對民航活動的干擾或延誤。

第二條

適用範圍

本方案適用於在澳門特別行政區的機場內，又或在澳門特別行政區註冊或運作的航空器上進行的一切活動，以及由執行民航保安標準及要求且在澳門特別行政區的機場以內或以外設施運作的實體，向澳門特別行政區的機場或透過該等機場供應財貨或提供服務的一切活動。

第三條

定義

為適用本方案的規定，下列用語的含義為：

（一）“保安方案”：是指防止針對民航的非法干擾行為的書面措施；

（二）“機場租戶”：是指獲機場經營人發出牌照、合約或其他法律文件以在機場內運作或使用其場地的所有個人或實體；

（三）“經營人所在國”：是指航空器營運人的主要業務地點所在的國家或地區，又或如無此等業務地點，則指航空器營運人的常居地所在國或地區；

（四）“飛行中的航空器”：是指處於為起飛而關閉機艙外部各門時起，直至降落後打開機艙外部任何一門時為止的整段期間內的航空器；

（五）“威脅評估”：是指在特定期間針對特定目標企圖發動攻擊的可能性的預估；

（六）“保安演習”：是指全面及部分保安演習：

（1）全面保安演習：模擬發生非法干擾行為，旨在確保各應變預案或機場應急計劃能充分應對不同類型的緊急情況；

（2）部分保安演習：模擬發生非法干擾行為，旨在確保各參與機構及各應變預案或機場應急計劃的各組成部分能作出充分響應；

（七）“行李”：是指按照與空運經營人的協議，在航空器的客艙或貨艙內裝載的旅客或機組成員的個人財物；

（八）“保安審計”：是指針對適用的民航保安要求及保安方案實施的全面深入合規審查；

（九）“經營人”：是指包括機場經營人、空運經營人、空中交通服務提供者及要害部位經營人；

（十）“機場應急計劃”：是指訂定指揮和協調各涉事實體應對機場緊急情況的程序的計劃，以減少緊急情況帶來的影響，尤指在拯救生命和維持航空器運作方面；

（十一）“無人認領行李”：是指到達機場後而未被物主提取或認領的行李；

（十二）“不明行李”：是指在機場內沒有物主前來提取或辨認的帶有或沒有帶有行李牌的行李；

（十三）“錯運行李”：是指因非故意或因疏忽而與旅客或機組成員分離的行李；

（十四）“保安檢查”：是指針對具體保安措施實施的有效性所作的預先通知或不預先通知的檢查；

（十五）“停機坪”：是指陸地機場上供航空器上下旅客、裝卸郵件或貨物、加油、停泊或維修之用的區域；

（十六）“風險評估”：是指找出危險及系統性地評估相關風險的過程；

（十七）“通行證系統”：是指向受僱於機場工作的人或因任何理由而有需要經許可進出機場空側或保安限制區的其他人發出卡證或其他文件，以及容許車輛進入機場的機場車輛通行證的系統；

（十八）“旅行證件”：是指由一國家、地區或組織發出的可由其正當持有人用作旅行的護照或其他官方身份證明文件；

（十九）“背景審查”：是指針對個人的身份及以往經歷的調查，包括刑事紀錄及任何與保安相關且有助判斷該人適當性的信息；

（二十）“旅客以外的人”：是指有需要進入機場空側或保安限制區的人，尤其機場經營人的員工、空運經營人的員工、訪客、機組成員、保安部隊及保安部門的人員、零售店舖員工及其他輔助服務的人員；

（二十一）“安檢”：是指運用技術手段或其他手段識別或查出違禁物品；

（二十二）“處於使用狀態的航空器”：是指停泊中並處於有效監控下以探測未經許可進出的航空器；

（二十三）“處於非使用狀態的航空器”：是指停泊超過十二小時或未處於有效監控下以探測未經許可進出的航空器；

（二十四）“過境”：是指旅客、客艙行李、託運行李、貨物及郵件到達並停留在澳門特別行政區機場的保安限制區，以便利用航班號相同的同一架或另一架航空器繼續旅程；

（二十五）“郵件”：是指由根據萬國郵政聯盟法規開展郵政業務的指定郵政運營人交運並準備送交其他指定郵政運營人的信件及其他物品；

（二十六）“轉機”：是指旅客、客艙行李、託運行李、貨物及郵件到達並停留在澳門特別行政區機場的保安限制區，以便利用航班號不同的同一架或另一架航空器繼續旅程；

（二十七）“安檢員”：是指負責安檢的民航保安人員；

（二十八）“外交郵袋”：是指在附有所需的官方文件時，具可免於搜查或扣押的外交豁免權的包裝件；

（二十九）“殘疾人”：是指在使用空運時，由於身體（感官或運動器官）的殘缺、智力的缺陷、年齡、疾病或任何其他原因或無能力致使活動能力降低的人，其情況需要特別注意，且需要調整向所有旅客提供的服務以適應其需要；

（三十）“競賽用武器”：是指任何不屬於軍火的武器或彈藥，包括該武器或彈藥的部件，不論是組件或配件；

（三十一）“軍火”：是指任何設計或製造用於戰爭或對人使用的武器或彈藥，包括該武器及彈藥的部件，不論是組件或配件；

（三十二）“行李存放區”：是指託運行李在運往航空器之前存放的空間，以及存放錯運行李直至續運、認領或另行處理前的空間；

（三十三）“行李分揀區”：是指將託運行李按航班分揀的空間；

（三十四）“商業航空運輸”：航空器為收取任何形式的報酬而從事旅客、貨物或郵件的運輸；

（三十五）“高風險貨物或郵件”：是指基於具體情報而被視為對民航產生威脅，或因存在不尋常或曾被破壞的跡象而引起懷疑的貨物或郵件；

（三十六）“炸彈威脅”：是指以匿名或其他方式通告的威脅，暗示或推測（不論真假）飛行中或在地面上的航空器，或任何機場或民航設施或個人安全可能面臨來自爆炸物或其他物體或裝置的危險；

（三十七）“製造國”：是指對負責航空器最後組裝的機構擁有管轄權的國家或地區；

（三十八）“登記國”：是指航空器在其登記簿上作出登記的國家或地區；

（三十九）“保安測試”：是指藉模擬實施非法干擾行為對民航保安措施進行的公開或隱蔽的測試；

（四十）“保安文化”：是指潛在於一組織的日常運作中，由該組織內所有實體及人員的行為舉止顯露出的一系列與保安相關的規範、價值、態度及預設條件。

第四條

法律

一、下列關於民航保安的國際公約及相關的修改議定書適用於澳門特別行政區：

（一）第20/2001號行政長官公告所指的《關於在航空器內的犯罪和犯有某些其他行為的公約》（《東京公約》）；

（二）第73/2001號行政長官公告所指的《關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約》（《蒙特利爾公約》）；

（三）第74/2001號行政長官公告所指的《關於制止非法劫持航空器的公約》（《海牙公約》）；

（四）第22/2004號行政長官公告所指的《制止在為國際民用航空服務的機場上的非法暴力行為的議定書》。

二、本方案根據下列規範性文件制定：

（一）二月四日第10/91/M號法令；

（二）第16/2022號行政法規《空運簡化手續及民航保安制度》。

三、為實施及執行本方案，亦適用澳門特別行政區的法律、規章及航空通告的相關規定，尤其包括：

（一）《刑法典》；

（二）第9/2002號法律《澳門特別行政區內部保安綱要法》；

（三）第4/2007號法律《私人保安業務法》；

（四）第13/2019號法律《網絡安全法》；

（五）第16/2021號法律《澳門特別行政區出入境管控、逗留及居留許可的法律制度》；

（六）第31/2003號行政法規《關於在民用航空器內的行政違法行為的規章》；

（七）第10/2004號行政法規《澳門民用航空活動綱要法規》；

（八）第18/2012號行政法規《機場合格審定》；

（九）第43/2021號行政命令核准的《澳門空中航行規章》；

（十）第AC/SEC/005號航空通告《經營人保安方案的要求》（*Requirements on Operators' Security Programme*）；

（十一）第AC/SEC/006號航空通告《民航保安措施與機場設施設計和建造的整合》（*Integration of Civil Aviation Security Measures in the Design and Construction of Aerodrome Facilities*）；

（十二）第AC/SEC/007號航空通告《民航保安信息的保護及管理要求》（*Requirements on Protection and Management of Civil Aviation Security Information*）；

（十三）第AC/SEC/008號航空通告《機場保安服務提供者的核准要求》（*Approval Requirements of Aerodrome Security Services Providers*）；

（十四）第AC/SEC/009號航空通告《機場通行管制要求》（*Requirements on Aerodrome Access Control*）；

（十五）第AC/SEC/010號航空通告《民航保安範疇的背景審查》（*Background Check within the scope of Civil Aviation Security*）；

（十六）第AC/SEC/011號航空通告《人、行李、車輛、供應品、貨物及郵件的保安管制》（*Security Control on Persons, Baggage, Vehicles, Supplies, Cargo and Mail*）；

（十七）第AC/SEC/012號航空通告《空運經營人的民航保安措施》（*Civil Aviation Security Measures for Air Operators*）；

（十八）第AC/SEC/013號航空通告《空中交通服務提供者的民航保安措施》（*Civil Aviation Security Measures for Air Traffic Services Providers*）；

（十九）第AC/SEC/014號航空通告《執行保安測試的要求》（*Requirements on the Implementation of Security Tests*）；

（二十）第AC/SEC/015號航空通告《民航保安質量控制活動及民航保安評估指引》（*Guidelines on Civil Aviation Security Quality Control Activities and Civil Aviation Security Assessment*）；

（二十一）第AC/SEC/016號航空通告《民航保安事件報告要求》（*Civil Aviation Security Incident Reporting Requirements*）；

（二十二）第AC/SEC/017號航空通告《網絡保安措施》（*Cyber Security Measures*）；

（二十三）第AC/SEC/018號航空通告《加強民航保安措施》（*Enhanced Civil Aviation Security Measures*）；

（二十四）第AC/SEC/019號航空通告《人員的招聘、甄選、培訓及認證要求》（*Requirements for Personnel Recruitment, Selection, Training and Certification*）。

第五條

本方案的管理

一、民航局應每兩年至少檢視一次本方案，並在需要時對其作出更新，以確保其符合現況及有效。

二、除上款所指定期檢視外，民航局尚應在出現下列情況時檢視本方案：

（一）澳門特別行政區的民航保安威脅水平或風險環境改變；

（二）存在威脅或已實際發生非法干擾行為；

（三）相關法律或規章改變；

（四）相關公共實體的職權改變；

（五）《國際民用航空公約》附件十七或其他相關附件修訂；

（六）民航保安質量控制活動結果識別出相關法律、規章、政策或系統存在系統性缺陷。

三、民航局應詳細記錄關於檢視、變更或核准的內容。

四、為促進符合本方案所規定的民航保安要求，民航局應藉航空通告制定及發出相關措施、程序及指引。

五、上款所指航空通告屬敏感的民航保安訊息，公開及取得該等航空通告任何部分的資料均須符合“知其所需”原則。

第六條

豁免

一、民航局認為符合公共利益時，可向個人或實體發出免除遵守本方案或相關航空通告所載義務或要求的豁免。

二、上款所指的豁免僅可在該個人或實體證明已制定替代方案以保障同等的民航保安水平時發出。

三、豁免須以書面形式發出且受制於其所載的條件。

第二章
實體

第一節
民航局

第七條
主管當局

民航局是澳門特別行政區的民航保安主管當局，具有第16/2022號行政法規第十二條規定的職責。

第八條
空運簡化手續及民航保安委員會

空運簡化手續及民航保安委員會在空運簡化手續及民航保安範疇向民航局局長提供支援，且具有第16/2022號行政法規第二十條所指職權。

第二節
機場經營人

第九條
機場經營人的義務

一、機場經營人負責維持其機場的保安。

二、機場經營人須履行第16/2022號行政法規第二十三條第二款規定的具體民航保安義務。

三、機場經營人須編製、執行及持續更新其機場保安方案，當中詳述在該機場所落實的保安措施及程序，以符合第16/2022號行政法規、本方案及適用的航空通告的規定。

四、機場經營人須將機場保安方案或其任何修改於生效前提交予民航局，以便該局作出評審及核准。

五、機場經營人須每兩年或在第AC/SEC/005號航空通告所指的情況下提早檢視其機場保安方案。

六、機場經營人須於機場保安方案編入民航局要求的所有修改。

七、機場經營人須詳細記錄關於檢視、變更或核准的內容。

八、機場經營人須於機場保安方案生效前向相關個人及實體提供其須遵守或執行的部分。

九、機場經營人須根據第AC/SEC/006號航空通告的規定將民航保安的需要融入機場新設施的設計和建造，以及現有設施的改造中。

第十條

機場保安經理

一、機場經營人須任命一名直接向機場總監負責的機場保安經理，其主要職責為協助編製及持續更新機場保安方案，以及協調實施該方案。

二、機場保安經理不得兼任其他職務，並須獲提供足夠的資源以有效地履行其職責。

第十一條

機場簡化手續及保安委員會

一、機場經營人須設立一協助及支援機場總監的機場簡化手續及保安委員會。

二、機場簡化手續及保安委員會的主要職能為就機場保安措施及程序的制定、協調實施及管理提供意見。

三、機場簡化手續及保安委員會的內部運作規章載於機場保安方案，並包含其主席、組成、職權範疇、運作細節及由第AC/SEC/009號航空通告規定的其他內容。

四、機場簡化手續及保安委員會每年至少召開一次會議，並須向民航局和所有委員會成員分發會議紀錄及任何跟進行動的細節。

第十二條

私人保安實體

一、機場經營人可聘用預先獲民航局核准的私人保安實體，以其名義實施保安措施及程序。

二、機場經營人及私人保安實體訂立的提供勞務合同須預先由民航局核准。

第十三條

機場租戶

一、機場經營人須確保機場租戶履行機場保安方案所規定的義務。

二、機場經營人須持續更新機場租戶清單。

三、機場經營人須確保：

（一）機場租戶及其僱員停留在機場陸側時均佩戴機場通行證或機場保安方案要求的其他身份證明文件，以便準確識別其身份；

（二）機場租戶在機場的營運不得影響機場的安全及運作，亦不得使用可被視為違禁物品的物件，又或其他獨自或組合後可被利用以危害民航安全的器械，但在機場保安方案許可的情況下除外。

四、如機場租戶的設施橫跨機場空側或保安限制區與陸側的界限，又或可經該等設施由陸側通行至空側或保安限制區，機場經營人須確保相關機場租戶按照機場保安方案的規定，於該等設施實施通行管制、其他保安措施及程序。

第三節
空運經營人

第十四條
空運經營人的義務

一、空運經營人須履行第16/2022號行政法規第二十六條規定的具體民航保安義務。

二、本地空運經營人須編製、執行及持續更新空運經營人保安方案，當中詳述所落實的保安措施及程序，以符合第16/2022號行政法規、本方案及適用的航空通告的規定。

三、非本地空運經營人須編製、執行及持續更新其書面程序，當中詳述所落實的保安措施及程序，以符合第16/2022號行政法規、本方案及適用的航空通告的規定，並向民航局證明其民航保安方案、民航保安培訓方案及民航保安質量控制方案已獲相關經營人所在國的主管當局核准。

四、空運經營人須將其空運經營人保安方案或書面程序或其修改於生效前提交民航局，以便該局評審和核准。

五、空運經營人須每兩年或在第AC/SEC/005號航空通告所指的情況下提早檢視其空運經營人保安方案或書面程序。

六、空運經營人須於空運經營人保安方案或書面程序編入民航局要求的所有修改。

七、空運經營人須詳細記錄關於檢視、變更或核准的內容。

八、空運經營人須於空運經營人保安方案或書面程序生效前向相關個人及實體提供其須遵守或執行的部分。

第十五條
本地空運經營人的保安經理

一、本地空運經營人須任命一名直接向主管經理負責的保安經理，其主要職責為協助編製及持續更新空運經營人保安方案，以及協調實施由空運經營人負責的航空保安措施。

二、保安經理不得被指派可能影響其履行保安經理職務的其他職務，並須獲空運經營人提供足夠的資源以有效地履行其職責。

第十六條
航空器機長

一、根據第16/2022號行政法規第二十七條的規定，航空器機長負責航空器上的保安。

二、如發現法律及適用的保安方案或書面程序所要求的保安措施尚未執行，航空器機長須拒絕起飛。

三、航空器機長可：

（一）以確保民航保安為由，查驗機組成員以外的人員及旅客的登機憑證；

（二）在有合理理由相信某人在飛行中的航空器上已實施或準備實施可影響航空器上的安全、秩序及紀律的行為時，對該人實施包括管束在內的合理且必要措施，以便：

（1）保護航空器或航空器上的人及財產的安全；

（2）維持航空器內良好的秩序及紀律；

（3）將該人轉交主管當局或使其離開航空器；

（三）要求或授權其他機組成員協助，以及在有需要時請求旅客協助，以管束其有權管束的人。

第四節

其他實體

第十七條

保安部隊及保安部門的責任

一、保安部隊及保安部門應按其職責及職權維護澳門特別行政區的民航安全，以防範和應對針對機場及航空器的非法干擾行為，尤其包括：

（一）編製《澳門特別行政區應變預案》，並根據該預案對非法干擾行為採取必要的應對行動；

（二）向民航局提供有關民航保安威脅評估的報告；

（三）參與機場保安演習；

（四）確保機場及其周邊陸上和水域範圍的治安；

（五）確保行李和貨物進出澳門特別行政區機場的關檢；

（六）調查、排除及處理爆炸品裝置；

（七）負責出入境管控及識別可能對民航構成威脅的人；

（八）如收到表明需要提高保安水平的情報，通知民航局及其他受影響實體；

（九）監控資訊網絡，確保民航網絡安全。

二、如上款所指的公共實體的設施橫跨機場空側或保安限制區與陸側的界限，又或可經該等設施由陸側通行至空側或保安限制區，該公共實體應按相關機場保安方案的規定，於該等設施實施通行管制措施、其他保安措施及程序。

第十八條

空中交通服務提供者的義務

一、空中交通服務提供者須履行第16/2022號行政法規第三十條規定的具體民航保安義務。

二、空中交通服務提供者須編製、執行及持續更新其保安方案，當中詳述所落實的保安措施及程序，以符合第16/2022號行政法規、本方案、適用的航空通告，以及在適用時尚須符合其所處機場的機場保安方案的規定。

三、如空中交通服務提供者的設施位於或臨近機場陸側、空側或保安限制區，其保安方案中對機場保安具影響性的部分須預先經機場經營人同意，以確保不減低機場保安方案中的措施及程序所擬達到的保安程度。

四、空中交通服務提供者須將保安方案或其任何修改於生效前提交民航局，以便該局評審及核准。

五、空中交通服務提供者須每兩年或在第AC/SEC/005號航空通告所指的情況下提早檢視其保安方案。

六、空中交通服務提供者須在其保安方案編入民航局要求的所有修改。

七、空中交通服務提供者須詳細記錄關於檢視、變更或核准的內容。

八、空中交通服務提供者須於保安方案生效前向相關個人及實體提供其須遵守或執行的部分。

九、如機場經營人同時亦是空中交通服務提供者，該機場經營人可將空中交通服務提供者的保安方案融入機場保安方案。

十、空中交通服務提供者須任命一名直接向主管經理負責的保安經理，其主要職責為協助編製及持續更新空中交通服務提供者保安方案，以及協調實施由其負責的民航保安措施。

十一、保安經理不得被指派可影響其履行保安經理職務的其他職務，並須獲空中交通服務提供者提供足夠的資源以有效地履行職責。

十二、如機場經營人同時亦是空中交通服務提供者，機場保安經理可同時被委任為空中交通服務提供者保安經理。

第十九條

要害部位經營人的義務

一、下列基礎設施視為要害部位：

（一）導航設備基礎設施；

（二）機場燃油供應基礎設施；

（三）機場主後備電力基礎設施。

二、要害部位經營人須編製、執行及持續更新其保安方案，當中詳述所落實的保安措施及程序，以符合第16/2022號行政法規、本方案、適用的航空通告，以及在適用時尚須符合其所處機場的機場保安方案的規定。

三、倘要害部位經營人的設施位於或臨近機場陸側、空側或保安限制區，其保安方案中對機場保安具影響性的部分須預先經機場經營人同意，以確保不減低機場保安方案中的措施及程序所擬達到的保安程度。

四、要害部位經營人須將保安方案或其任何修改於生效前提交予民航局，以便該局評審及核准。

五、要害部位經營人須每兩年或在第AC/SEC/005號航空通告所指的情況下提早檢視其保安方案。

六、要害部位經營人須在其保安方案編入民航局要求的所有修改。

七、要害部位經營人須詳細記錄關於檢視、變更或核准的內容。

八、要害部位經營人須於保安方案生效前向相關個人及實體提供其須遵守或執行的部分。

九、如機場經營人同時亦是要害部位經營人，可將要害部位經營人的保安方案融入機場保安方案內。

十、機場經營人營運的要害部位的最新清單須載於其機場保安方案。

十一、要害部位經營人須任命一名直接向主管經理負責的保安經理，其主要職責為協助編製及持續更新要害部位經營人保安方案，以及協調實施由其負責的航空保安措施。

十二、保安經理不得被指派可影響其履行保安經理職務的其他職務，並須獲要害部位經營人提供足夠的資源以有效地履行其職責。

十三、如機場經營人同時亦是要害部位經營人，機場保安經理可同時被委任為要害部位經營人保安經理。

第三章
交流

第二十條
與其他國家或地區的交流與合作

一、民航局負責建立和維持與其他國家或地區涉及民航保安範疇的交流與合作。

二、其他國家或地區的任一主管當局可向民航局請求實施額外保安措施，民航局應儘可能滿足針對該國家或地區的空運經營人營運的某個或多個特定航班的請求。

三、信息分享須遵守下列規定：

（一）民航局在有需要時應與其他國家或地區的主管當局交換關於制定民航保安方案、民航保安質量控制方案及民航保安培訓方案的信息，以實現各國各地區之間實踐與程序的一致，整體優化國際民航保安水平；

（二）民航局如得悉：

（1）針對另一國家或地區民航利益的可信保安威脅，應儘快通知該國家或地區的主管當局；在適當時，民航局應利用國際民航組織的航空保安聯絡點網絡發佈信息；

（2）已離開澳門特別行政區的航空器出現保安漏洞，應儘快通知中途及最終目的地的主管當局該保安漏洞的性質；

（三）民航保安信息的處理須遵守下列規定：

（1）須對民航保安信息進行適當的保護和管理；

（2）任何接收來自澳門特別行政區的保安信息、關於澳門特別行政區的保安信息或影響澳門特別行政區又或其他國家或地區的民航保安的信息的實體須確保安全地儲存有關信息，且僅可基於“知其所需”原則向第三方傳送該等信息；敏感的民航保安訊息須透過通知持有人其敏感性質予以識別；

（四）國際民航組織全球保安審計的信息須遵守下列規定：

（1）各國或地區的主管當局可向民航局提出取得與國際民航組織在全球保安審計計劃（*Universal Security Audit Programme, USAP*）下進行的審計相關的結果及任何糾正行動信息的請求；

（2）民航局應在可行及合理的範圍內滿足上分項所指的請求。

第二十一條
雙邊航班協定

一、澳門特別行政區與其他國家或地區之間的雙邊航班協定應公佈於《澳門特別行政區公報》。

二、上款所指的航班協定應儘可能包含民航保安條款。

第二十二條
於澳門特別行政區進行民航保安評估活動

一、其他國家或地區的主管當局不得在澳門特別行政區對任何機場或空運經營人進行保安評估，但獲民航局事先書面批准者除外。

二、上款所指批准的申請須在開展評估工作的計劃日期之前至少二十個工作日向民航局提出，並附上載有評估日期、人員及範圍的評估計劃。

三、其他國家或地區的主管當局應及時將評估結果通知民航局，未經民航局同意不得向第三方披露評估結果。

第二十三條

與國際民航組織的交流

一、澳門特別行政區應向國際民航組織通報關於澳門特別行政區民航保安主管當局的任命及後續變更。

二、在澳門特別行政區發生針對民航的非法干擾行為後，又或在澳門特別行政區註冊的航空器於任何地點遭受針對民航的非法干擾行為後，民航局應儘快向國際民航組織提供第六十七條所指的報告。

三、民航局應支持及參與國際民航組織及其他區際機構所組織的民航保安交流活動。

第二十四條

與新聞媒體的交流

一、民航局局長或其他獲許可的人員應回應新聞媒體為獲取民航保安相關信息的一般請求。

二、經營人須建立新聞媒體交流機制以回應新聞媒體獲取民航保安相關信息的請求，並將之載於其保安方案。

第四章
民航保安措施

第一節
機場

第二十五條

陸側、空側及保安限制區的劃分

一、機場經營人經考慮機場簡化手續及保安委員會的意見後，須根據第AC/SEC/009號航空通告劃分機場的陸側、空側及保安限制區。

二、機場空側及保安限制區可細分為區域。

三、進入以上兩款所指區域的權利須按照“需要前往”的原則賦予，而進入該等區域的通行管制則須符合本方案、第AC/SEC/009號航空通告及機場保安方案的規定。

四、機場經營人須劃定航空器隔離停放位置，並於機場保安方案及機場應急計劃中予以說明。

第二十六條

陸側、空側及保安限制區的保安措施

一、機場經營人須制定及實施措施和程序，並配備足夠且符合資格的人員、設施、設備，對進入機場空側及保安限制區的人、物品及車輛實施保安管制，以防止非法干擾行為。

二、機場經營人須確保在機場陸側、空側及保安限制區安裝及使用的保安設施和設備符合第AC/SEC/006號航空通告的規定。

三、機場經營人須安裝及維持機場空側及保安限制區圍界物理分隔設施的良好狀態，並指派人員對該等物理分隔設施、機場陸側、空側及保安限制區進行巡邏及檢查，以確保及時發現並消滅任何保安風險。

四、機場空側及保安限制區的通行點數量須保持至與民航高效運作相稱的最少數量，且通行點須由具備與圍網同等分隔效果的設施保護。

五、為防止空運經營人用作處理旅客及行李的物資被盜用作非法干擾行為，機場經營人須確保售票櫃檯及乘機登記設施的構造可防止旅客及公眾進入該等區域。

六、機場經營人須在機場設置閉路電視監控系統，以確保機場時刻處於保安監控之下。

七、機場經營人須確保旅客航站樓的視聽廣播定時發佈通知，以告知旅客及公眾必須遵守的基本保安措施和程序。

八、機場經營人須根據第AC/SEC/006號航空通告在機場設置適當的保安標識。

九、如需要存放無人看管物品、無人認領行李、不明行李及錯運行李，機場經營人須確保該等物件通過適當的保安措施，並存放在機場的指定區域。

十、機場經營人須制定及執行保安檢查程序，以檢查可隱藏爆炸裝置或物質的區域、設施或物品，尤其洗手間、梯間、垃圾筒、煙灰缸等。

十一、上款所指的區域、設施或物品須處於閉路電視監控下並被定時檢查。

十二、機場經營人須制定及執行對在機場發現的可疑車輛或物品的應對程序，並配備適當的爆炸品處理設備。

十三、機場經營人須採取適當的保安措施，防止未經許可的人進入機場貴賓服務區域。

十四、機場經營人須在直接進入停機坪的機場保安限制區通行點配備保安設施及車輛防撞設施。

十五、機場經營人須實施下列機場陸側保安措施：

（一）如行李寄存設施位於旅客航站樓內，機場經營人須確保對相關存放物品實施適當保安措施；

（二）旅客航站樓內不得設置公共停車場；

（三）在可觀看到航空器或保安檢查點的位置，又或在機場保安限制區上方的通道處：

（1）配置閉路電視監控系統，並頻繁巡邏，以確保及時發現並消滅任何保安風險；

（2）配置物理分隔設施以防止未經許可進入，以及防止向停泊中的航空器、機場空側或保安限制區投擲物品；

（3）在可觀看到保安檢查點的區域配置非透明的物理分隔設施；

（四）須於旅客航站樓與公共道路交界處設置車輛防撞設施。

十六、機場經營人須按風險評估的結果於機場陸側實施額外的保安措施。

第二十七條

通行管制的一般規定

一、進入機場空側或保安限制區的人及車輛須使用通行證系統或等效的方法通過通行管制，但不影響下款規定的適用。

二、進入機場空側或保安限制區的相關區域僅限於：

（一）已被空運經營人接受乘坐其航空器、持有合法旅行證件的真實旅客；

（二）持有有效機場通行證的人；

（三）持有其他許可通行的文件的人；

（四）獲許可的車輛。

第二十八條

通行證系統

一、機場經營人負責建立、實施和管理一通行證系統，並將之載於機場保安方案。

二、機場通行證和機場車輛通行證須根據本方案及第AC/SEC/009號航空通告的規定簽發。

三、機場經營人須對機場通行證及機場車輛通行證持有人的任何保安違規或可疑活動進行正式調查。

四、適用於機場通行證的規定如下：

（一）機場經營人可簽發或更新下列種類的機場通行證予需要進入機場空側或保安限制區的人：

（1）不需陪同的機場通行證；

（2）需陪同的機場通行證；

（二）僅同時符合下列條件者方可簽發或更新機場通行證：

（1）由僱主以其僱員的名義，向機場總監提出書面申請；

（2）機場總監對書面申請進行審核，以確保存有簽發或更新通行證的充分理由；

（3）在簽發或更新不需陪同的機場通行證之前，申請人須已通過背景審查，並完成由機場經營人提供的至少三十分鐘有關使用和管理通行證的培訓且通過考試；

（三）不需陪同的機場通行證有效期不得超過兩年；

（四）進入及停留在機場空側或保安限制區域時，須時刻在外衣胸部高度可見位置佩戴正面朝外的機場通行證，但第AC/SEC/011號航空通告另有規定者除外。

五、適用於機場車輛通行證的規定如下：

（一）機場經營人可簽發或更新下列種類的機場車輛通行證予需要進入機場空側或保安限制區的車輛：

（1）長期機場車輛通行證；

（2）臨時機場車輛通行證；

（二）僅同時符合下列條件者方可簽發或更新機場車輛通行證：

（1）由在機場營運的相關實體向機場總監提出書面申請；

（2）機場總監對書面申請進行審核，以確保存有發出通行證的充分理由；

（三）長期車輛通行證有效期不得超過兩年；

（四）進入和停留在機場空側或保安限制區時，須於車輛的顯眼位置展示車輛通行證，但第AC/SEC/009號航空通告另有規定者除外；

（五）機場總監須確保在機場駕駛具機場車輛通行證車輛的駕駛員為機場通行證持有人，且具備在公共道路及機場駕駛相應類別車輛的資格，並已獲悉車輛在機場運行的一切安全要求。

第二十九條

背景審查

一、須對不需陪同的機場通行證及機組成員證的申請人在其獲發相關文件之前進行背景審查。

二、背景審查須每兩年進行一次，但民航局可按保安風險評估的結果而要求於更短的期間進行背景審查。

三、背景審查旨在確保相關的人不會對民航構成不能接受的保安風險。

四、不符合資格的標準載於第AC/SEC/010號航空通告。

五、背景審查包括下列兩部分：

（一）具職權的保安部隊及保安部門從警務角度所進行的背景審查，其發出的不贊同意見具約束力；

（二）證件簽發實體從總體民航保安角度所進行的背景審查。

第三十條

人的通行管制

一、旅客持有並出示下列文件供檢查時，獲許可進入劃定供旅客使用的空側或保安限制區範圍：

（一）合法的旅行證件；

（二）離港旅客持有由空運經營人或其代理發出的真實有效的登機證或同等文件。

二、除正執行緊急救援和緊急公共利益服務的人外，僅獲發及出示有效的機場通行證或其他許可進入相關區域的文件以供檢查的旅客以外的人，方獲許可進入機場空側或保安限制區。

第三十一條

車輛的通行管制

除正執行緊急救援和緊急公共利益服務的車輛外，僅獲發及展示有效的機場車輛通行證的車輛，方獲許可進入機場空側或保安限制區。

第三十二條

工具及機場供應品的保安措施

一、機場經營人須確保進入保安限制區的工具或機場供應品通過安檢。

二、機場經營人須防止任何屬違禁物品或其部分的工具或機場供應品進入保安限制區，但預先取得機場總監書面許可者除外。

三、機場經營人須制定發出上款所指許可的程序，並將之載於其機場保安方案。

四、機場經營人及本條所指工具或機場供應品的使用實體，須建立和實施對進入保安限制區的工具及機場供應品進行記錄、追踪和監控的系統。

五、上款所指系統須接受質量控制，以確保所有物品均可核算，且須對任何差異進行調查並實施糾正措施。

六、第四款所指使用實體須制定和實施管理程序，以確保第二款所指工具或機場供應品僅用於其預定目的。

七、如生命、財產或環境受到即時的嚴重威脅，執行警務、緊急救援和緊急公共利益服務的實體可在免除安檢及免除機場總監許可的情況下，將工具帶入保安限制區。

第二節

航空器

第三十三條

航空器的保護

一、空運經營人負責其航空器的保安。

二、處於使用狀態的航空器須置於有效的監控下，以偵測未經許可的進出。

三、對處於非使用狀態的航空器，如獲許可人員不在該航空器的任何部分執行職務，通行管制須藉下列任一方式進行：

（一）所有外門均須關閉，凡用作登機、裝載和維修的設備須被適當地撤走或收回並栓固；

（二）所有外門均須以防篡改密封條封閉或上鎖。

四、在可能時，航空器須停泊在照明良好的區域並遠離機場邊界圍網。

第三十四條

航空器保安搜查及保安檢查

一、空運經營人須確保：

（一）於下列情況進行航空器保安搜查：

（1）航空器進入保安限制區之前；

（2）在旅客登上在機場保安限制區停泊並處於非使用狀態的航空器之前；

（二）於下列情況進行航空器保安檢查：

（1）在旅客登上在機場保安限制區停泊並處於使用狀態的航空器之前；

（2）在旅客完成下機後立即進行，以確保已帶走所有物品；如旅客及其客艙行李在過境期間留在航空器內，須識別所有物品並與旅客作核對；

（三）僅可在所有為準備該航空器再次飛行的人員，但不包括機組成員及進行保安搜查或檢查的人員，離開該航空器後進行搜查或檢查；如在該等人員仍留在航空器內時進行搜查或檢查，須確保已搜查或檢查的區域免於未經許可的進出，以及相關保安搜查或檢查不受干擾。

二、空運經營人須保存航空器保安搜查及保安檢查紀錄至少三個月。

第三十五條

航空器通行管制

一、對停泊中的航空器，須在航空器保安搜查或保安檢查開始後至航空器後推期間進行通行管制，以保持搜查或檢查的完整性。

二、任何人不得獲許可登上、進入或靠近航空器，但屬下列情況者除外：

（一）執行職務並出示獲空運經營人接受的身份證明文件的空運經營人或其地勤代理的工作人員；

（二）為航空器提供服務並出示獲空運經營人接受的身份證明文件的工作人員，因其職務需要而出現在該區域；

（三）響應登機召集並出示合法旅行證件及持有相關航班登機證或同等文件的旅客；

（四）由空運經營人代表陪同的人，兩者均須在執行職務且須出示獲空運經營人接受的身份證明文件；

（五）執行職務的民航局檢查員。

三、如遇任何未經許可的人靠近航空器，必須向該人提出質疑或立即向機場經營人或空運經營人報告。

四、空運經營人須對旅客航站樓與航空器間的人員流動保持有效監控。

第三十六條

空運經營人物資的保安措施

空運經營人須確保有效控制和保護機票、登機證、過境卡、行李牌、空運經營人的物資和郵件、行李封條及任何其他可用於進入空側、保安限制區或航空器的物品或文件。

第三十七條

飛行中的航空器的保安措施

須根據相關規章及第AC/SEC/012號航空通告的規定，在空運經營人保安方案或書面程序中詳細列明保護飛行中的航空器的保安措施，尤其在飛行期間對航空器駕駛艙的保護、監察駕駛艙門及防止未經許可的人進入駕駛艙的程序。

第三十八條

保安威脅增加時的保安措施

空運經營人須按照第AC/SEC/012號航空通告的規定，在威脅增加時採取適當措施。

第三節

空中交通服務提供者及要害部位經營人

第三十九條

空中交通服務提供者及要害部位經營人的保安措施

一、空中交通服務提供者及要害部位經營人須配置適當的保安設施、設備、程序及人員，以防止其設施遭受非法干擾行為。

二、空中交通服務提供者及要害部位經營人須對進入或接近其設施的人員採取保安措施。

三、就可能遇到的威脅，空中交通服務提供者及要害部位經營人須根據其應變預案，即時通知機場經營人或保安部隊及保安部門，並採取加強保安措施。

第四節
人、物品及車輛

第四十條
旅客及其客艙行李的保安管制

一、旅客及其客艙行李的安檢須遵守下列規定：

（一）機場經營人須負責按本方案及第AC/SEC/011號航空通告的規定，在其機場對所有離港旅客及其客艙行李在獲准進入保安限制區或登上航空器前進行安檢；

（二）空運經營人須確保所有旅客及其客艙行李在登上其航空器前已通過安檢；

（三）旅客航站樓內須設置離港旅客候機區，以供旅客在安檢後至登上航空器前使用，該區域的所有通行口必須實施管制或上鎖；

（四）如離港旅客候機區懷疑有未經授權的干擾，機場經營人須決定臨時關閉受影響區域；在重新開放之前，受影響的區域須進行徹底的保安搜查；

（五）用於旅客及其客艙行李安檢的保安設備須符合第AC/SEC/011號航空通告的規定，該等設備的標準運作程序載於機場經營人保安方案；

（六）在安檢設備未能運作或因其他原因而不能使用時，須對離港旅客及客艙行李實施人手搜查；

（七）如旅客身上的不明物品引發安檢設備警報，以及為識別由安檢設備從客艙行李發現的可疑物品，須實施人手搜查；

（八）機場經營人須將人手搜查程序載於其保安方案；

（九）須根據第AC/SEC/011號航空通告的規定，對一定百分比的旅客及客艙行李進行隨機人手搜查；

（十）在威脅增加及特殊情況下，民航局可指示機場經營人根據第AC/SEC/018號航空通告實施加強保安措施；

（十一）對於旅客合法持有但禁止攜帶到航空器內的物品，安檢員須告知旅客第AC/SEC/011號航空通告所規定的處理方式；

（十二）機場經營人須立即通知在機場履行警務職責的公共實體在安檢中發現根據澳門特別行政區法律及規章規定屬違法的任何物品；

（十三）對拒絕接受安檢的旅客，安檢員須告知其有關法律及規章的規定；經告知後仍拒絕安檢者，不獲許可進入保安限制區或登上航空器；

（十四）機場經營人須實施保安措施，以確保已通過安檢的旅客及客艙行李不與未通過安檢的人混合或接觸；

（十五）如已通過安檢的旅客或客艙行李與未通過安檢的人混合或接觸，須同時採取下列措施：

（1）機場經營人對出現混合或接觸的保安限制區進行清場及全面的保安搜查；

（2）離港旅客及其客艙行李須重新通過安檢後方可登上航空器；

（3）如離港旅客在發生混合或接觸後已進入航空器，須對該航空器的所有旅客及客艙行李重新進行安檢，相關航空器亦須接受保安檢查；

（十六）如在航空器起飛後發現並未正確執行與該航班有關的保安管制，在不影響第六十九條規定的情況下，獲悉該問題的經營人須按其保安方案所指程序即時將相關情況通知民航局、相關經營人及中途和最終目的地的機場的經營人；

（十七）旅客未遵守機場行為準則但仍獲准登上航空器的，機場經營人須通知有關空運經營人或旅客登上的航空器的機長。

二、過境及轉機旅客及其客艙行李的安檢須遵守下列規定：

（一）過境旅客及其客艙行李須通過上款規定的安檢，但於澳門特別行政區任何機場過境期間全程留在航空器上者除外；空運經營人在進行風險評估後須決定相關的過境旅客及其客艙行李是否於機場過境期間留在航空器上；

（二）轉機旅客及其客艙行李須通過上款規定的安檢，但澳門特別行政區與其他國家或地區已建立驗證流程和執行程序，以確保此類旅客及其客艙行李在該國家或地區的始發點已通過適當的安檢，且隨後實施保安措施，保護該等旅客及其行李自安檢後至航空器於澳門特別行政區轉機機場離港期間免受未經授權的干擾時除外；

（三）民航局可針對特定威脅或面臨嚴重威脅期間，要求對所有旅客及客艙行李進行安檢。

第四十一條

旅客以外的人的安檢

旅客以外的人及其物品在經保安檢查點進入保安限制區時，須按照上條第一款及第AC/SEC/011號航空通告的規定通過安檢，但不包括正執行緊急救援和緊急公共利益服務的人及其物品。

第四十二條

車輛的安檢

在進入保安限制區時，車輛、車輛所載的人及物品須通過安檢，但不包括正執行緊急救援和緊急公共利益服務的車輛、車輛所載的人及物品。

第四十三條

外交代表與外交郵袋

一、外交代表及其個人隨身物品均須按照與其他旅客及行李相同的方式通過安檢。

二、外交郵袋須附有可被識別其性質的外部標記，其外部封條須保持完好，且僅可裝載外交文件或公務用品。

三、外交信差須出示載有其身份及郵袋內包裹件數的官方文件，以便核實。

四、機場經營人須核實外交信差的身份及上款所指的官方文件。

五、符合第二款及第三款所指條件的外交郵袋無須通過安檢。

六、須退回不符合以上條件的外交郵袋，或在有關使館的授權代表在場的情況下，按照適用於其他客艙行李的規定進行安檢。

第四十四條

豁免保安管制

一、下列類別的人士為澳門特別行政區政府認可的貴賓，相關人士和其行李在進入機場保安限制區或登上航空器時，豁免接受本方案規定的保安管制：

（一）國王、女王／王后和王儲／女王儲；

（二）總統和國家元首；

（三）總理和政府首腦；

（四）聯合國秘書長；

（五）由政府總部事務局建議並由民航局逐案批准的其他人士。

二、在航空器上運載上款所指的人士和行李須經有關空運經營人同意。

三、政府總部事務局應就第一款所列貴賓的安排與機場經營人和有關空運經營人聯絡。

第四十五條

非公開安檢

一、對要求獲特別處理的任何人，包括攜帶貴重物品的人、佩戴心臟起搏器的人、殘疾人，以及有其他合理理由的人，尤其旅客的宗教信仰或文化習俗等，可在其他人視線範圍外對其進行安檢。

二、在上款所指情況下，該等人及其物品的安檢須符合下列規定：

（一）對全部客艙行李，以及輪椅、手杖等輔助工具進行人手搜查或通過保安設備進行安檢；

（二）用手提金屬探測器對受檢人進行安檢，如因其佩戴心臟起搏器或屬殘疾旅客而不能接受常規金屬探測安檢程序，則人手搜查；

（三）人手搜查須由與受檢人相同性別的兩名或以上安檢員執行。

第四十六條

額外安檢

一、在下列情況下，機場經營人須對有關人士實施額外安檢措施：

（一）經人手搜查後仍存有懷疑；

（二）試圖逃避安檢。

二、額外安檢措施須由兩名或以上與受檢人相同性別的安檢員在其他人視線範圍外進行。

第四十七條

運載潛在搗亂的旅客的保安措施

一、空運經營人須根據第AC/SEC/012號航空通告的規定運載潛在搗亂的旅客。

二、空運經營人須在其保安方案或書面程序中，載明並實施在運載潛在搗亂的旅客期間內確保航空器上安全的保安措施和程序。

三、空運經營人須對不受歡迎旅客的運載進行風險評估，以決定在運載過程中是否需採取額外的民航保安措施。

四、保安部隊及保安部門應將運載被驅逐出境或被拘押的旅客的陪同計劃通知空運經營人，並提前提供對該等旅客構成的威脅的評估。

五、空運經營人須對運載被驅逐出境或被拘押的旅客進行風險評估，以決定是否接受運載該等旅客及決定是否需在運載過程中採取額外的民航保安措施。

第五節

於航空器內運載武器或彈藥

第四十八條

於航空器內運載競賽用武器或軍火的保安措施

不得於航空器內運載競賽用武器或軍火，但《澳門空中航行規章》及第AC/SEC/012號航空通告另有規定者除外。

第六節

託運行李、貨物、郵件、機上供應品及空運經營人的物資及郵件

第四十九條

託運行李的保安措施

一、託運行李的接受及保護須遵守下列規定：

（一）空運經營人僅可接受持有有效機票和合法旅行證件的真實旅客的託運行李；

（二）乘機登記流程須由空運經營人或其代理執行，以確保旅客僅可在其所持機票及登記的航班上託運屬於自己的行李；

（三）在乘機登記流程中，空運經營人須確立持有機票及旅行證件的旅客與其託運行李的關聯；

（四）空運經營人須確保所有託運行李均附有合適的外部標記，以確認託運行李與旅客的一致性；

（五）託運行李於相關機場旅客航站樓的乘機登記設施或遠端乘機登記設施被接受後，須由空運經營人保管；

（六）空運經營人須確保由託運行李被接受起，直至在目的地將其交回旅客或轉交予另一空運經營人期間，實施防止託運行李受未經授權的干擾的保護及監控措施；

（七）機場經營人須只允許獲許可人員進出行李存放區、行李分揀區及裝卸區；

（八）如發現任何未經許可的人進入上項所指區域，必須向該人提出質疑或立即向機場經營人報告。

二、空運經營人不得運載未登上航空器的人的託運行李，但在該人控制範圍外的情況且通過安檢者除外。

三、託運行李的安檢須遵守下列規定：

（一）機場經營人須根據本方案及第AC/SEC/011號航空通告在其機場對託運行李進行安檢；

（二）空運經營人須確保所有託運行李在被裝載到其航空器前已通過安檢。

四、過境及轉機託運行李的安檢須遵守下列規定：

（一）過境託運行李須通過安檢，但其於澳門特別行政區任何機場過境期間全程留在航空器上，或僅出於調整載重平衡的目的而將此類行李從航空器上臨時移出至航空器旁以重新放置所載物者除外，在此情況下空運經營人須採取保安措施以防止此類行李受到未經授權的干擾；

（二）空運經營人在進行風險評估後須決定相關的過境託運行李是否於機場過境期間留在航空器上；

（三）轉機託運行李須通過安檢，但澳門特別行政區與其他國家或地區已建立驗證流程和執行程序，以確保此類託運行李在該國家或地區的始發點已通過適當的安檢，且隨後實施保安措施，保護相關行李自安檢後至航空器於澳門特別行政區轉機機場離港期間免受未經授權的干擾時除外；

（四）民航局可針對特定威脅或面臨嚴重威脅期間，要求對所有託運行李進行安檢。

五、錯運、無人認領及不明行李須遵守下列規定：

（一）機場經營人須設置附設保安管制措施的存放區，以存放錯運、無人認領及不明行李，直至其被轉運、認領或根據機場保安方案訂立的程序棄置；

（二）所有錯運、無人認領及不明行李在被存放或裝載到航空器前須通過安檢。

第五十條

貨物及郵件的保安管制

一、機場經營人須根據本方案及第AC/SEC/011號航空通告在其機場內對擬於商業航空運輸航班上運載的貨物及郵件在被裝載到航空器前通過安檢，但上述航空通告另有規定者除外。

二、空運經營人須確保貨物及郵件在被裝載到其航空器前已通過安檢，且均附有貨物保安聲明。

三、在將貨物及郵件裝載到航空器前，須於保安限制區的指定範圍內存放已通過安檢的貨物及郵件。

四、運載高風險貨物或郵件或面臨嚴重威脅的情況時，機場經營人須按照第AC/SEC/011號航空通告訂立的程序實施加強保安措施。

五、機場經營人及空運經營人須確保擬於商業航空運輸航班上運載的貨物及郵件在獲接受後，於機場的安全環境內被處理及移動，並於安檢後至運載其的航空器起飛期間保護相關貨物及郵件免受未經授權的干擾。

六、在同一航空器上繼續旅程的過境或轉機貨物及郵件須通過安檢，但其於澳門特別行政區任何機場過境或轉機期間全程留在航空器上，或僅出於調整載重平衡的目的而將相關貨物及郵件從航空器上臨時移出至航空器旁以重新放置所載物品者除外，在此情況下空運經營人須實施保安措施以防止此類貨物及郵件受到未經授權的干擾。

七、空運經營人在進行風險評估後須決定相關的過境或轉機貨物及郵件是否於機場過境或轉機期間留在航空器上。

八、不在同一航空器上繼續旅程的轉機貨物及郵件須通過安檢，但澳門特別行政區與其他國家或地區已建立驗證流程和執行程序，以確保此類貨物及郵件在該國家或地區的始發點已通過適當的安檢，且隨後實施保安措施，保護相關貨物及郵件自安檢後至航空器於澳門特別行政區轉機機場離港期間免受未經授權的干擾時除外。

九、民航局可針對特定威脅或面臨嚴重威脅期間，要求對所有貨物及郵件進行安檢。

第五十一條

機上供應品的保安管制

一、空運經營人須根據本方案及第AC/SEC/011號航空通告的規定，在其保安方案或書面程序中載明保安措施及程序以防止機上供應品中含有違禁物品。

二、機場經營人須在其機場保安方案中制定保安措施及程序，以防止他人未經許可進入位於機場以內或以外的機上供應品設施，包括航膳設施，且須實施適當的保安措施及程序以防止擬被運載於航空器上的機上供應品中含有違禁物品，並確保此等供應品在準備、儲存及運送往航空器的過程中免受未經授權的干擾。

第五十二條

空運經營人的物資及郵件的保安管制

空運經營人的物資及郵件須通過安檢並受管制，以防止其內含有違禁物品。

第七節

保安設備

第五十三條

保安設備的一般規定

一、民航局負責指定民航保安的專用設備，制定民航保安設備的規格及最低要求，以及訂定該等設備的採購、校準、操作及保修標準。

二、機場經營人、空中交通服務提供者及要害部位經營人的保安方案須詳細列明保安設備的類型、數量及位置，以及該等設備的採購、校準、操作及保修程序。

三、上款所指經營人須在其保安方案中制定保安設備故障的臨時替代安排，以保持保安水平和運行效率。

四、第二款所指經營人須在其保安方案中制定保安設備的使用和性能的檢視和監控機制，以使經營人能優化設備的性能，並制定設備採購和更換的策略。

五、民航局可根據風險評估，要求第二款所指經營人安裝和使用其保安方案未規定的保安設備。

第五十四條

採購

上條所指經營人配備的保安設備須符合第AC/SEC/006號航空通告及第AC/SEC/011號航空通告規定的規格或最低要求。

第五十五條

校準

一、第五十三條第二款所指經營人須確保每一保安設備在安裝或保修後，又或在設備生產商要求的期間內校準，以使該等設備能按第AC/SEC/006號航空通告及第AC/SEC/011號航空通告的標準運作。

二、第五十三條第二款所指經營人須制定程序以確保對校準後的設備進行驗收。

三、校準及驗收的紀錄須至少保留三年。

第五十六條

操作及保修

一、所有保安設備均須按照生產商的建議及載於相關經營人保安方案內的標準運行程序操作。

二、第五十三條第二款所指經營人須制定並定期檢視保修服務要求，包括最短的回應時間和零件保證，以確保對保安設備進行適當的保修，從而使其運作可達至預期效果。

三、第五十三條第二款所指經營人須確保制定預防性故障保修計劃，以保證所有保安設備以最佳效率運作。

四、第五十三條第二款所指經營人須確保配備具適當資格的技術人員或委派合資格的保修實體，以執行必要的設備保修工作。

第八節

招聘及培訓

第五十七條

澳門特別行政區民航保安培訓方案

載於作為本方案組成部分的附錄一的《澳門特別行政區民航保安培訓方案》，制定民航保安招聘及培訓的總目標及政策。

第五十八條

經營人的民航保安培訓方案

經營人須制定及實施其民航保安培訓方案，並附同該經營人的保安方案提交予民航局核准。

第九節

網絡安全

第五十九條

保護關鍵基礎設施及數據免受網絡攻擊

一、經營人須負責維護網絡安全。

二、經營人須協調網絡安全措施及其保安方案內的其他保安措施，尤其安檢及通行管制、保安培訓、質量控制及應變預案等有關措施，以有效預防和應對非法干擾行為。

三、本地經營人須按第13/2019號法律、適用的網絡安全規章及第AC/SEC/017號航空通告的規定，以及因應《澳門特別行政區民航保安威脅評估年度報告》的結果，編製、執行及持續更新網絡安全措施及程序。

第五章
威脅評估

第六十條
進行威脅評估的責任

一、保安部隊及保安部門負責收集、整理、評估及分發與民航相關的威脅信息。

二、民航局如得悉針對澳門特別行政區民航保安的威脅信息，應儘快通知司法警察局，以便對相關信息進行分析及評估。

三、保安部隊及保安部門應基於已收集的信息編製《澳門特別行政區民航保安威脅評估年度報告》，內容包括可能針對民航的非法干擾行為的威脅評估結果及威脅警告。

四、保安部隊及保安部門應向民航局提供《澳門特別行政區民航保安威脅評估年度報告》；民航局隨後應檢視該報告並將相關分析結果提供予所有須根據本方案制定保安方案或書面程序的經營人。

五、本地經營人須每年對其營運進行一次脆弱性評估，並根據相關評估結果檢視其保安方案，以及在需要時對其作出更新。

第六十一條
威脅級別

一、澳門特別行政區民航威脅級別分為三級：

（一）一級（低）：沒有可驗證的情報信息顯示民航運作已成為攻擊目標，但始終存在組織或個人出於任何原因進行非法干擾的可能性；

（二）二級（中）：可驗證的情報顯示民航運作有可能已成為攻擊目標；

（三）三級（高）：可驗證的情報顯示民航運作已成為具體被針對的攻擊目標。

二、根據本方案須制定保安方案或書面程序的所有經營人，須根據民航局發佈的威脅級別，按照第AC/SEC/018號航空通告的規定實施相關加強保安措施。

第六章
應變預案

第六十二條
應變預案

一、由保安部隊及保安部門負責協調及制定《澳門特別行政區應變預案》。

二、《澳門特別行政區應變預案》應訂明在應對非法干擾行為時各實體的責任，尤其：

（一）非法扣押或破壞航空器的行為；

（二）從包括機場周邊的外部點在內的地點對航空器或機場設施進行武裝攻擊或破壞；

（三）威脅作出以上兩項所指行為，例如炸彈威脅；

（四）在機場或航空器內部調查可疑的爆炸裝置，包括處置該類物品；

（五）以航空器作為武器進行攻擊，包括無人機；

（六）危害民航保安的網絡攻擊；

（七）挾持人質。

三、《澳門特別行政區應變預案》應分發予所有負責應對非法干擾行為的實體。

四、應在保安演習後或啟動《澳門特別行政區應變預案》的非法干擾行為發生後對該預案進行檢視，且在必要時進行修改。

五、經營人須按照本方案、《澳門特別行政區應變預案》、第AC/SEC/018號航空通告及機場應急計劃，制定作為其保安方案組成部分的應變預案。

第七章
非法干擾行為的應對管理

第六十三條
一般原則

一、保護生命安全是應對非法干擾行為的最主要目標，優先於所有其他考慮。

二、當生命、財產和環境受到嚴重威脅時，須採取有效措施以防止或儘可能減少損失和傷亡。

三、在沒有可能繼續談判前，談判始終優先於使用武力。

四、在採取措施救助遭遇非法干擾行為的旅客、機組成員或航空器時，須按需要尋求經營人所在國、製造國和登記國的經驗和能力。

第六十四條
初步應對

為有效應對突發事件及提高處置效率，經營人在啟動應變預案時，須考慮事件的性質、嚴重程度、可控性和影響範圍等因素，將事件分類為：

（一）第一類事件：經營人可獨立應對、無需政府實體參與處置的事件；

（二）第二類事件：機場經營人組織、協調和調度多個機場部門的人力資源後基本可應對，並僅需單一或若干政府實體的有限度支援的事件；

（三）第三類事件：機場經營人無法獨立應對，亦同時超出單一或若干政府實體的一般處置機制的範圍，且必須設立跨政府實體的指揮中心，並在指揮中心主導下，所有參與實體協調聯合應對的事件，而機場各相關部門須配合政府實體的應急行動。

第六十五條

新聞媒體

一、在發生非法干擾行為期間，所有人員均不得直接與新聞媒體溝通，所有信息的請求須轉交指定發言人並由該發言人處理，以有序且準確地發佈信息。

二、機場經營人須在其機場提供一個配備足夠設施的新聞媒體簡報室，此簡報室須與機場應急行動中心有效分隔。

第六十六條

其他支援

一、機場應急計劃和經營人應變預案須包含翻譯員、宗教專家和家庭支援人員等專家的聯繫資料和召喚程序。

二、發生涉及多人傷亡的嚴重事件時，機場經營人須在機場內提供配備足夠設施的家庭接待中心，以便在事件發生後向家庭及時提供關懷和支援。

三、機場應急計劃中須制定家庭支援計劃，並須與空運經營人協調實施，促進所提供的援助服務的一致性。

四、家庭支援計劃須考慮下列因素：

（一）家庭支援的對象；

（二）家庭支援的種類；

（三）須提供家庭支援的情況；

（四）家庭支援提供者；

（五）定期檢視和演練該計劃；

（六）適用的法例、法規和政策。

第六十七條

報告

一、在澳門特別行政區發生非法干擾行為時，民航局應將所有相關信息傳遞予：

（一）登記國；

（二）經營人所在國；

（三）在事件中死亡、受傷或被扣押作人質的公民所屬國或地區；

（四）航空器上所知的公民所屬國或地區。

二、當發生針對澳門特別行政區民航的非法干擾行為時，民航局應編製及向國際民航組織提交下列報告：

（一）關於非法干擾行為的初步報告，此報告須在事發後三十天內向國際民航組織提交；

（二）關於非法干擾行為的最終報告，此報告須在完成後即向國際民航組織提交。

第六十八條

事件檢討

民航局應在完成對涉及澳門特別行政區的非法干擾行為的調查後，聯同機場經營人、空運經營人及其他參與應對該事件的實體對事件進行全面檢討，尤其考慮是否需要針對涉事實體的現行方案及計劃作出修改。

第八章
強制性報告

第六十九條

保安事件強制性報告

一、經營人須根據第AC/SEC/016號航空通告的規定，在民航保安事件發生後的七十二小時內，向民航局提交民航保安事件報告。

二、經營人須按照其民航保安質量控制方案中詳述的調查程序，對須強制報告的保安事件進行調查。

三、有關調查結果須以保密報告提交予民航局，以考慮是否需採取進一步行動。

第九章
民航保安質量控制

第七十條

民航保安質量控制活動

一、民航局及經營人進行的民航保安質量控制活動，旨在確保法律及本方案所要求的措施和程序被適當地實施。

二、民航保安質量控制活動包括保安審計、保安檢查、保安測試、保安演習和保安事件調查。

三、載於作為本方案組成部分的附錄二的《澳門特別行政區民航保安質量控制方案》制定開展民航保安質量控制活動的要求。

第十章
民航保安的財務資源

第七十一條

財務資源

一、經營人須撥出足夠的財務資源，以確保履行其保安義務。

二、上款所指財務資源須滿足民航保安運作的需要，主要包括：

（一）營運設施及工作場地；

（二）通訊系統和設備；

（三）應對非法干擾行為和擾亂行為的設施和設備；

（四）保安設施；

（五）保安設備的採購、校準、操作及保修；

（六）民航保安質量控制活動；

（七）民航保安培訓。

附錄一

（第五十七條所指者）

澳門特別行政區民航保安培訓方案

第一章

一般規定

第一條

標的

《澳門特別行政區民航保安培訓方案》旨在：

（一）確保民航保安人員經適當的招聘、甄選、培訓及認證，以便按照規定的標準執行其職務；

（二）確保非民航保安人員接受與保安相關的培訓；

（三）確保《澳門特別行政區民航保安方案》和其他相關民航保安規章的有效實施。

第二條

法律依據

編製《澳門特別行政區民航保安培訓方案》的依據為：

（一）《國際民用航空公約》（《芝加哥公約》）附件十七；

（二）第16/2022號行政法規《空運簡化手續及民航保安制度》；

（三）《澳門特別行政區民航保安方案》。

第三條

信息公開

從《澳門特別行政區民航保安培訓方案》中獲得的任何信息，均視為敏感的民航保安訊息，公開及獲取上述信息均須符合“知其所需”原則及第AC/SEC/007號航空通告的規定。

第二章
實體

第四條
民航局

民航局應：

（一）編製、執行及持續更新《澳門特別行政區民航保安培訓方案》；

（二）評審及核准本地經營人的保安培訓方案；

（三）建立安檢員及民航保安教員的認證制度；

（四）監察本地經營人保安培訓方案的實施。

第五條
本地經營人

一、本地經營人須：

（一）編製、執行及持續更新其民航保安培訓方案，且該方案須至少包括：

（1）培訓目標及政策；

（2）指定負責民航保安培訓活動的部門或單位；

（3）招聘及甄選民航保安人員的程序及條件；

（4）培訓課程，包括課程綱要、詳細教學大綱和考試；

（5）有關使用和保養培訓輔助工具和參考資料的指引；

（6）培訓的財務及人力資源；

（7）質量評估；

（8）紀錄管理；

（二）制定年度民航保安培訓計劃；

（三）建立和促進保安文化；

（四）確保其所有人員均根據《澳門特別行政區民航保安培訓方案》、第AC/SEC/019號航空通告及其民航保安培訓方案的要求按需進行招聘、甄選、培訓及認證。

二、機場經營人須按照第AC/SEC/019號航空通告的規定，在其民航保安培訓方案中訂定對私人保安實體的人員和機場租戶的民航保安人員的招聘、甄選、培訓和認證要求。

三、其他本地經營人須按照第AC/SEC/019號航空通告的規定，在其民航保安培訓方案中訂定其服務提供者的民航保安人員的招聘、甄選、培訓和認證要求。

四、機場經營人須確保獲准在無人陪同的情況下進入機場空側或保安限制區的人按照第AC/SEC/019號航空通告的規定接受保安意識的初始培訓和複訓。

第三章
招聘、甄選、培訓及認證

第六條
民航保安人員招聘及甄選

一、民航保安人員的招聘及甄選須符合第AC/SEC/019號航空通告規定的程序及最低要求。

二、負責執行保安管制的人員須接受警務角度的背景審查。

第七條
培訓

一、本地經營人的民航保安人員和非民航保安人員均須接受與其職責相符的民航保安培訓。

二、在機場履行職責的保安部隊及保安部門人員的培訓，須按照相關專業培訓要求進行。

第八條
民航保安人員的培訓

一、民航保安人員是指專門或部分負責或參與民航保安工作的人員，包括：

（一）執行民航保安質量控制工作的人員；

（二）本地經營人的保安經理；

（三）機場私人保安實體的所有管理人員；

（四）民航保安教員；

（五）安檢員；

（六）指導、協調及監督安檢員的所有人員；

（七）其他民航保安人員尚包括：

（1）負責通行管制的人員；

（2）負責監察及巡邏的人員；

（3）負責航空器保護、航空器保安檢查及航空器保安搜查的人員；

（4）飛行人員及機艙服務員；

（5）負責行李保安包括行李確認的人員；

（6）負責處理及保護貨物及郵件的人員；

（7）負責機上及機場供應品保安的人員；

（8）負責管理機場通行證系統的人員；

（9）負責空中交通服務的人員。

二、上款（一）項至（四）項所指人員，須在執行職務起三個月內參加經民航局核准的培訓課程並通過考試，且須在完成上一次相應培訓後的兩年內參加複訓並通過考試。

三、第一款（五）項至（七）項所指人員須：

（一）在被視為具備獨立執行職務的資格前，參加經民航局核准的培訓課程並通過考試，以及獲得倘需的認證；

（二）在完成上一次培訓後的一年內參加複訓並通過考試。

第九條

非民航保安人員的培訓

一、非民航保安人員是指屬本地經營人的民航保安人員以外的所有人員。

二、非民航保安人員須在執行職務起的三個月內參加經民航局核准的保安培訓課程，並通過考試。

三、非民航保安人員須在完成上一次培訓後的三年內參加複訓並通過考試。

第十條

認證

一、完成所需培訓後，安檢員及民航保安教員須由民航局或由經適當許可的人根據第AC/SEC/019號航空通告進行認證。

二、安檢員和民航保安教員的培訓及認證制度由第AC/SEC/019號航空通告制定。

三、安檢員的認證有效期為一年，而民航保安教員的認證有效期為兩年。

第十一條

培訓資源

一、負責制定及實施民航保安培訓方案的經營人，須確保備有充足的財務及人力資源以進行所需的保安培訓。

二、本地經營人須確保其所有民航保安培訓材料持續符合現況及有效，並每兩年對所有培訓材料作出檢視，且在需要時對其作出更新。

三、本地經營人須詳細記錄檢視的內容及所作出的更新內容。

第十二條

培訓紀錄

負責制定及實施民航保安培訓方案的本地經營人，須根據第AC/SEC/019號航空通告的規定保存書面培訓紀錄。

第十三條

培訓評估及質量控制

負責制定及實施民航保安培訓方案的本地經營人須：

（一）按照第AC/SEC/019號航空通告的規定對培訓進行評估，以改善培訓的各方面，包括課程內容、學習環境、人員表現及教學方法等；

（二）確保質量控制涵蓋保安培訓方案的各方面。

附錄二

（第七十條第三款所指者）

澳門特別行政區民航保安質量控制方案

第一章

一般規定

第一條

標的

《澳門特別行政區民航保安質量控制方案》旨在：

（一）確保民航保安要求的實施符合《國際民用航空公約》（《芝加哥公約》）附件十七、《澳門特別行政區民航保安方案》及其他相關民航保安規章的規定；

（二）確保《澳門特別行政區民航保安方案》及其他相關民航保安規章所載的保安措施的有效性；

（三）確保民航保安質量控制活動的有效實施。

第二條

法律依據

編製《澳門特別行政區民航保安質量控制方案》的依據為：

（一）《國際民用航空公約》附件十七；

（二）第16/2022號行政法規《空運簡化手續及民航保安制度》；

（三）《澳門特別行政區民航保安方案》。

第三條

信息公開

從《澳門特別行政區民航保安質量控制方案》中獲得的任何信息，尤其涉及民航保安方面的要求、技術指引以及報告或民航保安質量控制活動的結果，均被視為敏感的民航保安訊息，公開及獲取以上訊息均須符合“知其所需”原則及第AC/SEC/007號航空通告的規定。

第二章
實體

第四條
民航局

民航局應：

（一）編製、執行及持續更新《澳門特別行政區民航保安質量控制方案》；

（二）制定評估有效性的措施，以促進《澳門特別行政區民航保安方案》的有效發展及實施；

（三）評審及核准本地經營人的民航保安質量控制方案；

（四）提供《澳門特別行政區民航保安質量控制方案》的實施指引；

（五）編製澳門特別行政區民航保安質量控制活動的年度總結報告，並分發予空運簡化手續及民航保安委員會的相關成員；

（六）監察本地經營人的民航保安質量控制活動及糾正行動的實施。

第五條
本地經營人

一、本地經營人須：

（一）在其組織內指定一個直接向主管經理負責的部門或單位，負責民航保安質量控制活動；

（二）編製、執行及持續更新其民航保安質量控制方案，該方案至少包括組織架構與責任、質量控制方法及程序、資源分配、結果分類、糾正行動及報告；

（三）配備已接受相關培訓的民航保安質量控制人員以滿足需要，並按要求安排複訓；

（四）制定年度民航保安質量控制活動計劃，並提交予民航局接受；

（五）為進行民航保安質量控制活動及糾正行動分配資源；

（六）向民航局提交民航保安質量控制活動年度總結報告。

二、本地經營人的主管經理須代表其組織就民航保安質量控制方案的實施負最終責任，尤其針對第十二條所指的年度計劃及任何糾正行動的實施。

第六條
機場租戶

一、經考慮相關營運特徵、執行的保安措施的重要性及保安風險等因素，機場經營人須確保執行機場保安方案中的保安措施的機場租戶，尤其私人保安實體及地勤代理，於其保安操作程序內按照機場經營人訂定的要求制定其內部質量控制措施，並將該保安操作程序提交予機場經營人核准。

二、機場經營人須針對上款所指的機場租戶進行民航保安質量控制活動。

第七條

保安部隊及保安部門

民航局可請求保安部隊及保安部門協助，以進行民航保安質量控制活動。

第八條

人力、財務及物質資源

一、民航局及經營人須確保備有足夠的資源，以進行民航保安質量控制活動。

二、上款所指資源尤其包括檢查員、其他質量控制人員及行政人員、財務資源、運輸、保安測試設備、辦公空間及其他消耗性和非消耗性的辦公材料。

第三章
人員

第九條

民航局的人員

一、民航局應確保有足夠且符合資格的檢查員執行覆蓋所有民航活動的質量控制職務，亦應確保所有涉及保安質量控制的職位的申請人符合民航局組織手冊所載的招聘要求。

二、民航局應確保執行保安審計、保安測試、保安檢查或調查保安事件的檢查員經適當培訓。

三、民航局檢查員為航空官員。

第十條

經營人的人員

一、本地經營人對擔任民航保安質量控制職務的人員的甄選及招聘，須符合《澳門特別行政區民航保安方案》附錄一《澳門特別行政區民航保安培訓方案》及第AC/SEC/019號航空通告的規定。

二、所有擔任民航保安質量控制職務的本地經營人的人員須按《澳門特別行政區民航保安培訓方案》及第AC/SEC/019號航空通告的規定完成相關培訓，並通過考試。

三、所有擔任民航保安質量控制職務的本地經營人的人員，在被視為具備獨自執行職務的資格前，必須在符合資格的人員監督下完成不少於三次民航保安質量控制活動。

第十一條

行為守則

一、民航保安質量控制活動須獨立且不受營運或商業影響，以消除對任何個人或實體的任何有利或不利的表象。

二、為取得民航保安質量控制活動的對象實體及大眾的信任，質量控制人員須以專業和模範的態度執行職務。

三、擔任民航保安質量控制活動的職務的人員須遵守下列行為守則：

（一）尊重所有接觸到的人；

（二）保持謹慎；

（三）誠實；

（四）不作出脅迫；

（五）不干擾他人執行職務；

（六）不接受或要求特殊待遇；

（七）尊重保密原則。

第四章
民航保安質量控制活動

第十二條
年度計劃

一、本地經營人須不遲於每年十一月一日向民航局提交其翌年的民航保安質量控制活動年度計劃，以便民航局接受。

二、年度計劃須至少包括：

（一）將進行的民航保安質量控制活動的類型、範圍、數量及日期；

（二）負責進行民航保安質量控制活動的質量控制人員；

（三）民航保安質量控制活動針對的實體、部門或單位。

三、本地經營人可修改年度計劃以包含任何有需要進行的額外民航保安質量控制活動，並須將修改後的計劃通知民航局。

四、在編製年度計劃時，本地經營人須考慮下列因素：

（一）澳門特別行政區的民航保安威脅程度改變；

（二）民航保安風險環境改變；

（三）機場營運範圍；

（四）航空器運行的頻率和數量；

（五）貨物和郵件業務的數量；

（六）高風險空運經營人或航班的運作；

（七）過去民航保安質量控制活動的結果；

（八）民航保安質量控制活動針對的實體在遵守民航保安要求方面的紀錄；

（九）民航保安範疇內新的和正在出現的需求；

（十）以往對保安事件作出的報告；

（十一）有關實體在上一年的運作中出現重大改變的信息，尤其修改機場佈局、新保安設備等；

（十二）來自一實體進行民航保安質量控制活動的請求。

第十三條

保安審計

一、民航局應針對經營人進行全面的民航保安審計，以確保保安要求的一致及持續實施。

二、本地經營人須針對保安要求的實施進行全面的民航保安審計，以確保其保安方案的有效實施。

三、保安審計範圍包含民航保安系統的所有方面。

四、被審計的實體、部門或單位須獲預先通知，以作準備。

五、保安審計必須包括開始簡報會及結束簡報會。

六、保安審計須至少每兩年進行一次。

七、書面審計報告須在本地經營人質量控制方案訂定的合理期間內完成。

第十四條

保安檢查

一、民航局應定期檢查經營人有效實施民航保安要求的情況。

二、本地經營人須定期檢查民航保安要求的實施情況，以確保其保安程序及措施有效實施。

三、進行保安檢查前，可作出或不作出預先通知。

四、倘作出預先通知，則該保安檢查須包含開始簡報會。

五、所有保安檢查均須包含結束簡報會。

六、保安檢查須至少每三個月進行一次。

七、書面檢查報告須在本地經營人質量控制方案訂定的合理期間內完成。

第十五條

保安測試

一、民航局應定期測試經營人有效實施民航保安程序及措施的情況。

二、本地經營人須定期測試民航保安要求的實施情況，以確保其保安程序及措施有效實施。

三、保安測試須由獲許可人員根據第AC/SEC/014號航空通告訂定的測試程序及規則以公開或隱蔽方式進行，以測試保安設備、人員或程序。

四、保安測試須至少每三個月進行一次。

五、書面測試報告須在本地經營人質量控制方案訂定的合理期間內完成。

第十六條

保安演習

一、基於空運簡化手續及民航保安委員會確認的年度演習時間表，保安部隊及保安部門應聯同本地經營人籌備每年進行一次全面保安演習。

二、經營人在被要求時，須參與全面保安演習並與主辦實體合作。

三、在完成全面保安演習的十個工作日內，所有參與實體須評估及識別其保安程序的不足並向主辦實體提交書面報告，以便主辦實體編製最終報告。

四、最終報告應分發予所有參與實體。

五、本地經營人須至少每三個月進行一次內部部分保安演習。

六、內部部分保安演習書面報告須在本地經營人質量控制方案訂定的合理期間內完成。

第十七條

保安事件的調查

一、民航局應在有需要時調查任何涉及澳門特別行政區的非法干擾行為，以及調查任何實體嚴重違反法律、規章或《澳門特別行政區民航保安方案》規定的情況。

二、根據第AC/SEC/016號航空通告的規定，相關經營人須就強制性報告的保安事件進行調查，並向民航局提交書面結果報告。

三、針對其他保安事件，相關經營人須每三個月向民航局提交已進行的調查的總結。

第五章

報告

第十八條

民航保安質量控制活動報告

一、在完成民航保安質量控制活動後，進行該等活動的實體須編製報告，並將該報告提供予該活動所針對的實體、部門或單位以便跟進。

二、民航保安質量控制活動報告須至少包含活動類型、日期和時間、參與人、活動範圍、結果、發現的問題及倘有的建議採取或強制採取的保安措施。

三、民航保安質量控制活動報告須至少保存五年。

四、為統計目的，所有不遵守規定的情況須記錄於數據庫。

五、須利用有關統計數據查明民航保安質量控制活動針對的實體、部門或單位的合規紀錄，並編製年度總結報告。

第十九條

年度總結報告

一、本地經營人須不遲於每年一月十五日向民航局提交年度總結報告。

二、年度總結報告內容須包括：

（一）本年度開展的民航保安質量控制活動及其類型；

（二）發現的問題及相應的糾正行動；

（三）糾正行動的實施情況及後續跟進情況；

（四）改進質量控制方案的建議。

第六章
糾正行動

第二十條

發現的問題及糾正行動

一、如發現違反第16/2022號行政法規、《澳門特別行政區民航保安方案》、任何適用的航空通告及相關的保安方案或書面程序的規定，民航局可向有關經營人發出書面問題以處理相關事宜，從而恢復合規性、防止該等情況再次發生，並確保對規定的持續遵守。

二、發出問題並不妨礙民航局根據適用的規章提起處罰程序。

三、經營人在收到有關問題的通知後，必須在民航局訂定的期間內：

（一）查明根本原因；

（二）建議糾正行動計劃。

四、在民航局接受糾正行動計劃後，經營人須在民航局接受的期間內，向民航局證明糾正行動的實施已達滿意程度。

五、經營人須建立類似的系統，以處理在其民航保安質量控制活動中發現的問題。

第七章
保密報告系統

第二十一條

保密報告系統

一、民航局、機場經營人及本地空運經營人均須建立保密報告系統，以便旅客、機組成員、地勤人員及公眾就保安事件或不遵守相關保安方案或其他民航保安規章要求的情況向民航局或各經營人作出通報。

二、民航局、機場經營人及本地空運經營人須在機場及其他民航設施內廣泛宣傳上款所指系統。

三、所有保密報告或任何透過保密報告取得的資料不得用於任何紀律程序或行政程序，但有關違反情況明顯因故意或重大過失造成者除外。

Programa de Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1. O Programa de Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, doravante designado por presente programa, visa salvaguardar a segurança operacional, regularidade e eficiência das operações da aviação civil na Região Administrativa Especial de Macau, doravante designada por RAEM, proporcionando a protecção necessária contra actos de interferência ilícita, através de regulamentações, medidas e procedimentos.

2. O presente programa é concebido para satisfazer as Normas e Práticas Recomendadas (*Standards and Recommended Practices, SARPs*) previstas no Anexo 17 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), bem como as disposições conexas relativas à segurança da aviação civil constantes dos demais anexos.

3. A implementação de controlos e procedimentos de segurança é feita, sempre que possível, de modo a causar o mínimo de interferência ou atraso nas actividades da aviação civil, desde que a eficácia desses controlos e procedimentos não seja comprometida.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente programa é aplicável a todas as actividades que decorram num aeródromo situado na RAEM ou numa aeronave que esteja registada ou que opere na RAEM, bem como a todas as actividades de fornecimento de bens ou prestação de serviços aos aeródromos situados na RAEM ou através deles por entidades que apliquem normas e requisitos de segurança da aviação civil e que operem em instalações situadas no interior ou no exterior desses aeródromos.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente programa, entende-se por:

1) «Programa de segurança», medidas escritas adoptadas para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita;

2) «Arrendatários do aeródromo», todas as pessoas ou entidades às quais foi atribuída uma licença, um contrato ou outro documento legal pelo operador de aeródromo que lhes permite operar ou usar instalações nesse aeródromo;

3) «Estado do operador», país ou região onde o operador da aeronave tem o seu principal local de negócios ou, se este não existir, onde o operador da aeronave tem a sua residência habitual;

4) «Aeronave em voo», uma aeronave a partir do momento em que todas as portas exteriores tenham sido fechadas para descolagem até ao momento em que qualquer uma dessas portas seja aberta depois da aterragem;

5) «Avaliação da ameaça», estimativa da probabilidade de uma tentativa de ataque ser levada a cabo contra um determinado alvo num período de tempo determinado;

6) «Exercício de segurança», exercícios de segurança de larga escala e exercícios de segurança parciais:

(1) «Exercício de segurança de larga escala», uma simulação de um acto de interferência ilícita, com o objectivo de assegurar a adequação dos planos de contingência ou dos planos de emergência do aeródromo para dar resposta a diferentes tipos de emergências;

(2) «Exercício de segurança parcial», uma simulação de um acto de interferência ilícita, com o objectivo de assegurar a adequação da resposta de cada entidade participante e dos componentes dos planos de contingência ou dos planos de emergência do aeródromo;

7) «Bagagem», bem pessoal pertencente a passageiros ou tripulação e transportado na cabina ou no porão duma aeronave em virtude de um acordo com o operador aéreo;

8) «Auditoria de segurança», exame aprofundado da observância de todos os aspectos da implementação dos requisitos de segurança da aviação civil aplicáveis e dos programas de segurança;

9) «Operadores», inclui operadores de aeródromo, operadores aéreos, prestadores de serviços de tráfego aéreo e operadores de pontos vulneráveis;

10) «Plano de emergência do aeródromo», plano que estabelece os procedimentos para o comando e coordenação das diversas entidades envolvidas na resposta a situações de emergência num aeródromo, com vista a minimizar os efeitos dessa emergência, particularmente no que respeita a salvar vidas e a manter a operacionalidade das aeronaves;

11) «Bagagem não reclamada», bagagem que chega a um aeródromo e não é levantada ou reclamada pelo seu proprietário;

12) «Bagagem não identificada», bagagem num aeródromo, com ou sem etiqueta de identificação, que não seja levantada nem identificada pelo seu proprietário;

13) «Bagagem extraviada», bagagem, involuntária ou inadvertidamente, separada dos passageiros ou da tripulação;

14) «Inspecção de segurança», exame, anunciado ou não, à eficácia da implementação de medidas de segurança específicas;

15) «Placa», área definida num aeródromo em terra, destinada a acomodar aeronaves para fins de embarque e desembarque de passageiros, carregamento e descarregamento de correio ou carga, bem como abastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção de aeronaves;

16) «Avaliação do risco», processo de detecção de perigos e avaliação sistemática dos riscos associados;

17) «Sistema de permissão de acesso», sistema de cartões ou outra documentação emitidos a pessoas que trabalham num aeródromo ou a outras pessoas que por qualquer razão necessitam de acesso autorizado ao lado ar ou a zonas restritas de segurança de um aeródromo e livre-trânsitos aeroportuários de veículos emitidos para permitir o acesso de veículos ao aeródromo;

18) «Documento de viagem», passaporte ou outro documento de identificação oficial emitido por um país, região ou organização que pode ser usado pelo seu legítimo titular para viajar;

19) «Verificação de antecedentes», verificação da identidade de uma pessoa e das suas experiências anteriores, incluindo antecedentes criminais e qualquer outra informação de segurança relevante para a verificação da aptidão dessa pessoa;

20) «Pessoas que não são passageiros», inclui, nomeadamente, pessoal do operador de aeródromo, pessoal dos operadores aéreos, visitantes, tripulação, pessoal das forças e serviços de segurança, pessoal dos estabelecimentos de retalho e pessoal de outros serviços auxiliares, que necessitam de aceder ao lado ar ou a zonas restritas de segurança de um aeródromo;

21) «Rastreio», aplicação de meios técnicos ou outros destinados a identificar ou detectar artigos proibidos;

22) «Aeronave em serviço», aeronave que se encontra estacionada e sob vigilância suficiente para detectar acessos não autorizados;

23) «Aeronave fora de serviço», aeronave que se encontra estacionada por um período superior a 12 horas ou que não se encontra sob vigilância suficiente para detectar acessos não autorizados;

24) «Trânsito», passageiros, bagagem de cabina, bagagem de porão, carga e correio que chegam e permanecem nas zonas restritas de segurança de um aeródromo na RAEM, a fim de continuar a viagem na mesma aeronave ou noutra, mas com o mesmo número de voo;

25) «Correio», correspondência e encomendas postais enviadas por e destinadas a operadores postais designados para desenvolver serviços postais, em conformidade com os diplomas legais da União Postal Universal;

26) «Transferência», passageiros, bagagem de cabina, bagagem de porão, carga e correio que chegam e permanecem nas zonas restritas de segurança de um aeródromo na RAEM, a fim de continuar a viagem na mesma aeronave ou noutra, mas com número de voo diferente;

27) «Pessoa que executa o rastreio», membro do pessoal de segurança da aviação civil responsável pela execução do rastreio;

28) «Mala diplomática», contentor com imunidade diplomática a buscas ou retenção, acompanhado pelos documentos oficiais necessários;

29) «Pessoa portadora de deficiência», pessoa cuja mobilidade se encontra limitada devido a uma incapacidade física (sensorial ou locomotora), uma deficiência mental, ou em razão da idade, doença ou qualquer outra causa ou incapacidade quando utiliza o transporte aéreo e cuja situação exige uma atenção especial e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas;

30) «Arma de desporto», qualquer arma ou munição que não é armamento bélico, incluindo peças, quer componentes quer acessórios, para tais armas ou munições;

31) «Armamento bélico», qualquer arma ou munição que é concebida ou fabricada para uso em guerra ou contra pessoas, incluindo peças, quer componentes quer acessórios, para tais armas ou munições;

32) «Área de armazenamento de bagagem», espaço onde a bagagem de porão é guardada antes de ser transportada para a aeronave e espaço onde a bagagem extraviada é guardada até ser expedida, reclamada ou de outra forma descartada;

33) «Área de triagem de bagagem», espaço onde a bagagem de porão é separada em carregamento para diferentes voos;

34) «Transporte aéreo comercial», operação de uma aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio, mediante qualquer forma de remuneração;

35) «Carga ou correio de alto risco», carga ou correio considerado uma ameaça para a aviação civil em resultado de informação específica ou que demonstra anomalias ou sinais de violação que levantam suspeita;

36) «Ameaça de bomba», ameaça comunicada, de forma anónima ou não, que sugere ou infere, falsa ou verdadeiramente, que a segurança operacional de uma aeronave em voo ou no solo, ou qualquer aeródromo ou instalações de aviação civil ou qualquer pessoa possa estar em perigo devido a um explosivo ou outro objecto ou dispositivo;

37) «Estado de fabrico», país ou região que detém a jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final de uma aeronave;

38) «Estado de matrícula», país ou região em cujo registo uma aeronave está inscrita;

39) «Teste de segurança», aferição aberta ou encoberta de uma medida de segurança da aviação civil através da simulação de uma tentativa de perpetração de um acto de interferência ilícita;

40) «Cultura de segurança», conjunto de normas, valores, atitudes e pressupostos relacionados com a segurança que são inerentes à operação diária de uma organização e são reflectidas pelas acções e comportamentos de todas as entidades e pessoal dentro da organização.

Artigo 4.º

Legislação

1. São aplicáveis à RAEM as seguintes convenções internacionais relativas à segurança da aviação civil e os respectivos protocolos de alteração:

1) Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves (Convenção de Tóquio), a que se refere o Aviso do Chefe do Executivo n.º 20/2001;

2) Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil (Convenção de Montreal), a que se refere o Aviso do Chefe do Executivo n.º 73/2001;

3) Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves (Convenção da Haia), a que se refere o Aviso do Chefe do Executivo n.º 74/2001;

4) Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, a que se refere o Aviso do Chefe do Executivo n.º 22/2004.

2. O presente programa é elaborado nos termos dos seguintes actos normativos:

1) Decreto-Lei n.º 10/91/M, de 4 de Fevereiro;

2) Regulamento Administrativo n.º 16/2022 (Sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil).

3. Na implementação e execução do presente programa, são também aplicáveis as normas relevantes constantes das leis, regulamentos e circulares aeronáuticas da RAEM, nomeadamente:

1) Código Penal;

2) Lei n.º 9/2002 (Lei de Bases da Segurança Interna da Região Administrativa Especial de Macau);

3) Lei n.º 4/2007 (Lei da actividade de segurança privada);

4) Lei n.º 13/2019 (Lei da cibersegurança);

5) Lei n.º 16/2021 (Regime jurídico do controlo de migração e das autorizações de permanência e residência na Região Administrativa Especial de Macau);

6) Regulamento Administrativo n.º 31/2003 (Regulamento sobre infracções administrativas cometidas a bordo de aeronaves civis);

7) Regulamento Administrativo n.º 10/2004 (Diploma enquadrador da actividade de aviação civil em Macau);

8) Regulamento Administrativo n.º 18/2012 (Certificação de aeródromos);

9) Regulamento de Navegação Aérea de Macau, aprovado pela Ordem Executiva n.º 43/2021;

10) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/005 (Requisitos sobre o Programa de Segurança dos Operadores) (*Requirements on Operators' Security Programme*);

11) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/006 (Integração das Medidas de Segurança da Aviação Civil na Concepção e Construção das Instalações de Aeródromos) (*Integration of Civil Aviation Security Measures in the Design and Construction of Aerodrome Facilities*);

12) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/007 (Requisitos de Proteção e Gestão de Informações de Segurança da Aviação Civil) (*Requirements on Protection and Management of Civil Aviation Security Information*);

13) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/008 (Requisitos para Aprovação dos Prestadores de Serviços de Segurança nos Aeródromos) (*Approval Requirements of Aerodrome Security Services Providers*);

14) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/009 (Requisitos de Controlo de Acesso nos Aeródromos) (*Requirements on Aerodrome Access Control*);

15) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/010 (Verificação de Antecedentes no âmbito da Segurança da Aviação Civil) (*Background Check within the scope of Civil Aviation Security*);

16) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011 (Controlo de Segurança de Pessoas, Bagagens, Veículos, Provisões, Cargas e Correios) (*Security Control on Persons, Baggage, Vehicles, Supplies, Cargo and Mail*);

17) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/012 (Medidas de Segurança da Aviação Civil dos Operadores Aéreos) (*Civil Aviation Security Measures for Air Operators*);

18) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/013 (Medidas de Segurança da Aviação Civil dos Prestadores de Serviços de Tráfego Aéreo) (*Civil Aviation Security Measures for Air Traffic Services Providers*);

19) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/014 (Requisitos sobre a Implementação de Testes de Segurança) (*Requirements on the Implementation of Security Tests*);

20) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/015 (Orientações sobre Actividades de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil e Avaliação de Segurança da Aviação Civil) (*Guidelines on Civil Aviation Security Quality Control Activities and Civil Aviation Security Assessment*);

21) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/016 (Requisitos sobre Relatórios de Incidentes de Segurança da Aviação Civil) (*Civil Aviation Security Incident Reporting Requirements*);

22) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/017 (Medidas de Segurança Cibernética) (*Cyber Security Measures*);

23) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/018 (Medidas Reforçadas de Segurança da Aviação Civil) (*Enhanced Civil Aviation Security Measures*);

24) Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019 (Requisitos para Recrutamento, Selecção, Formação e Certificação de Pessoal) (*Requirements for Personnel Recruitment, Selection, Training and Certification*).

Artigo 5.º

Gestão do presente programa

1. O presente programa deve ser revisto pelo menos uma vez em cada dois anos pela Autoridade de Aviação Civil, doravante designada por AACM, e alterado se necessário, a fim de garantir que se mantém actualizado e eficaz.

2. Para além da revisão regular referida no número anterior, a AACM deve também realizar uma revisão do presente programa nas seguintes circunstâncias:

1) Quando houver alteração do nível de ameaça à segurança da aviação civil da RAEM ou do contexto do risco;

2) Quando ocorrer uma ameaça ou um acto de interferência ilícita real;

3) Quando houver alterações à legislação ou à regulamentação relevante;

4) Quando houver alterações às competências das entidades públicas relevantes;

5) Quando houver alterações ao Anexo 17 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional ou a outros anexos relevantes;

6) Quando os resultados de actividades de controlo de qualidade de segurança da aviação civil identificarem deficiências sistemáticas na legislação, regulamentação, políticas ou sistemas relevantes.

3. Os elementos respeitantes à revisão, alteração ou aprovação devem ser pormenorizadamente documentados pela AACM.

4. A AACM deve elaborar e emitir medidas, procedimentos e orientações relevantes através de circulares aeronáuticas, a fim de promover o cumprimento dos requisitos de segurança da aviação civil estabelecidos no presente programa.

5. As circulares aeronáuticas referidas no número anterior constituem informação sensível de segurança da aviação civil, sendo a divulgação do seu conteúdo e o acesso à informação prevista em qualquer parte destas circulares aeronáuticas realizados de acordo com o princípio da «necessidade de conhecer».

Artigo 6.º

Isenções

1. A AACM pode isentar uma pessoa ou entidade do cumprimento das obrigações ou requisitos previstos no presente programa ou nas circulares aeronáuticas relacionadas, atendendo a razões de interesse público.

2. A isenção prevista no número anterior só pode ser concedida se a pessoa ou entidade demonstrar que foram estabelecidos meios alternativos para garantir níveis de segurança da aviação civil equivalentes.

3. A isenção é concedida por escrito e sujeita às condições nela especificadas.

CAPÍTULO II

Entidades

SECÇÃO I

AACM

Artigo 7.º

Autoridade competente

A AACM é a autoridade competente de segurança da aviação civil na RAEM e tem as atribuições previstas no artigo 12.º do Regulamento Administrativo n.º 16/2022.

Artigo 8.º

Comissão de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil

A Comissão de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil presta apoio ao presidente da AACM nos domínios da facilitação do transporte aéreo e da segurança da aviação civil e tem as competências referidas no artigo 20.º do Regulamento Administrativo n.º 16/2022.

SECÇÃO II

Operador de aeródromo

Artigo 9.º

Obrigações do operador de aeródromo

1. O operador de aeródromo é responsável pela manutenção da segurança no respectivo aeródromo.

2. Ao operador de aeródromo incumbe cumprir as obrigações específicas de segurança da aviação civil previstas no n.º 2 do artigo 23.º do Regulamento Administrativo n.º 16/2022.

3. O operador de aeródromo elabora, implementa e mantém actualizado o Programa de Segurança de Aeródromo, doravante designado por PSA, que descreve as medidas e procedimentos de segurança aplicados nesse aeródromo, em cumprimento do disposto no Regulamento Administrativo n.º 16/2022, no presente programa e nas circulares aeronáuticas aplicáveis.

4. O operador de aeródromo submete o PSA ou as respectivas alterações à AACM para análise e aprovação antes da sua entrada em vigor.

5. O operador de aeródromo revê o PSA uma vez em cada dois anos, ou antes desse prazo nas circunstâncias especificadas na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/005.

6. O operador de aeródromo incorpora no PSA todas as alterações exigidas pela AACM.

7. Os elementos respeitantes à revisão, alteração ou aprovação são pormenorizadamente documentados pelo operador de aeródromo.

8. Antes da entrada em vigor do PSA, são distribuídas pelo operador de aeródromo as suas partes relevantes às pessoas e entidades sujeitas ao respectivo cumprimento ou implementação.

9. O operador de aeródromo integra as necessidades de segurança da aviação civil na concepção e construção de novas instalações e nas alterações às instalações existentes no aeródromo, nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/006.

Artigo 10.º

Gestor de segurança do aeródromo

1. O operador de aeródromo nomeia um gestor de segurança do aeródromo, que reporta directamente ao director do aeródromo, tendo como funções principais colaborar na elaboração e actualização do PSA e coordenar a sua implementação.

2. Ao gestor de segurança do aeródromo não é permitida a acumulação com outras funções e são-lhe dados recursos suficientes para possibilitar o cumprimento eficaz das suas funções.

Artigo 11.º

Comissão de Facilitação e Segurança do Aeródromo

1. O operador de aeródromo cria uma Comissão de Facilitação e Segurança do Aeródromo, doravante designada por CFSA, para assistir e apoiar o director do aeródromo.

2. A CFSA tem como função principal fornecer pareceres sobre a elaboração e coordenação da implementação e gestão de medidas e procedimentos de segurança do aeródromo.

3. O regulamento de funcionamento interno da CFSA consta do PSA, incluindo informação em relação à sua presidência, composição, termos de referência, pormenores de operação e demais informação prevista na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/009.

4. A CFSA reúne pelo menos uma vez em cada ano e as actas das reuniões e pormenores das acções de acompanhamento necessárias são distribuídas à AACM e a todos os membros da CFSA.

Artigo 12.º

Entidade de segurança privada

1. O operador de aeródromo pode contratar os serviços de uma entidade de segurança privada, aprovada previamente pela AACM, para implementar as medidas e procedimentos de segurança em seu nome.

2. O contrato de prestação de serviços assinado entre o operador de aeródromo e a entidade de segurança privada está sujeito à aprovação prévia da AACM.

Artigo 13.º

Arrendatários do aeródromo

1. O operador de aeródromo assegura que os arrendatários do aeródromo cumprem as obrigações previstas no PSA.

2. O operador de aeródromo mantém uma lista actualizada dos arrendatários do aeródromo.

3. O operador de aeródromo assegura que:

1) Os arrendatários do aeródromo e os seus trabalhadores usam, a todo o tempo, quando permaneçam no lado terra, um cartão de identificação aeroportuária ou outra identificação, conforme requerido pelo PSA, para facilitar a sua correcta identificação;

2) As operações dos arrendatários do aeródromo não comprometem a segurança operacional do aeródromo e as suas operações, e não utilizam objectos que possam ser considerados artigos proibidos ou outros que possam ser usados como instrumento ou parte de um instrumento, susceptível de colocar em perigo a segurança operacional da aviação civil, salvo quando tal seja autorizado no PSA.

4. Quando as instalações dos arrendatários do aeródromo fizerem parte da separação entre o lado ar ou uma zona restrita de segurança e o lado terra do aeródromo, ou através delas seja possível aceder do lado terra ao lado ar ou a uma zona restrita de segurança, o operador de aeródromo assegura que o arrendatário em causa implementa controlo de acesso e outras medidas e procedimentos de segurança nessas instalações, em cumprimento do disposto no PSA.

SECÇÃO III

Operador aéreo

Artigo 14.º

Obrigações do operador aéreo

1. Ao operador aéreo incumbe cumprir as obrigações específicas de segurança da aviação civil previstas no artigo 26.º do Regulamento Administrativo n.º 16/2022.

2. O operador aéreo local elabora, implementa e mantém actualizado o Programa de Segurança do Operador Aéreo, doravante designado por PSOA, que descreve as medidas e procedimentos de segurança que aplica, em cumprimento do disposto no Regulamento Administrativo n.º 16/2022, no presente programa e nas circulares aeronáuticas aplicáveis.

3. O operador aéreo não local elabora, implementa e mantém actualizados os procedimentos escritos, que descrevem as medidas e procedimentos de segurança que aplica, em cumprimento do disposto no Regulamento Administrativo n.º 16/2022, no presente programa e nas circulares aeronáuticas aplicáveis, e demonstra à AACM que o seu programa de segurança da aviação civil, o programa de formação em segurança da aviação civil e o programa de controlo de qualidade da segurança da aviação civil foram aprovados pela autoridade competente do Estado do operador relevante.

4. O operador aéreo submete o PSOA ou os procedimentos escritos ou as respectivas alterações à AACM para análise e aprovação antes da sua entrada em vigor.

5. O operador aéreo revê o PSOA ou os procedimentos escritos uma vez em cada dois anos, ou antes desse prazo nas circunstâncias especificadas na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/005.

6. O operador aéreo incorpora no PSOA ou nos procedimentos escritos todas as alterações exigidas pela AACM.

7. Os elementos respeitantes à revisão, alteração ou aprovação são pormenorizadamente documentados pelo operador aéreo.

8. Antes da entrada em vigor do PSOA ou dos procedimentos escritos, são distribuídas pelo operador aéreo as suas partes relevantes às pessoas e entidades sujeitas ao respectivo cumprimento ou implementação.

Artigo 15.º

Gestor de segurança do operador aéreo local

1. O operador aéreo local nomeia um gestor de segurança, que reporta directamente ao administrador responsável, tendo como funções principais colaborar na elaboração e actualização do PSOA e coordenar a implementação das medidas de segurança da aviação aérea da responsabilidade do operador aéreo.

2. Ao gestor de segurança não podem ser incumbidas outras funções que possam prejudicar a execução das suas funções como gestor de segurança e são-lhe dados recursos suficientes pelo operador aéreo para possibilitar o cumprimento eficaz das suas atribuições.

Artigo 16.º

Piloto no comando da aeronave

1. O piloto no comando é responsável pela segurança a bordo, nos termos do artigo 27.º do Regulamento Administrativo n.º 16/2022.

2. O piloto no comando da aeronave recusa proceder à descolagem quando se verificar que as medidas de segurança exigidas por lei e pelos programas de segurança ou procedimentos escritos aplicáveis não foram tomadas.

3. O piloto no comando da aeronave pode:

1) Verificar as credenciais de embarque do pessoal e dos passageiros, com exclusão dos membros da tripulação, por forma a assegurar a segurança da aviação civil;

2) Quando tiver fundadas razões para crer que uma pessoa praticou ou está prestes a praticar, a bordo de uma aeronave em voo, um acto que possa pôr em perigo a segurança operacional, a boa ordem e a disciplina a bordo, adoptar em relação a essa pessoa as medidas razoáveis, inclusive coercivas, que se tornem necessárias para:

(1) Garantir a segurança operacional da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

(2) Manter a boa ordem e a disciplina a bordo;

(3) Permitir-lhe entregar essa pessoa às autoridades competentes ou desembarcá-la;

3) Requerer ou autorizar a assistência de outros membros da tripulação e solicitar a assistência de passageiros, quando necessário, para tomar medidas coercivas contra uma pessoa que sejam da sua competência.

SECÇÃO IV

Outras entidades

Artigo 17.º

Responsabilidades das forças e serviços de segurança

1. As forças e serviços de segurança devem manter a segurança da aviação civil da RAEM de acordo com as suas atribuições e competências, por forma a impedir e responder a actos de interferência ilícita contra aeródromos e aeronaves, incluindo, nomeadamente:

1) Elaborar o Plano de Contingência da Região Administrativa Especial de Macau e tomar as contramedidas necessárias contra actos de interferência ilícita de acordo com esse plano;

2) Providenciar relatórios de avaliação da ameaça à segurança da aviação civil à AACM;

3) Participar nos exercícios de segurança dos aeródromos;

4) Assegurar a segurança dos aeródromos e das áreas terrestres e aquáticas circundantes;

5) Assegurar a inspecção alfandegária de bagagem e carga que chegam e partem de um aeródromo situado na RAEM;

6) Investigar, remover e destruir dispositivos explosivos;

7) Providenciar controlo de migração e identificar pessoas que possam constituir uma ameaça para a aviação civil;

8) Informar a AACM e outras entidades afectadas quando tenham recebido informação indicando a necessidade de aumentar os níveis de segurança;

9) Monitorizar as redes informáticas a fim de assegurar a cibersegurança da aviação civil.

2. Quando as instalações das entidades públicas mencionadas no número anterior fizerem parte da separação entre o lado ar ou uma zona restrita de segurança e o lado terra de um aeródromo, ou através delas seja possível aceder do lado terra ao lado ar ou a uma zona restrita de segurança, a entidade pública em questão deve implementar medidas de controlo de acesso e outras medidas e procedimentos de segurança nessas instalações em cumprimento do disposto no PSA.

Artigo 18.º

Obrigações do prestador de serviços de tráfego aéreo

1. Ao prestador de serviços de tráfego aéreo incumbe cumprir as obrigações específicas de segurança da aviação civil previstas no artigo 30.º do Regulamento Administrativo n.º 16/2022.

2. O prestador de serviços de tráfego aéreo elabora, implementa e mantém actualizado o seu programa de segurança, que descreve as medidas e procedimentos de segurança que aplica, em cumprimento do disposto no Regulamento Administrativo n.º 16/2022, no presente programa, nas circulares aeronáuticas aplicáveis e, se aplicável, no PSA do aeródromo onde está localizado.

3. Quando as instalações do prestador de serviços de tráfego aéreo estiverem localizadas dentro ou numa área adjacente ao lado terra, ao lado ar ou a uma zona restrita de segurança, as partes do seu programa de segurança que tiverem impacto na segurança do aeródromo estão sujeitas à concordância prévia do operador de aeródromo, por forma a assegurar que essas partes não contribuem para a degradação do nível de segurança a ser alcançado pelas medidas e procedimentos de segurança previstos no PSA.

4. O prestador de serviços de tráfego aéreo submete o seu programa de segurança ou as respectivas alterações à AACM para análise e aprovação antes da sua entrada em vigor.

5. O prestador de serviços de tráfego aéreo revê o seu programa de segurança uma vez em cada dois anos, ou antes desse prazo nas circunstâncias especificadas na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/005.

6. O prestador de serviços de tráfego aéreo incorpora no seu programa de segurança todas as alterações exigidas pela AACM.

7. Os elementos respeitantes à revisão, alteração ou aprovação são pormenorizadamente documentados pelo prestador de serviços de tráfego aéreo.

8. Antes da entrada em vigor do programa de segurança, são distribuídas pelo prestador de serviços de tráfego aéreo as suas partes relevantes às pessoas e entidades sujeitas ao respectivo cumprimento ou implementação.

9. Quando um operador de aeródromo é simultaneamente o prestador de serviços de tráfego aéreo, este operador de aeródromo pode integrar o programa de segurança do prestador de serviços de tráfego aéreo no PSA.

10. O prestador de serviços de tráfego aéreo nomeia um gestor de segurança que reporta directamente ao administrador responsável, tendo como funções principais colaborar na elaboração e actualização do programa de segurança do prestador de serviços de tráfego aéreo e coordenar a implementação das medidas de segurança da aviação civil da sua responsabilidade.

11. Ao gestor de segurança não podem ser incumbidas outras funções que possam prejudicar a execução das suas funções como gestor de segurança e são-lhe dados recursos suficientes pelo prestador de serviços de tráfego aéreo para possibilitar o cumprimento eficaz das suas atribuições.

12. Quando um operador de aeródromo é simultaneamente o prestador de serviços de tráfego aéreo, o gestor de segurança do aeródromo pode ser nomeado, cumulativamente, gestor de segurança do prestador de serviços de tráfego aéreo.

Artigo 19.º

Obrigações do operador de um ponto vulnerável

1. São consideradas pontos vulneráveis as seguintes infra-estruturas:

1) Infra-estruturas de navegação aérea;

2) Infra-estruturas de fornecimento de combustível num aeródromo;

3) Infra-estrutura principal de reserva de fornecimento de energia eléctrica num aeródromo.

2. O operador de um ponto vulnerável elabora, implementa e mantém actualizado o seu programa de segurança, que descreve as medidas e procedimentos de segurança que aplica, em cumprimento do disposto no Regulamento Administrativo n.º 16/2022, no presente programa, nas circulares aeronáuticas aplicáveis e, se aplicável, no PSA do aeródromo onde está localizado.

3. Quando as instalações do operador de um ponto vulnerável estiverem localizadas dentro ou numa área adjacente ao lado terra, ao lado ar ou a uma zona restrita de segurança, as partes do seu programa de segurança que tiverem impacto na segurança do aeródromo estão sujeitas à concordância prévia do operador de aeródromo, por forma a assegurar que essas partes não contribuem para a degradação do nível de segurança a ser alcançado pelas medidas e procedimentos de segurança previstos no PSA.

4. O operador de um ponto vulnerável submete o seu programa de segurança ou as respectivas alterações à AACM para análise e aprovação antes da sua entrada em vigor.

5. O operador de um ponto vulnerável revê o seu programa de segurança uma vez em cada dois anos, ou antes desse prazo nas circunstâncias especificadas na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/005.

6. O operador de um ponto vulnerável incorpora no seu programa de segurança todas as alterações exigidas pela AACM.

7. Os elementos respeitantes à revisão, alteração ou aprovação são pormenorizadamente documentados pelo operador de um ponto vulnerável.

8. Antes da entrada em vigor do programa de segurança, são distribuídas pelo operador de um ponto vulnerável as suas partes relevantes às pessoas e entidades sujeitas ao respectivo cumprimento ou implementação.

9. Quando um operador de aeródromo é simultaneamente o operador de um ponto vulnerável, o programa de segurança do operador de um ponto vulnerável pode ser integrado no PSA.

10. Do PSA consta uma lista actualizada dos pontos vulneráveis operados pelo operador de aeródromo.

11. O operador de um ponto vulnerável nomeia um gestor de segurança que reporta directamente ao administrador responsável, tendo como funções principais colaborar na elaboração e actualização do programa de segurança do operador de um ponto vulnerável e coordenar a implementação das medidas de segurança da aviação da sua responsabilidade.

12. Ao gestor de segurança não podem ser incumbidas outras funções que possam prejudicar a execução das suas funções como gestor de segurança e são-lhe dados recursos suficientes pelo operador de um ponto vulnerável para possibilitar o cumprimento eficaz das suas atribuições.

13. Quando um operador de aeródromo é simultaneamente operador de um ponto vulnerável, o gestor de segurança do aeródromo pode ser nomeado, cumulativamente, gestor de segurança do operador de um ponto vulnerável.

CAPÍTULO III

Comunicação

Artigo 20.º

Comunicação e cooperação com outros países ou regiões

1. A AACM é a entidade responsável pelo estabelecimento e manutenção de comunicação e cooperação com outros países ou regiões em matéria de segurança da aviação civil.

2. Qualquer entidade competente de outro país ou região pode requerer à AACM a tomada de medidas adicionais de segurança e a AACM dever satisfazer, na medida do possível, os pedidos relativos a um voo determinado ou a voos específicos operados por operadores aéreos desse país ou região.

3. A partilha de informação fica sujeita às seguintes normas:

1) A AACM deve, conforme necessário, trocar informações com as autoridades competentes de outros países ou regiões, relativamente à elaboração do programa de segurança da aviação civil, do programa de controlo de qualidade da aviação civil e do programa de formação em segurança da aviação civil, visando estabelecer práticas e procedimentos uniformes entre países e regiões e reforçar, de um modo global, a segurança da aviação civil internacional;

2) Quando a AACM tomar conhecimento de:

(1) Informações credíveis sobre uma ameaça dirigida contra os interesses da aviação civil de outro país ou região, deve notificar, o mais cedo possível, as autoridades competentes desse país ou região; quando apropriado, deve utilizar a Rede de Pontos de Contacto relativos à Segurança da Aviação Civil da Organização da Aviação Civil Internacional, doravante designada por OACI, para facilitar a distribuição de informação;

(2) Uma falha de segurança que afecta um voo que parte da RAEM depois da partida da aeronave, deve notificar as autoridades competentes dos destinos de trânsito e final relativamente à natureza da falha, o mais cedo possível;

3) O tratamento da informação de segurança da aviação civil fica sujeito às seguintes normas:

(1) A informação de segurança da aviação civil está sujeita à protecção e tratamento apropriados;

(2) Qualquer entidade que receba informação de segurança da RAEM, sobre a RAEM ou que afecte a segurança da aviação civil da RAEM, ou de outros países ou regiões, assegura que a informação é guardada de forma segura e é apenas transmitida a terceiros com base no princípio da «necessidade de conhecer»; a informação sensível de segurança da aviação civil é identificada através de notificação ao detentor da sua natureza;

4) A informação relativa à Auditoria Universal de Segurança da OACI fica sujeita às seguintes normas:

(1) Um pedido de uma autoridade competente de um país ou região relativo aos resultados e acções correctivas após uma auditoria de segurança realizada pela OACI, no âmbito do Programa de Auditoria Universal de Segurança (*Universal Security Audit Programme, USAP*) pode ser dirigido à AACM;

(2) O pedido referido na subalínea anterior deve ser satisfeito pela AACM, na medida do que for possível e razoável.

Artigo 21.º

Acordos bilaterais de serviços aéreos

1. Os acordos bilaterais de serviços aéreos entre a RAEM e outros países ou regiões são publicados no *Boletim Oficial da Região Administrativa Especial de Macau*.

2. Os acordos referidos no número anterior devem incluir, sempre que possível, cláusulas relativas à segurança da aviação civil.

Artigo 22.º

Avaliação da segurança da aviação civil na RAEM

1. A autoridade competente de outro país ou região não pode realizar qualquer avaliação de segurança a qualquer aeródromo ou a qualquer operador aéreo na RAEM sem aprovação prévia, por escrito, da AACM.

2. O pedido de aprovação referido no número anterior é apresentado à AACM pelo menos 20 dias úteis antes da data planeada para o início da actividade, acompanhado do plano da avaliação do qual constam a data, o pessoal e o âmbito da avaliação.

3. A autoridade competente de outro país ou região deve notificar a AACM do resultado da avaliação atempadamente, não podendo divulgar tal resultado a terceiros sem consentimento da AACM.

Artigo 23.º

Comunicação com a OACI

1. A RAEM deve notificar a OACI da designação e de quaisquer alterações subsequentes da autoridade competente em matéria de segurança da aviação civil da RAEM.

2. Após a ocorrência de um acto de interferência ilícita contra a aviação civil na RAEM ou, independentemente do local da sua verificação, com uma aeronave registada na RAEM, a AACM deve enviar prontamente à OACI os relatórios mencionados no artigo 67.º.

3. A AACM deve apoiar e participar nos eventos de intercâmbio sobre segurança da aviação civil organizados pela OACI e outras agências regionais.

Artigo 24.º

Comunicação com os meios de comunicação social

1. O presidente da AACM ou outro pessoal autorizado deve responder a pedidos de informação de rotina relacionados com a segurança da aviação civil provenientes dos meios de comunicação social.

2. Os operadores estabelecem mecanismos de comunicação com os meios de comunicação social, para responder aos pedidos de informações relacionados com a segurança da aviação civil por parte dos meios de comunicação social, que consta dos respectivos programas de segurança.

CAPÍTULO IV

Medidas de segurança da aviação civil

SECÇÃO I

Aeródromos

Artigo 25.º

Designação do lado terra, lado ar e zonas restritas de segurança

1. O operador de aeródromo designa, tendo em consideração o parecer da CFSA, as áreas do aeródromo como lado terra, lado ar e zonas restritas de segurança, nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/009.

2. O lado ar e as zonas restritas de segurança do aeródromo podem ser subdivididas em zonas.

3. O direito de acesso às zonas referidas nos dois números anteriores é controlado com base na «necessidade de acesso» e o acesso a essas zonas é controlado de acordo com o presente programa, a Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/009 e o PSA.

4. O operador de aeródromo designa uma posição isolada para parqueamento de aeronaves, que é descrita no PSA e no plano de emergência do aeródromo.

Artigo 26.º

Medidas de segurança para o lado terra, lado ar e zonas restritas de segurança

1. O operador de aeródromo elabora e implementa medidas e procedimentos, e dispõe de pessoal, instalações e equipamentos suficientes e qualificados para realizar controlos de segurança relativamente a pessoas, objectos e veículos que entrem no lado ar e nas zonas restritas de segurança do aeródromo, a fim de impedir actos de interferência ilícita.

2. O operador de aeródromo assegura que as instalações e equipamentos de segurança instalados e usados no lado terra, no lado ar e nas zonas restritas de segurança do aeródromo cumprem o disposto na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/006.

3. O operador de aeródromo é obrigado a instalar e manter em boas condições barreiras de segregação físicas no perímetro do lado ar e das zonas restritas de segurança do aeródromo e destacar pessoal para realizar patrulhas de inspecção às barreiras, ao lado terra, ao lado ar e às zonas restritas de segurança, a fim de identificar e eliminar riscos de segurança de forma atempada.

4. O número de pontos de acesso ao lado ar e às zonas restritas de segurança é mantido no mínimo possível sem prejudicar a eficiência das operações de aviação civil e os pontos de acesso estão protegidos por equipamentos com o mesmo efeito de segregação de uma barreira.

5. Para evitar o furto de material usado pelos operadores aéreos no processamento de passageiros e bagagens que possa ser usado para perpetrar actos de interferência ilícita, o operador de aeródromo assegura que os balcões de venda de bilhetes e as instalações de *check-in* são estruturados por forma a evitar que os passageiros e o público possam entrar na área de trabalho.

6. O operador de aeródromo instala um sistema de monitorização por circuito fechado de televisão no aeródromo a fim de assegurar que este está constantemente sob vigilância de segurança.

7. O operador de aeródromo assegura que os sistemas de transmissão sonora e visual do terminal de passageiros emitem avisos regulares para informar os passageiros e o público das medidas e procedimentos de segurança básicos que estão obrigados a cumprir.

8. O operador de aeródromo instala sinalética de segurança adequada no aeródromo nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/006.

9. Quando se tornar necessário guardar objectos abandonados e bagagem não reclamada, não identificada e extraviada, o operador de aeródromo assegura que esses itens são objecto de medidas de segurança adequadas antes de serem guardados numa área designada do aeródromo.

10. O operador de aeródromo elabora e implementa procedimentos de verificação de segurança para áreas, instalações ou objectos nos quais possam ser ocultados dispositivos ou substâncias explosivos, nomeadamente sanitários, escadas, caixotes de lixo e cinzeiros.

11. As áreas, instalações ou objectos referidos no número anterior são submetidos a vigilância por circuito fechado de televisão e vistorias regulares.

12. O operador de aeródromo elabora e implementa procedimentos de resposta em relação a veículos ou objectos suspeitos encontrados no aeródromo e tem de estar equipado com equipamento apropriado para manuseamento de explosivos.

13. O operador de aeródromo toma as medidas de segurança apropriadas para impedir a entrada de pessoas não autorizadas na área de serviço *VIP* do aeródromo.

14. O operador de aeródromo equipa os postos de acesso de zonas restritas de segurança que permitem o acesso directo à placa com equipamento de segurança e equipamento anti-colisão de veículos.

15. O operador de aeródromo toma as seguintes medidas de segurança no lado terra:

1) Quando os depósitos de bagagens estiverem localizados no interior do edifício do terminal de passageiros, assegura que os objectos guardados foram sujeitos a medidas de segurança apropriadas;

2) Não permite a instalação de parques de estacionamento públicos no edifício do terminal de passageiros;

3) Onde uma aeronave ou um posto de controlo de segurança é visível ou quando exista uma passagem superior sobre uma zona restrita de segurança do aeródromo:

(1) Instala sistemas de monitorização por circuito fechado de televisão e realizar patrulhas frequentemente a fim de detectar e eliminar de forma atempada quaisquer riscos para a segurança;

(2) Instala barreiras de segregação físicas para evitar o acesso não autorizado e dissuadir o lançamento de objectos para aeronaves estacionadas ou para dentro do lado ar ou de uma zona restrita de segurança;

(3) Instala barreiras de segregação físicas não transparentes nas áreas onde é visível um posto de controlo de segurança;

4) Instala equipamentos anti-colisão de veículos na *interface* entre a estrada pública e o edifício do terminal de passageiros.

16. O operador de aeródromo implementa medidas de segurança adicionais no lado terra do aeródromo com base nos resultados de uma avaliação do risco.

Artigo 27.º

Requisitos gerais do controlo de acesso

1. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as pessoas e os veículos que entrem no lado ar ou nas zonas restritas de segurança do aeródromo estão sujeitos a controlo de acesso, através do uso do sistema de permissão de acesso ou meios equivalentes.

2. O acesso às zonas relevantes do lado ar ou das zonas restritas de segurança do aeródromo está limitado a:

1) Passageiros genuínos na posse de documentos de viagem legítimos e que tenham sido aceites para viajar numa aeronave por um operador aéreo;

2) Pessoas na posse de um cartão de identificação aeroportuária válido;

3) Pessoas na posse de outro documento que permita o acesso;

4) Veículos autorizados.

Artigo 28.º

Sistema de permissão de acesso

1. O operador de aeródromo é responsável pelo estabelecimento, implementação e administração do sistema de permissão de acesso, que consta do PSA.

2. A emissão de cartões de identificação aeroportuária e livre-trânsitos aeroportuários de veículos é processada nos termos do presente programa e da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/009.

3. O operador de aeródromo realiza uma investigação formal a qualquer violação ou actividade suspeita por parte de um titular de um cartão de identificação aeroportuária e de um livre-trânsito aeroportuário de veículos.

4. O cartão de identificação aeroportuária está sujeito às seguintes normas:

1) O operador de aeródromo pode emitir ou renovar os seguintes tipos de cartões de identificação aeroportuária a pessoas que tenham necessidade de aceder ao lado ar ou às zonas restritas de segurança do aeródromo:

(1) Cartão de identificação aeroportuária sem escolta;

(2) Cartão de identificação aeroportuária com escolta;

2) O cartão de identificação aeroportuária apenas é emitido ou renovado quando estejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições:

(1) O pedido é apresentado por escrito ao director do aeródromo pela entidade empregadora em nome do trabalhador;

(2) O pedido escrito é verificado pelo director do aeródromo a fim de assegurar que existe justificação suficiente para a emissão ou renovação do cartão;

(3) Antes da emissão ou renovação de um cartão de identificação aeroportuária sem escolta, o requerente foi aprovado numa verificação de antecedentes e completou pelo menos 30 minutos de formação providenciada pelo operador de aeródromo relativa ao uso e gestão do cartão, tendo passado no exame;

3) O período de validade do cartão de identificação aeroportuária sem escolta não pode exceder dois anos;

4) Salvo especificação em contrário na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011, o cartão de identificação aeroportuária é usado de forma visível à altura do peito, virado para o exterior e por fora da roupa, à entrada e durante a permanência da pessoa no lado ar ou numa zona restrita de segurança do aeródromo.

5. O livre-trânsito aeroportuário de veículos está sujeito às seguintes normas:

1) O operador de aeródromo pode emitir ou renovar os seguintes tipos de livre-trânsitos a veículos que tenham necessidade de aceder ao lado ar ou às zonas restritas de segurança do aeródromo:

(1) Livre-trânsito aeroportuário de veículo a longo prazo;

(2) Livre-trânsito aeroportuário de veículo temporário;

2) O livre-trânsito aeroportuário de veículo apenas é emitido ou renovado quando estejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições:

(1) O pedido é apresentado por escrito ao director do aeródromo pela entidade relevante que opera no aeródromo;

(2) O pedido escrito é verificado pelo director do aeródromo a fim de assegurar que existe justificação suficiente para a emissão do livre-trânsito;

3) O período de validade do livre-trânsito aeroportuário de veículo a longo prazo não pode exceder dois anos;

4) Salvo especificação em contrário na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/009, o livre-trânsito aeroportuário de veículo é exibido numa posição proeminente e visível no veículo à entrada e durante a permanência do veículo no lado ar ou numa zona restrita de segurança do aeródromo;

5) O director do aeródromo deve certificar-se que os condutores de veículos aos quais é emitido um livre-trânsito de veículos são portadores de um cartão de identificação aeroportuária, estão qualificados para conduzir a classe de veículos relevante na via pública e no aeródromo e receberam instruções relativamente a todos os requisitos de segurança operacional para a operação de veículos no aeródromo.

Artigo 29.º

Verificação de antecedentes

1. Ficam sujeitos a um processo de verificação de antecedentes os requerentes de cartões de identificação aeroportuária sem escolta e os requerentes de certificados de membro da tripulação antes de lhes serem emitidos os documentos relevantes.

2. O processo de verificação de antecedentes é realizado uma vez em cada dois anos, podendo a AACM determinar que a verificação de antecedentes ocorra num intervalo mais curto, na sequência dos resultados de uma avaliação do risco de segurança.

3. O objectivo da verificação de antecedentes é assegurar que a pessoa em causa não constitui um risco de segurança inaceitável para a aviação civil.

4. Os critérios de desqualificação constam da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/010.

5. A verificação de antecedentes inclui as seguintes duas partes:

1) Uma verificação de antecedentes na perspectiva policial, realizada pelas forças e serviços de segurança competentes, cujo parecer negativo é vinculativo;

2) Uma verificação de antecedentes na perspectiva da segurança geral da aviação civil, realizada pela entidade emissora.

Artigo 30.º

Controlo de acesso de pessoas

1. É permitido o acesso dos passageiros ao lado ar ou a zonas restritas de segurança designadas para serem usadas pelos passageiros, desde que tenham na sua posse e apresentem para inspecção:

1) Um documento de viagem legítimo;

2) Um cartão de embarque ou documento equivalente válido e autêntico emitido pelo operador aéreo ou pelo seu agente, para passageiros de partida.

2. Com excepção de pessoas que se encontrem no exercício de funções de salvamento de emergência e de prestação de serviços de interesse público urgentes, só é permitido o acesso de pessoas que não são passageiros ao lado ar ou às zonas restritas de segurança do aeródromo, desde que lhes tenha sido emitido e apresentem para inspecção um cartão de identificação aeroportuária válido ou outro documento válido que permita o acesso à área em causa.

Artigo 31.º

Controlo de acesso de veículos

Com excepção dos veículos que se encontrem no exercício de funções de salvamento de emergência e de prestação de serviços de interesse público urgentes, só é permitido o acesso de veículos ao lado ar ou às zonas restritas de segurança do aeródromo, desde que lhes tenha sido emitido e exibam um livre-trânsito aeroportuário de veículo válido.

Artigo 32.º

Medidas de segurança para ferramentas e provisões do aeródromo

1. O operador de aeródromo assegura que as ferramentas ou as provisões do aeródromo que entram numa zona restrita de segurança são sujeitas a rastreio.

2. Ao operador de aeródromo incumbe evitar que qualquer ferramenta ou provisão do aeródromo que seja um artigo proibido, ou parte de um artigo proibido, seja introduzida na área restrita de segurança, a menos que tenha sido previamente autorizada por escrito pelo director do aeródromo.

3. O operador de aeródromo elabora procedimentos para a emissão da autorização referida no número anterior, que constam do PSA.

4. O operador de aeródromo e a entidade utilizadora das ferramentas ou provisões do aeródromo mencionadas no presente artigo estabelecem e implementam sistemas para registar, rastrear e monitorizar esses itens que tenham sido introduzidos na zona restrita de segurança.

5. Os sistemas referidos no número anterior são objecto de controlo de qualidade a fim de assegurar que todos os objectos possam ser contabilizados, sendo qualquer discrepância investigada e objecto de acções correctivas.

6. A entidade utilizadora referida no n.º 4 elabora e implementa procedimentos de gestão para assegurar que as ferramentas ou as provisões de aeródromo mencionadas no n.º 2 apenas são usadas para os fins a que se destinam.

7. Quando as vidas, bens ou ambiente estiverem séria e iminentemente ameaçados, as ferramentas podem ser introduzidas nas zonas restritas de segurança pelas entidades com funções de polícia, salvamento de emergência e serviços de interesse público urgentes, sem rastreio e sem autorização do director do aeródromo.

SECÇÃO II

Aeronaves

Artigo 33.º

Protecção de aeronaves

1. O operador aéreo é responsável pela segurança das suas aeronaves.

2. Uma aeronave em serviço é colocada sob vigilância suficiente para detectar acessos não autorizados.

3. Em relação a aeronaves fora de serviço, quando o pessoal autorizado não estiver a exercer funções em qualquer parte da aeronave, o acesso é controlado por qualquer uma das seguintes formas:

1) Todas as portas exteriores são fechadas e o equipamento de embarque, carregamento e manutenção é retirado ou recolhido, conforme aplicável, e seguro;

2) Em todas as portas exteriores são aplicados selos de segurança que revelem sinais evidentes em caso de tentativa de violação ou fechaduras.

4. Sempre que possível, a aeronave é estacionada numa área bem iluminada, longe da barreira física que protege o perímetro do aeródromo.

Artigo 34.º

Buscas e verificações de segurança da aeronave

1. Os operadores aéreos asseguram que:

1) As suas aeronaves são sujeitas a buscas de segurança nas seguintes circunstâncias:

(1) Antes de serem levadas para uma zona restrita de segurança;

(2) Antes do embarque dos passageiros em aeronaves fora de serviço estacionadas numa zona restrita de segurança;

2) As suas aeronaves são sujeitas a verificações de segurança nas seguintes circunstâncias:

(1) Antes do embarque dos passageiros em aeronaves em serviço estacionadas numa zona restrita de segurança;

(2) Imediatamente após o desembarque dos passageiros a fim de assegurar que todos os artigos foram removidos; se os passageiros e a sua bagagem de cabina permanecerem a bordo da aeronave durante a paragem em trânsito, todos os artigos são positivamente identificados e reconciliados com os respectivos passageiros;

3) As buscas e verificações de segurança são realizadas depois de todo o pessoal que entrou na aeronave para prepará-la para o próximo voo, excepto a tripulação e o pessoal que realiza as buscas ou verificações de segurança, ter saído da aeronave ou quando estes estiverem a bordo, as áreas objecto de buscas ou verificações de segurança estão protegidas contra acessos não autorizados e não há interferência com a busca ou verificação de segurança que se encontra a decorrer.

2. Os operadores aéreos mantêm os registos das buscas e verificações de segurança das aeronaves durante, pelo menos, três meses.

Artigo 35.º

Controlo de acesso às aeronaves

1. O controlo de acesso a aeronaves estacionadas é realizado desde o início da busca ou da verificação de segurança da aeronave até ao seu reboque, por forma a manter a integridade da busca ou verificação de segurança.

2. Não é permitido a uma pessoa embarcar, ter acesso ou estar na proximidade de uma aeronave a menos que essa pessoa seja:

1) Trabalhador do operador aéreo ou do agente de assistência em escala no exercício de funções, exibindo identificação aceite pelo operador aéreo;

2) Trabalhador que presta serviços à aeronave, exibindo identificação aceite pelo operador aéreo, cujas funções requerem a sua presença no local;

3) Passageiro que responde a uma chamada para o embarque, apresentando um documento de viagem legítimo e na posse de um cartão de embarque ou documentação equivalente processados para aquele voo;

4) Pessoa acompanhada por um representante do operador aéreo, ambos no exercício de funções e exibindo identificação aceite pelo operador aéreo;

5) Inspectores da AACM no exercício das suas funções.

3. Uma pessoa não autorizada presente na proximidade de uma aeronave é questionada ou reportada imediatamente ao operador de aeródromo ou ao operador aéreo.

4. O operador aéreo mantém uma vigilância suficiente sobre os movimentos de pessoas entre os terminais de passageiros e as aeronaves.

Artigo 36.º

Medidas de segurança para o material do operador aéreo

O operador aéreo assegura o controlo e a protecção eficazes de bilhetes, cartões de embarque, cartões de trânsito, etiquetas de bagagem, material e correio do operador aéreo, selos de bagagem e outros objectos ou documentos que possam ser usados para aceder ao lado ar, a uma zona restrita de segurança ou a uma aeronave.

Artigo 37.º

Medidas de segurança para uma aeronave em voo

O PSOA ou os procedimentos escritos especificam as medidas de segurança para proteger uma aeronave em voo, nomeadamente os procedimentos de protecção da cabina de pilotagem durante o voo, de vigilância da porta da cabina de pilotagem e de impedimento da entrada de pessoas não autorizadas na cabina de pilotagem, nos termos da regulamentação relevante e da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/012.

Artigo 38.º

Medidas de segurança em caso de alto nível de ameaça

O operador aéreo toma as medidas adequadas em caso de alto nível de ameaça, de acordo com a Circular Aeronáutica n.º AC/ /SEC/012.

SECÇÃO III

Prestadores de serviços de tráfego aéreo e operadores de pontos vulneráveis

Artigo 39.º

Medidas de segurança dos prestadores de serviços de tráfego aéreo e operadores de pontos vulneráveis

1. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os operadores de pontos vulneráveis dispõem de instalações, equipamentos, procedimentos e pessoal de segurança adequados para proteger as suas instalações contra actos de interferência ilícita.

2. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os operadores de pontos vulneráveis implementam medidas de segurança para pessoas que acedem ou se aproximam das suas instalações.

3. Em resposta a uma possível ameaça, os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os operadores de pontos vulneráveis notificam imediatamente o operador de aeródromo ou as forças e serviços de segurança e implementam medidas de segurança reforçadas, nos termos dos seus planos de contingência.

SECÇÃO IV

Pessoas, objectos e veículos

Artigo 40.º

Controlo de segurança para passageiros e sua bagagem de cabina

1. O rastreio dos passageiros e da sua bagagem de cabina está sujeito às seguintes normas:

1) O operador de aeródromo é responsável pelo rastreio no seu aeródromo de todos os passageiros de partida e da sua bagagem de cabina antes de lhes ser permitido o acesso a uma zona restrita de segurança ou antes do embarque numa aeronave, nos termos do presente programa e da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011;

2) O operador aéreo assegura que todos os passageiros e sua bagagem de cabina são rastreados antes do embarque na sua aeronave;

3) É estabelecida, no terminal de passageiros, uma área de espera para uso dos passageiros de partida depois de terem completado o rastreio e antes de embarcarem numa aeronave, sendo todos os pontos de acesso a essa área controlados ou vedados;

4) Quando haja suspeita de uma interferência não autorizada na área de espera para passageiros de partida, o operador de aeródromo determina o encerramento temporário da área afectada e esta área é sujeita a uma busca de segurança minuciosa antes de ser reaberta;

5) O equipamento de segurança usado para o rastreio de passageiros e da sua bagagem de cabina fica sujeito ao disposto na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011 e os procedimentos operacionais padrão desse equipamento constam do PSA;

6) Quando o equipamento de rastreio não estiver a funcionar correctamente ou não puder ser usado por qualquer razão, são realizadas revistas manuais a todos os passageiros de partida e a toda a bagagem de cabina;

7) As revistas manuais são igualmente realizadas sempre que um objecto não identificado num passageiro activar o alarme do equipamento de rastreio, para identificar quaisquer objectos suspeitos detectados na bagagem de cabina pelos equipamentos de rastreio;

8) O operador de aeródromo especifica no PSA os procedimentos a seguir na realização de revistas manuais;

9) Uma percentagem de revistas manuais aleatórias são realizadas a passageiros e bagagem de cabina nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011;

10) Em caso de alto nível de ameaça e em circunstâncias especiais, a AACM pode instruir o operador de aeródromo para implementar medidas de segurança reforçadas, nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/018;

11) Em relação aos artigos legalmente possuídos pelos passageiros mas cujo transporte é proibido a bordo de uma aeronave, o pessoal que realiza o rastreio informa os passageiros dos métodos de tratamento especificados na Circular Aeronáutica n.º AC/ /SEC/011;

12) Qualquer artigo ilegal nos termos da legislação e regulamentação da RAEM encontrado no decurso do processo de rastreio é reportado imediatamente pelo operador de aeródromo às entidades públicas que exercem funções de polícia relevantes nesse aeródromo;

13) Os passageiros que recusem ser submetidos a rastreio são informados pela pessoa que executa o rastreio sobre a legislação e a regulamentação relevantes e aqueles que, ainda assim, recusem ser submetidos a rastreio não são autorizados a entrar nas zonas restritas de segurança ou a bordo de uma aeronave;

14) O operador de aeródromo implementa medidas de segurança para garantir que os passageiros e a respectiva bagagem de cabina já rastreados não se misturam ou entram em contacto com as pessoas não rastreadas;

15) Em caso de mistura ou contacto entre passageiros ou respectiva bagagem de cabina já rastreados com as pessoas não rastreadas, são tomadas as seguintes medidas, cumulativamente:

(1) O operador de aeródromo evacua a área restrita de segurança onde a mistura ou contacto ocorreu e realiza uma busca de segurança completa;

(2) Os passageiros de partida e a sua bagagem de cabina são submetidos a um novo rastreio antes de serem autorizados a embarcar numa aeronave;

(3) No caso de um passageiro de partida ter tido acesso a uma aeronave depois de uma mistura ou contacto, todos os passageiros e bagagem de cabina são submetidos a um novo rastreio e a aeronave em causa é submetida a uma verificação de segurança;

16) No caso de se verificar, depois da partida de uma aeronave, que houve uma falha na implementação dos controlos de segurança em relação àquele voo, o operador que tem conhecimento de tal falha dá conhecimento imediato da situação relevante à AACM, aos operadores afectados e aos operadores dos aeródromos de trânsito e de destino, nos termos dos procedimentos previstos no programa de segurança desse operador, sem prejuízo do disposto no artigo 69.º;

17) Quando um passageiro não cumprir as regras de conduta no aeródromo, mas, ainda assim, lhe for permitido embarcar numa aeronave, o operador de aeródromo informa o operador aéreo ou o piloto no comando da aeronave em que o passageiro embarca.

2. O rastreio dos passageiros em trânsito e em transferência e da sua bagagem de cabina está sujeito às seguintes normas:

1) Os passageiros em trânsito e a sua bagagem de cabina são sujeitos ao rastreio previsto no número anterior, salvo quando permanecerem a bordo durante a totalidade do seu trânsito num aeródromo situado na RAEM; o operador aéreo determina, com base na avaliação do risco, se os passageiros e as suas bagagens de cabina permanecem a bordo durante a duração do seu trânsito num aeródromo;

2) Os passageiros em transferência e as suas bagagens de cabina são sujeitos ao rastreio previsto no número anterior, salvo quando tenham sido estabelecidos processos de validação e procedimentos de implementação entre a RAEM e outro país ou região, que assegurem que estes passageiros e respectiva bagagem de cabina foram rastreados a um nível apropriado no ponto de origem desse país ou região, e subsequentemente são implementadas medidas de segurança para os proteger de interferência não autorizada desde o momento da realização do rastreio até à partida da aeronave no aeródromo de transferência localizado na RAEM;

3) A AACM pode, em resposta a uma ameaça concreta ou durante um período de ameaça elevada, determinar que todos os passageiros e bagagem de cabina são objecto de rastreio.

Artigo 41.º

Rastreio de pessoas que não são passageiros

Com excepção de pessoas no exercício de funções de salvamento de emergência e de prestação de serviços urgentes de interesse público, bem como dos objectos que transportam, as pessoas que não são passageiros e os objectos que transportam, ao passarem pelos postos de controlo de segurança para uma zona restrita de segurança, são rastreados nos termos do disposto no n.º 1 do artigo anterior e da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011.

Artigo 42.º

Rastreio de veículos

Com excepção dos veículos no exercício de funções de salvamento de emergência e de prestação de serviços urgentes de interesse público, bem como das pessoas e dos objectos neles transportados, os veículos, as pessoas e os objectos neles transportados são sujeitos a rastreio ao entrarem numa zona restrita de segurança.

Artigo 43.º

Agentes diplomáticos e mala diplomática

1. Os agentes diplomáticos e os seus objectos pessoais são rastreados da mesma forma que os outros passageiros e bagagem sujeitos a rastreio.

2. A mala diplomática é marcada exteriormente de forma a identificar a sua natureza, mantendo-se intacto o selo exterior, e só pode conter documentos diplomáticos ou artigos para uso oficial.

3. O correio diplomático exibe o documento oficial do qual constam a qualidade em que actua e o número de pacotes que constituem a mala diplomática, para efeitos de verificação.

4. O operador de aeródromo verifica a identidade do correio diplomático e o documento oficial mencionado no número anterior.

5. As malas diplomáticas que cumpram as condições estabelecidas nos n.os 2 e 3 não são sujeitas a rastreio.

6. As malas diplomáticas que não cumpram as condições acima indicadas são devolvidas ou, na presença de um representante autorizado pela missão diplomática, são sujeitas a rastreio da mesma forma que a restante bagagem de cabina.

Artigo 44.º

Isenção de controlo de segurança

1. As seguintes categorias de *VIPs* reconhecidos pelo Governo da RAEM estão isentos dos controlos de segurança previstos no presente programa relativamente à sua pessoa e bagagem quando entram numa zona restrita de segurança ou embarcam numa aeronave:

1) Rei, rainha e príncipe herdeiro ou princesa herdeira;

2) Presidentes e Chefes de Estado;

3) Primeiros-Ministros e Chefes de Governo;

4) Secretário-Geral das Nações Unidas;

5) Outras pessoas indicadas pela Direcção dos Serviços para os Assuntos da Sede do Governo, doravante designada por DSASG, e aprovadas pela AACM caso a caso.

2. O transporte a bordo de uma aeronave das pessoas e bagagens referidas no número anterior fica sujeito à concordância do operador aéreo em causa.

3. A DSASG deve comunicar com o operador de aeródromo e o operador aéreo em causa relativamente aos arranjos para os *VIPs* mencionados no n.º 1.

Artigo 45.º

Rastreio privado

1. Quaisquer pessoas que necessitem de tratamento especial, incluindo pessoas que transportam materiais de elevado valor, pessoas com regulador cardíaco, pessoas portadoras de deficiência ou por outras razões justificadas, nomeadamente crenças religiosas ou práticas culturais do passageiro, podem ser rastreadas numa área fora da vista de outras pessoas.

2. Nas situações referidas no número anterior, as pessoas e os seus objectos são rastreados:

1) Por revista manual ou equipamento de segurança de toda a bagagem de cabina e dispositivos de assistência, tais como cadeiras de rodas e bengalas;

2) Por um detector de metais portátil ou, no caso de uma pessoa com regulador cardíaco ou uma pessoa portadora de deficiência que não possa ser submetida aos procedimentos normais de detecção de metais, por revista manual;

3) No caso de revista manual, por duas ou mais pessoas que executam o rastreio do mesmo sexo da pessoa sujeita a revista.

Artigo 46.º

Rastreio adicional

1. O operador de aeródromo aplica medidas de rastreio adicional à pessoa em causa nas seguintes situações:

1) Subsistem dúvidas após a realização das revistas manuais;

2) Tentou evitar o rastreio.

2. As medidas de rastreio adicional são realizadas por duas ou mais pessoas que executam o rastreio do mesmo sexo da pessoa sujeita a revista numa área fora da vista de outras pessoas.

Artigo 47.º

Medidas de segurança para o transporte de passageiros potencialmente perturbadores

1. O operador aéreo transporta passageiros potencialmente perturbadores de acordo com o disposto na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/012.

2. O operador aéreo inclui no seu PSOA ou nos procedimentos escritos e implementa medidas e procedimentos de segurança para garantir a segurança operacional a bordo das suas aeronaves quando transportarem passageiros potencialmente perturbadores.

3. O operador aéreo realiza uma avaliação do risco relativa ao transporte de passageiros considerados inadmissíveis e decide se é necessário tomar medidas adicionais de segurança da aviação civil durante o transporte.

4. As forças e serviços de segurança devem notificar o operador aéreo do plano de escolta de passageiros expulsos ou sob custódia e providenciar antecipadamente uma avaliação da ameaça representada por esses passageiros.

5. O operador aéreo realiza uma avaliação do risco relativamente ao transporte de passageiros expulsos ou sob custódia e decide se transporta esses passageiros e se é necessário tomar medidas adicionais de segurança da aviação civil durante o transporte.

SECÇÃO V

Transporte de armas ou munições em aeronave

Artigo 48.º

Medidas de segurança para o transporte de armas de desporto ou armamento bélico numa aeronave

As armas de desporto ou armamento bélico não podem ser transportados numa aeronave, a não ser nos termos do disposto no Regulamento de Navegação Aérea de Macau e na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/012.

SECÇÃO VI

Bagagem de porão, carga, correio, provisões de bordo e material e correio do operador aéreo

Artigo 49.º

Medidas de segurança para a bagagem de porão

1. A aceitação e a protecção da bagagem de porão ficam sujeitas às seguintes normas:

1) O operador aéreo só pode aceitar bagagem de porão de passageiros genuínos titulares de um bilhete válido e de documentos de viagem legítimos;

2) O processo de *check-in* é realizado pelo operador aéreo ou pelo seu agente a fim de assegurar que nenhum passageiro é autorizado a fazer o *check-in* da bagagem de porão que não seja sua e que o transporte é efectuado no voo para o qual foi reservado o bilhete e feito o *check-in*;

3) Durante o processo de *check-in*, o operador aéreo estabelece uma relação positiva entre o passageiro portador de um bilhete e de documento de viagem e a sua bagagem de porão;

4) O operador aéreo assegura que toda a bagagem de porão está correctamente marcada exteriormente para permitir a reconciliação entre a bagagem e o passageiro;

5) O operador aéreo assume a custódia da bagagem de porão após a sua aceitação no balcão de *check-in* no terminal de passageiros do aeródromo ou nas instalações de *check-in* remoto;

6) O operador aéreo assegura a implementação de medidas para proteger e monitorizar a bagagem de porão desde o momento da sua aceitação até que seja devolvida ao passageiro no destino ou transferida para outro operador aéreo a fim de evitar interferências não autorizadas;

7) O operador de aeródromo restringe o acesso às áreas de armazenamento, triagem e carregamento e descarregamento de bagagem apenas a pessoal autorizado;

8) A presença de pessoas não autorizadas nas áreas referidas na alínea anterior é questionada ou reportada imediatamente ao operador de aeródromo.

2. O operador aéreo não pode transportar a bagagem de porão de uma pessoa que não tenha embarcado na aeronave, salvo por razões independentes da vontade dessa pessoa e depois de realizado o rastreio.

3. O rastreio da bagagem de porão fica sujeito às seguintes normas:

1) O operador de aeródromo é responsável pelo rastreio da bagagem de porão no seu aeródromo, nos termos do presente programa e da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011;

2) O operador aéreo assegura que todas as bagagens de porão foram rastreadas antes de serem carregadas na sua aeronave.

4. O rastreio da bagagem de porão em trânsito e transferência fica sujeito às seguintes normas:

1) A bagagem de porão em trânsito é sujeita a rastreio, salvo quando permanecer a bordo durante a totalidade do seu trânsito num aeródromo situado na RAEM ou quando essa bagagem for retirada apenas temporariamente da aeronave para facilitar a reorganização da carga para efeitos de peso e balanceamento, situação na qual o operador aéreo é obrigado a implementar medidas de segurança para evitar interferências não autorizadas nessa bagagem;

2) O operador aéreo determina, com base numa avaliação do risco, se a bagagem de porão permanece a bordo da aeronave durante o trânsito num aeródromo;

3) A bagagem de porão em transferência é sujeita a rastreio, salvo quando forem estabelecidos processos de validação e procedimentos de implementação entre a RAEM e outro país ou região que asseguram que a bagagem de porão foi rastreada a um nível apropriado no ponto de origem desse país ou região, e subsequentemente são implementadas medidas de segurança para a proteger de interferência não autorizada desde o momento da realização do rastreio até à partida da aeronave no aeródromo de transferência localizado na RAEM;

4) A AACM pode, em resposta a uma ameaça concreta ou durante um período de existência de ameaça elevada, determinar que toda a bagagem de porão é sujeita a rastreio.

5. A bagagem extraviada, não reclamada e não identificada fica sujeita às seguintes normas:

1) O operador de aeródromo estabelece uma área de armazenamento de bagagem com medidas de controlo de segurança, na qual a bagagem extraviada, não reclamada e não identificada é guardada até ser expedida, reclamada ou eliminada de acordo com os procedimentos estabelecidos no PSA;

2) Toda a bagagem extraviada, não reclamada e não identificada é submetida a rastreio antes de ser guardada ou carregada numa aeronave.

Artigo 50.º

Controlo de segurança para carga e correio

1. O operador de aeródromo é responsável pelo rastreio da carga e do correio destinados a serem transportados em voos de transporte aéreo comercial no seu aeródromo antes de serem carregados numa aeronave, nos termos do presente programa e da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011, salvo disposição em contrário na referida circular aeronáutica.

2. O operador aéreo assegura que a carga e o correio foram objecto de rastreio antes de serem carregados a bordo de uma aeronave e são acompanhados da Declaração de Segurança de Remessa.

3. A carga e o correio rastreados são guardados numa área designada na zona restrita de segurança enquanto não forem carregados numa aeronave.

4. No transporte de carga ou correio de alto risco ou sob ameaça elevada, o operador de aeródromo implementa medidas de segurança reforçadas de acordo com os procedimentos estabelecidos na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011.

5. O operador de aeródromo e o operador aéreo asseguram que, após aceitação, a carga e o correio destinados a serem transportados em voos de transporte aéreo comercial são manuseados e movimentados num ambiente seguro dentro do aeródromo e são protegidos de interferências não autorizadas desde o momento da realização do rastreio até à partida da aeronave.

6. A carga e o correio em trânsito ou em transferência que continuem a sua viagem na mesma aeronave são sujeitos a rastreio, salvo quando permanecerem a bordo durante a totalidade do seu trânsito ou transferência num aeródromo situado na RAEM ou quando essa carga e correio forem removidos apenas temporariamente da aeronave para facilitar a reorganização da carga para efeitos de peso e balanceamento, situação na qual o operador aéreo é obrigado a implementar medidas de segurança para impedir interferências não autorizadas na carga e no correio.

7. O operador aéreo determina, com base numa avaliação do risco, se a carga e o correio permanecem a bordo da aeronave durante o trânsito ou transferência num aeródromo.

8. A carga e o correio em transferência que não continuem a sua viagem na mesma aeronave são sujeitos a rastreio, salvo quando forem estabelecidos processos de validação e procedimentos de implementação entre a RAEM e outro país ou região que assegurem que a carga e o correio foram rastreados a um nível apropriado no ponto de origem desse país ou região, e subsequentemente são implementadas medidas de segurança para os proteger de interferência não autorizada desde o momento da realização do rastreio até à partida da aeronave no aeródromo de transferência localizado na RAEM.

9. A AACM pode, em resposta a uma ameaça concreta ou durante um período de existência de ameaça elevada, determinar que toda a carga e correio são sujeitos a rastreio.

Artigo 51.º

Controlo de segurança para as provisões de bordo

1. O operador aéreo define no seu PSOA ou nos procedimentos escritos medidas e procedimentos de segurança para impedir a introdução de artigos proibidos nas provisões de bordo, nos termos do presente programa e da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/011.

2. O operador de aeródromo define no seu PSA medidas e procedimentos de segurança para impedir o acesso não autorizado às instalações de fornecimento de provisões de bordo, incluindo as instalações de *catering*, localizadas no interior ou no exterior do aeródromo, e implementa medidas e procedimentos de segurança adequados para impedir a introdução de artigos proibidos nas provisões de bordo destinadas a serem transportadas numa aeronave e assegurar que estas provisões são protegidas de interferências não autorizadas durante a produção, armazenamento e transporte para a aeronave.

Artigo 52.º

Controlo de segurança para o material e correio do operador aéreo

O material e correio do operador aéreo são rastreados e controlados por forma a impedir a introdução de artigos proibidos.

SECÇÃO VII

Equipamentos de segurança

Artigo 53.º

Disposições gerais relativas a equipamentos de segurança

1. A AACM é responsável pela definição dos equipamentos considerados específicos à segurança da aviação civil, bem como pela definição das especificações e requisitos mínimos que estes estão obrigados a cumprir e pela determinação das normas a seguir na aquisição, calibração, operação e manutenção desses equipamentos.

2. Os programas de segurança dos operadores de aeródromo, prestadores de serviços de tráfego aéreo e operadores de pontos vulneráveis especificam detalhadamente o tipo, quantidade e localização dos equipamentos de segurança, bem como os procedimentos para a aquisição, calibração, operação e manutenção desses equipamentos.

3. Os operadores mencionados no número anterior definem no seu programa de segurança as soluções alternativas e temporárias em caso de avaria dos equipamentos de segurança, por forma a manter o nível de segurança e a eficiência operacional.

4. Os operadores mencionados no n.º 2 estabelecem no seu programa de segurança um mecanismo de revisão e monitorização relativo à utilização e desempenho dos equipamentos de segurança que permita ao operador melhorar o desempenho dos equipamentos e definir estratégias para a aquisição e substituição de tais equipamentos.

5. A AACM pode, com base numa avaliação do risco, exigir aos operadores mencionados no n.º 2 a instalação e uso de equipamentos de segurança que não se encontrem determinados nos respectivos programas de segurança.

Artigo 54.º

Aquisição

Os equipamentos de segurança utilizados pelos operadores mencionados no artigo anterior estão sujeitos às especificações ou requisitos mínimos estabelecidos nas Circulares Aeronáuticas n.os AC/SEC/006 e AC/SEC/011.

Artigo 55.º

Calibração

1. Os operadores mencionados no n.º 2 do artigo 53.º asseguram que cada equipamento de segurança é calibrado depois da instalação, manutenção ou no prazo definido pelo fabricante do equipamento, de modo a que o equipamento possa operar de acordo com os padrões previstos nas Circulares Aeronáuticas n.os AC/SEC/006 e AC/SEC/011.

2. Os operadores mencionados no n.º 2 do artigo 53.º estabelecem procedimentos para assegurar que o equipamento calibrado é sujeito à sua aceitação.

3. Os registos de calibração e aceitação são guardados durante, pelo menos, três anos.

Artigo 56.º

Operação e manutenção

1. Todos os equipamentos de segurança são operados de acordo com as recomendações do fabricante e os procedimentos operacionais padrão previstos nos programas de segurança dos respectivos operadores.

2. Os operadores mencionados no n.º 2 do artigo 53.º definem e revêem regularmente os requisitos relativos à prestação de serviços de manutenção, incluindo o tempo de resposta mínimo e a garantia de disponibilização de peças sobresselentes, a fim de assegurar a manutenção apropriada do equipamento de segurança, permitindo que a sua operação possa alcançar o resultado pretendido.

3. Os operadores mencionados no n.º 2 do artigo 53.º asseguram a definição de um plano preventivo de manutenção a adoptar em caso de avaria a fim de garantir que todos os equipamentos de segurança funcionam com a máxima eficiência.

4. Os operadores mencionados no n.º 2 do artigo 53.º asseguram a disponibilidade de técnicos apropriados devidamente qualificados ou encarregam uma entidade qualificada de manutenção para efectuar os trabalhos de manutenção dos equipamentos necessários.

SECÇÃO VIII

Recrutamento e formação

Artigo 57.º

Programa de Formação em Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau

O Programa de Formação em Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, que se encontra no Apêndice I ao presente programa e que dele faz parte integrante, define os objectivos e políticas gerais de recrutamento e formação no âmbito da segurança da aviação civil.

Artigo 58.º

Programas de formação em segurança da aviação civil dos operadores

Os operadores elaboram e implementam os seus próprios programas de formação em segurança da aviação civil e submetem-nos à AACM para aprovação, juntamente como os seus programas de segurança.

SECÇÃO IX

Cibersegurança

Artigo 59.º

Protecção das infra-estruturas e dados críticos contra ataques cibernéticos

1. Os operadores são responsáveis por assegurar a cibersegurança.

2. Os operadores asseguram a coordenação entre as medidas de cibersegurança e outras medidas de segurança previstas nos seus programas de segurança, nomeadamente medidas relacionadas com o rastreio, controlo de acesso, formação em segurança, controlo de qualidade e plano de contingência, a fim de prevenir e responder efectivamente a actos de interferência ilícita.

3. Os operadores locais elaboram, implementam e mantêm actualizados medidas e procedimentos de cibersegurança, de acordo com a Lei n.º 13/2019, outra regulamentação de cibersegurança aplicável, a Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/017 e os resultados do Relatório Anual de Avaliação da Ameaça à Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau.

CAPÍTULO V

Avaliação da ameaça

Artigo 60.º

Responsabilidade pela realização da avaliação da ameaça

1. As forças e serviços de segurança são responsáveis pela recolha, verificação, avaliação e disseminação da informação relacionada com ameaças à aviação civil.

2. Quando a AACM tiver conhecimento de uma ameaça à segurança da aviação civil da RAEM, deve notificar a Polícia Judiciária logo que possível a fim de facilitar a análise e avaliação da informação recolhida.

3. As forças e serviços de segurança devem elaborar, com base na informação recolhida, o Relatório Anual de Avaliação da Ameaça à Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, do qual constam os resultados da avaliação da ameaça e avisos sobre possíveis actos de interferência ilícita contra a aviação civil.

4. As forças e serviços de segurança devem fornecer à AACM o Relatório Anual de Avaliação da Ameaça à Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau e, subsequentemente, a AACM deve revê-lo e enviar as conclusões da análise deste relatório a todos os operadores que são obrigados a ter, nos termos do presente programa, um programa de segurança ou procedimentos escritos.

5. Os operadores locais realizam anualmente uma avaliação de vulnerabilidades das suas operações, revêem os respectivos programas de segurança com base nos resultados da avaliação de vulnerabilidades e introduzem as alterações que se revelem necessárias.

Artigo 61.º

Níveis de ameaça

1. São três os níveis de ameaça à aviação civil da RAEM:

1) Nível 1 (Baixo): não há informação verificável que sugira que as operações da aviação civil se tenham tornado alvo de um ataque, mas existe sempre a possibilidade de interferência ilícita por grupos ou indivíduos por qualquer razão;

2) Nível 2 (Médio): há informação verificável que sugere a possibilidade de as operações da aviação civil se terem tornado alvo de um ataque;

3) Nível 3 (Alto): há informação verificável que sugere que as operações da aviação civil se tornaram alvo de um ataque específico.

2. Todos os operadores que são obrigados a ter, nos termos do presente programa, um programa de segurança ou procedimentos escritos, implementam medidas de segurança reforçadas de acordo com o nível de ameaça emitido pela AACM e o disposto na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/018.

CAPÍTULO VI

Planos de contingência

Artigo 62.º

Planos de contingência

1. As forças e serviços de segurança são responsáveis pela coordenação e elaboração do Plano de Contingência da Região Administrativa Especial de Macau.

2. O Plano de Contingência da Região Administrativa Especial de Macau deve determinar as responsabilidades de diferentes entidades relativamente à resposta a actos de interferência ilícita, nomeadamente:

1) Actos de captura ilícita ou sabotagem de uma aeronave;

2) Ataques armados ou sabotagem de aeronaves ou instalações de aeródromos, incluindo a partir de pontos no exterior próximos do perímetro do aeródromo;

3) Ameaças de prática dos actos referidos nas duas alíneas anteriores, tais como ameaças de bomba;

4) Investigação de um dispositivo explosivo suspeito num aeródromo ou dentro de uma aeronave, incluindo a respectiva eliminação;

5) Ataques que usem aeronave como arma, incluindo aeronave não tripulada;

6) Ataques cibernéticos que ponham em perigo a segurança da aviação civil;

7) Tomada de reféns.

3. O Plano de Contingência da Região Administrativa Especial de Macau deve ser distribuído a todas as entidades que tenham responsabilidades na resposta a actos de interferência ilícita.

4. O Plano de Contingência da Região Administrativa Especial de Macau deve ser revisto depois da realização de exercícios de segurança ou da ocorrência de um acto de interferência ilícita que accione o plano e alterado se necessário.

5. Os operadores elaboram os seus próprios planos de contingência que são parte integrante dos seus programas de segurança de acordo com o presente programa, o Plano de Contingência da Região Administrativa Especial de Macau, a Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/018 e o plano de emergência do aeródromo.

CAPÍTULO VII

Gestão da resposta a actos de interferência ilícita

Artigo 63.º

Princípios gerais

1. A protecção de vidas constitui o objectivo principal na resposta a um acto de interferência ilícita, prevalecendo sobre todas as outras considerações.

2. Quando se verificar uma ameaça séria às vidas, bens e ambiente, são tomadas medidas efectivas para evitar ou minimizar o mais possível perdas e danos.

3. As negociações prevalecem sempre sobre o uso da força até que não haja possibilidade de continuar com as negociações.

4. Quando forem tomadas medidas para salvamento dos passageiros e membros da tripulação ou de uma aeronave que tenham sido objecto de um acto de interferência ilícita, são tomadas em consideração, conforme necessário, a experiência e as capacidades do Estado do operador, do Estado de fabrico e do Estado de matrícula.

Artigo 64.º

Resposta inicial

A fim de responder eficazmente a emergências e melhorar a eficiência da gestão, quando for activado o plano de contingência, os operadores tomam em consideração a natureza, gravidade, controlabilidade e âmbito do incidente e classificam os incidentes numa das seguintes categorias:

1) Primeira categoria de incidentes: incidentes a que o operador pode responder independentemente e que não requerem a participação de entidades governamentais;

2) Segunda categoria de incidentes: incidentes a que o operador de aeródromo pode responder basicamente, organizando, coordenando e mobilizando recursos humanos de diferentes departamentos do aeródromo, requerendo apenas o apoio mínimo de uma ou várias entidades governamentais;

3) Terceira categoria de incidentes: incidentes a que o operador de aeródromo não pode responder independentemente e que excedem o alcance do mecanismo de resposta geral de uma ou várias entidades governamentais, requerendo a criação de um centro de comando com participação de várias entidades governamentais e a resposta conjunta de todas as entidades participantes sob a liderança do centro de comando; os departamentos relevantes do aeródromo ficam obrigados a cooperar nas acções de contingência das entidades governamentais.

Artigo 65.º

Meios de comunicação social

1. Durante a ocorrência de um acto de interferência ilícita, todo o pessoal deve abster-se de comunicar directamente com os meios de comunicação social e todos os pedidos de informação são remetidos ao porta-voz designado e por este tratados, a fim de a informação ser divulgada de forma controlada e precisa.

2. O operador de aeródromo providencia no aeródromo uma sala de imprensa equipada com instalações adequadas, sendo esta sala efectivamente separada do Centro de Operações de Emergência.

Artigo 66.º

Outro apoio

1. Do plano de emergência do aeródromo e do plano de contingência dos operadores constam os contactos e os procedimentos de chamada de especialistas, como por exemplo intérpretes, especialistas religiosos e pessoal de apoio à família.

2. No caso de um incidente grave que envolva múltiplas mortes, o operador de aeródromo providencia no aeródromo uma sala para a recepção das famílias, equipada com instalações adequadas, a fim de providenciar atempadamente cuidados e apoio às famílias após o incidente.

3. Do plano de emergência do aeródromo consta igualmente um plano de assistência às famílias que é implementado em coordenação com o operador aéreo a fim de promover a harmonização dos serviços de assistência prestados.

4. O plano de assistência às famílias tem em consideração os seguintes factores:

1) Destinatários de assistência;

2) Tipos de assistência a prestar às famílias;

3) Situações em que é prestada a assistência às famílias;

4) Prestadores de assistência às famílias;

5) Revisão e exercícios periódicos do plano;

6) Legislação, regulamentação e políticas aplicáveis.

Artigo 67.º

Relatórios

1. Em caso de ocorrência de um acto de interferência ilícita na RAEM, a AACM deve transmitir todas as informações relevantes:

1) Ao Estado de matrícula;

2) Ao Estado do operador;

3) A cada país ou região cujos cidadãos tenham falecido ou sofrido lesões ou tenham sido tomados como reféns na sequência da ocorrência;

4) A cada país ou região cujos cidadãos se saiba que estavam a bordo da aeronave.

2. Em caso de ocorrência de um acto de interferência ilícita contra a aviação civil na RAEM, a AACM deve preparar e enviar à OACI os seguintes relatórios:

1) Relatório preliminar sobre um acto de interferência ilícita, que é enviado à OACI dentro de 30 dias após a ocorrência do incidente;

2) Relatório final sobre um acto de interferência ilícita, que é enviado à OACI assim que for concluído.

Artigo 68.º

Revisão do incidente

A AACM deve, depois da conclusão de uma investigação de um acto de interferência ilícita que envolva a RAEM, efectuar uma revisão global do incidente em conjunto com o operador de aeródromo, operadores aéreos e demais entidades envolvidas na resposta ao incidente, nomeadamente para identificar a necessidade de alterações a programas e planos em vigor das entidades envolvidas.

CAPÍTULO VIII

Comunicação obrigatória

Artigo 69.º

Comunicação obrigatória de incidentes de segurança

1. Os operadores submetem à AACM um relatório de incidente de segurança da aviação civil dentro de 72 horas após a ocorrência de um incidente de segurança, nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/016.

2. Os operadores realizam uma investigação do incidente de segurança sujeito à comunicação obrigatória de acordo com os procedimentos de investigação previstos no seu próprio programa de controlo de qualidade da segurança da aviação civil.

3. O relatório confidencial dos resultados da investigação é submetido à AACM para consideração de acções posteriores.

CAPÍTULO IX

Controlo de qualidade da segurança da aviação civil

Artigo 70.º

Actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil

1. As actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil realizadas pela AACM e pelos operadores visam assegurar que as medidas e procedimentos exigidos por lei e pelo presente programa são implementados apropriadamente.

2. As actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil incluem auditorias de segurança, inspecções de segurança, testes de segurança, exercícios de segurança e investigação de incidentes de segurança.

3. O Programa de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, que se encontra no Apêndice II ao presente programa e que dele faz parte integrante, define os requisitos para a realização de actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil.

CAPÍTULO X

Recursos financeiros da segurança da aviação civil

Artigo 71.º

Recursos financeiros

1. Os operadores afectam recursos financeiros suficientes para assegurar o cumprimento das suas obrigações de segurança.

2. Os recursos financeiros referidos no número anterior têm de satisfazer as necessidades operacionais de segurança da aviação civil, incluindo, nomeadamente:

1) Instalações comerciais e local de trabalho;

2) Sistemas e equipamentos de comunicação;

3) Instalações e equipamentos para resposta a actos de interferência ilícita e comportamentos perturbadores;

4) Instalações de segurança;

5) Aquisição, calibração, operação e manutenção de equipamento de segurança;

6) Actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil;

7) Formação em segurança da aviação civil.

APÊNDICE I

(a que se refere o artigo 57.º)

Programa de Formação em Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O Programa de Formação em Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, doravante designado por PFSACM, visa:

1) Assegurar que o pessoal de segurança da aviação civil é devidamente recrutado, seleccionado, treinado e certificado, por forma a cumprir as suas funções de acordo com os requisitos definidos;

2) Assegurar que o pessoal que não exerce funções na área da segurança da aviação civil recebe formação relacionada com a segurança;

3) Assegurar a implementação efectiva do Programa de Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, doravante designado por PSACM, e demais regulamentação relevante de segurança da aviação civil.

Artigo 2.º

Base legal

O PFSACM é elaborado com base:

1) No Anexo 17 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago);

2) No Regulamento Administrativo n.º 16/2022 (Sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil);

3) No PSACM.

Artigo 3.º

Divulgação de informação

Qualquer informação derivada do PFSACM é considerada informação sensível de segurança da aviação civil, sendo a sua divulgação e acesso efectuados de acordo com o princípio da «necessidade de conhecer» e o disposto na Circular Aeronáutica n.º AC/ /SEC/007.

CAPÍTULO II

Entidades

Artigo 4.º

Autoridade de Aviação Civil

A Autoridade de Aviação Civil, doravante designada por AACM, deve:

1) Elaborar, implementar e manter actualizado o PFSACM;

2) Rever e aprovar os programas de formação em segurança dos operadores locais;

3) Estabelecer um sistema de certificação para pessoas que executam o rastreio e instrutores de segurança da aviação civil;

4) Supervisionar a implementação dos programas de formação em segurança dos operadores locais.

Artigo 5.º

Operadores locais

1. Os operadores locais são obrigados a:

1) Elaborar, implementar e manter actualizado o seu programa de formação em segurança da aviação civil, do qual constam, pelo menos:

(1) Os objectivos e políticas de formação;

(2) A designação de um departamento ou unidade responsável pelas acções de formação em segurança da aviação civil;

(3) Os procedimentos e critérios de recrutamento e selecção do pessoal de segurança da aviação civil;

(4) Os cursos de formação, incluindo currículos, planos de estudo detalhados e exames;

(5) As instruções relativas ao uso e manutenção das ferramentas e materiais de referência usados na formação;

(6) Os recursos financeiros e humanos para a formação;

(7) A avaliação de qualidade;

(8) A gestão de registos;

2) Definir um plano anual de formação em segurança da aviação civil;

3) Construir e promover a cultura de segurança;

4) Assegurar que todo o seu pessoal é recrutado, seleccionado, formado e certificado, conforme necessário, nos termos do PFSACM, da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019 e dos requisitos estipulados nos seus programas de formação em segurança da aviação civil.

2. Do programa de formação em segurança da aviação civil do operador do aeródromo constam os requisitos de recrutamento, selecção, formação e certificação para o pessoal da entidade de segurança privada e para o pessoal de segurança da aviação civil dos arrendatários do aeródromo, nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019.

3. Do programa de formação em segurança da aviação civil dos demais operadores locais constam os requisitos de recrutamento, selecção, formação e certificação para o pessoal de segurança da aviação civil dos prestadores de serviços desses operadores, nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019.

4. O operador de aeródromo assegura que as pessoas autorizadas a aceder sem escolta ao lado ar ou às zonas restritas de segurança do aeródromo recebem formação de sensibilização para a segurança, inicial e recorrente, nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019.

CAPÍTULO III

Recrutamento, selecção, formação e certificação

Artigo 6.º

Recrutamento e selecção do pessoal de segurança da aviação civil

1. O recrutamento e selecção do pessoal de segurança da aviação civil ficam sujeitos aos procedimentos e requisitos mínimos estabelecidos na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019.

2. O pessoal responsável pela implementação de controlos de segurança fica sujeito a uma verificação de antecedentes realizada numa perspectiva policial.

Artigo 7.º

Formação

1. Todo o pessoal de segurança da aviação civil e o pessoal não relacionado com a segurança da aviação civil recebem formação em segurança da aviação civil adequada às suas responsabilidades funcionais.

2. A formação do pessoal das forças e serviços de segurança que desempenha funções num aeródromo é realizada em conformidade com os requisitos de formação profissional relevantes.

Artigo 8.º

Formação do pessoal de segurança da aviação civil

1. O pessoal de segurança da aviação civil refere-se ao pessoal que tem responsabilidades ou está envolvido em trabalhos relacionados com a segurança da aviação civil, a título exclusivo ou parcial, incluindo:

1) Pessoal com funções de controlo de qualidade da segurança da aviação civil;

2) Gestores de segurança dos operadores locais;

3) Todo o pessoal de gestão da entidade de segurança privada num aeródromo;

4) Instrutores de segurança da aviação civil;

5) Pessoas que executam o rastreio;

6) Todo o pessoal responsável pela instrução, coordenação e supervisão das pessoas que executam o rastreio;

7) Outro pessoal de segurança da aviação civil, incluindo:

(1) Pessoal responsável pelo controlo de acesso;

(2) Pessoal responsável pela vigilância e patrulhas;

(3) Pessoal responsável pela protecção de aeronaves, verificações de segurança de aeronaves e buscas de segurança em aeronaves;

(4) Tripulação de voo e tripulação de cabina;

(5) Pessoal responsável pela segurança da bagagem, incluindo a reconciliação da bagagem;

(6) Pessoal responsável pelo tratamento e protecção da carga e correio;

(7) Pessoal responsável pela segurança das provisões de bordo e das provisões do aeródromo;

(8) Pessoal responsável pela administração do sistema de permissão de acesso do aeródromo;

(9) Pessoal responsável pelos serviços de tráfego aéreo.

2. O pessoal mencionado nas alíneas 1) a 4) do número anterior é obrigado a frequentar cursos de formação aprovados pela AACM e passar no exame dentro de três meses após o início do exercício das suas funções, sendo também obrigado a receber formação recorrente e passar no exame num período não superior a dois anos a contar da conclusão da formação anterior.

3. O pessoal mencionado nas alíneas 5) a 7) do n.º 1 é obrigado a:

1) Frequentar cursos de formação aprovados pela AACM, passar no exame e obter um certificado, conforme necessário, antes de ser considerado qualificado para exercer independentemente as suas funções;

2) Receber formação recorrente e passar no exame num período não superior a um ano a contar da conclusão da formação anterior.

Artigo 9.º

Formação do pessoal não relacionado com a segurança da aviação civil

1. O pessoal não relacionado com a segurança da aviação civil refere-se a todo o pessoal de um operador local que não seja pessoal de segurança da aviação civil.

2. O pessoal não relacionado com a segurança da aviação civil é obrigado a frequentar cursos de formação relacionada com a segurança aprovados pela AACM e passar no exame dentro de três meses após o início do exercício das suas funções.

3. O pessoal não relacionado com a segurança da aviação civil é obrigado a receber formação recorrente e passar no exame num período não superior a três anos a contar da conclusão da formação anterior.

Artigo 10.º

Certificação

1. Após a conclusão da formação necessária, as pessoas que executam o rastreio e os instrutores de segurança da aviação civil são certificados pela AACM ou por uma pessoa devidamente autorizada nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019.

2. O sistema de formação e certificação das pessoas que executam o rastreio e dos instrutores de segurança da aviação civil está previsto na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019.

3. A certificação das pessoas que executam o rastreio é válida por um ano e a certificação de instrutores de segurança da aviação civil é válida por dois anos.

Artigo 11.º

Recursos para formação

1. Cada operador responsável pela elaboração e implementação de um programa de formação em segurança da aviação civil assegura a disponibilidade de recursos financeiros e humanos suficientes para a implementação das acções de formação necessárias em segurança.

2. Os operadores locais asseguram que todos os materiais de formação em segurança da aviação civil são actuais, eficazes e revistos a cada dois anos e actualizados se necessário.

3. A revisão e as alterações introduzidas são pormenorizadamente documentadas pelos operadores locais.

Artigo 12.º

Registos de formação

Cada operador local responsável pela elaboração e implementação de um programa de formação em segurança da aviação civil mantém registos escritos de todas as acções de formação, nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019.

Artigo 13.º

Avaliação de formação e controlo de qualidade

Cada operador local responsável pela elaboração e implementação de um programa de formação em segurança da aviação civil é obrigado a:

1) Realizar avaliações das acções de formação nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019, com o objectivo de melhorar todos os aspectos da formação, incluindo o conteúdo da acção de formação, o ambiente de aprendizagem, o desempenho do pessoal, os métodos de ensino, entre outros;

2) Assegurar que todos os aspectos do programa de formação em segurança são sujeitos a controlo de qualidade.

APÊNDICE II

(a que se refere o n.º 3 do artigo 70.º)

Programa de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O Programa de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, doravante designado por PCQSACM, visa:

1) Assegurar que os requisitos de segurança da aviação civil são implementados em conformidade com o Anexo 17 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), o Programa de Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, doravante designado por PSACM, e demais regulamentação relevante de segurança da aviação civil;

2) Assegurar a eficácia das medidas de segurança contidas do PSACM e demais regulamentação relevante de segurança da aviação civil;

3) Assegurar a implementação efectiva das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil.

Artigo 2.º

Base legal

O PCQSACM é elaborado com base:

1) No Anexo 17 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;

2) No Regulamento Administrativo n.º 16/2022 (Sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil);

3) No PSACM.

Artigo 3.º

Divulgação de informação

Qualquer informação derivada do PCQSACM, nomeadamente requisitos, orientações técnicas e relatórios relacionados com a segurança da aviação civil ou resultados de actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil, é considerada informação sensível de segurança da aviação civil, sendo a sua divulgação e acesso efectuados de acordo com o princípio da «necessidade de conhecer» e nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/007.

CAPÍTULO II

Entidades

Artigo 4.º

Autoridade de Aviação Civil

A Autoridade de Aviação Civil, doravante designada por AACM, deve:

1) Elaborar, implementar e manter actualizado o PCQSACM;

2) Definir medidas de avaliação da eficácia para promover o desenvolvimento e implementação efectivos do PSACM;

3) Analisar e aprovar os programas de controlo de qualidade da segurança da aviação civil dos operadores locais;

4) Orientar a implementação do PCQSACM;

5) Elaborar o relatório anual sumário das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil da Região Administrativa Especial de Macau, doravante designada por RAEM, e proceder à sua distribuição junto dos membros relevantes da Comissão de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil, doravante designada por Comissão FAL/SEC;

6) Monitorizar a implementação das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil e das acções correctivas por parte dos operadores locais.

Artigo 5.º

Operadores locais

1. Os operadores locais são obrigados a:

1) Designar no seio da sua organização um departamento ou unidade responsável pelas actividades de controlo da qualidade da segurança da aviação civil, que responda directamente perante o administrador responsável;

2) Elaborar, implementar e manter actualizado o seu programa de controlo de qualidade da segurança da aviação civil, do qual constam, no mínimo, a estrutura orgânica e responsabilidades, métodos e procedimentos de controlo de qualidade, alocação de recursos, classificação de resultados, acções correctivas e relatórios;

3) Dispor de pessoal de controlo de qualidade da segurança da aviação civil que tenha recebido formação relevante para satisfazer as necessidades e organizar acções de formação recorrente conforme necessário;

4) Elaborar o plano anual de actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil e submetê-lo à AACM para aceitação;

5) Afectar os recursos para a implementação das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil e das acções correctivas;

6) Submeter o relatório anual sumário das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil à AACM.

2. O administrador responsável dos operadores locais tem a responsabilidade final, em nome da organização, pela implementação do programa de controlo de qualidade da segurança da aviação civil, em particular a implementação do plano anual mencionado no artigo 12.º e quaisquer acções correctivas.

Artigo 6.º

Arrendatários do aeródromo

1. Tendo em consideração os factores tais como as características operacionais, a importância das medidas de segurança implementadas e o risco de segurança, o operador de aeródromo assegura que os arrendatários do aeródromo responsáveis pela implementação de medidas de segurança nos termos do Programa de Segurança de Aeródromo, especialmente as entidades de segurança privada e os agentes de assistência em escala, estabelecem as medidas de controlo de qualidade internas nos seus procedimentos operacionais de segurança, de acordo com os requisitos do operador de aeródromo, e submetem estes procedimentos ao operador de aeródromo para aprovação.

2. Os operadores de aeródromo realizam actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil que têm por objecto os arrendatários do aeródromo referidos no número anterior.

Artigo 7.º

Forças e serviços de segurança

A AACM pode requerer a assistência das forças e serviços de segurança na realização de actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil.

Artigo 8.º

Recursos humanos, financeiros e materiais

1. A AACM e os operadores asseguram a disponibilidade de recursos suficientes para a realização de actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil.

2. Os recursos referidos no número anterior incluem, nomeadamente, inspectores, outro pessoal de controlo de qualidade e pessoal administrativo, recursos financeiros, transporte, equipamentos para a realização de testes de segurança, espaço para escritórios e materiais de escritório consumíveis e não consumíveis.

CAPÍTULO III

Pessoal

Artigo 9.º

Pessoal da AACM

1. A AACM deve assegurar a disponibilidade de um número adequado de inspectores devidamente qualificados para a realização das funções de controlo de qualidade em relação a todas as actividades de aviação civil, bem como assegurar que todos os potenciais candidatos a cargos que envolvam controlo de qualidade da segurança cumprem os requisitos de recrutamento previstos no Manual da Organização da AACM.

2. A AACM deve assegurar que os seus inspectores que realizam auditorias de segurança, testes de segurança, inspecções de segurança ou investigações de incidentes de segurança recebem formação apropriada.

3. Os inspectores da AACM são autoridades aeronáuticas.

Artigo 10.º

Pessoal dos operadores

1. A selecção e o recrutamento pelos operadores locais de pessoal que exerça funções no âmbito do controlo de qualidade da segurança da aviação civil ficam sujeitos ao disposto no Apêndice I ao PSACM – Programa de Formação em Segurança da Aviação Civil da Região Administrativa Especial de Macau, doravante designado por PFSACM, e na Circular Aeronáutica n.º AC/ /SEC/019.

2. O pessoal dos operadores locais que exerça funções no âmbito do controlo de qualidade da segurança da aviação civil é obrigado a completar a formação relevante nos termos do disposto no PFSACM e na Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/019, bem como passar no exame.

3. O pessoal dos operadores locais que exerça funções no âmbito do controlo de qualidade da segurança da aviação civil é obrigado a completar pelo menos três actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil sob supervisão de pessoal qualificado antes de ser considerado qualificado para exercer as suas funções de forma independente.

Artigo 11.º

Código de conduta

1. As actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil mantêm-se independentes de influências operacionais ou comerciais, de forma a eliminar qualquer aparência de favorecimento ou desfavorecimento em relação a qualquer pessoa ou entidade.

2. A fim de instigar a confiança das entidades sujeitas a actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil e do público em geral, o pessoal de controlo de qualidade é obrigado a comportar-se de forma profissional e exemplar no exercício das suas funções.

3. O pessoal que exerça funções no âmbito das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil fica sujeito ao seguinte código de conduta:

1) Respeitar todas as pessoas com quem entra em contacto;

2) Manter-se discreto;

3) Ser honesto;

4) Não proferir ameaças;

5) Não interferir no desempenho de funções de outras pessoas;

6) Não aceitar ou solicitar tratamento especial;

7) Respeitar a confidencialidade.

CAPÍTULO IV

Actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil

Artigo 12.º

Plano anual

1. Os operadores locais submetem à AACM, para aceitação, até ao primeiro dia do mês de Novembro de cada ano, um plano anual das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil que planeiam realizar no ano seguinte.

2. O plano anual inclui, pelo menos:

1) O tipo, âmbito, número e data das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil a realizar;

2) O pessoal de controlo de qualidade responsável pela realização das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil;

3) A entidade, departamento ou unidade objecto das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil.

3. O plano anual pode ser alterado pelos operadores locais para incluir qualquer actividade adicional de controlo de qualidade da segurança da aviação civil que se torne necessária, e o plano alterado é comunicado à AACM.

4. Ao elaborar o plano anual, o operador local tem em consideração o seguinte:

1) Alterações do nível da ameaça à segurança da aviação civil da RAEM;

2) Alteração do contexto do risco da segurança da aviação civil;

3) Extensão das operações do aeródromo;

4) Frequência e volume das operações de aeronaves;

5) Volume das operações de carga e correio;

6) Operações de operadores aéreos ou voos de alto risco;

7) Resultado de actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil realizadas;

8) Antecedentes de cumprimento dos requisitos de segurança da aviação civil pela entidade objecto das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil;

9) Necessidades novas e emergentes no campo da segurança da aviação civil;

10) Relatórios anteriores de incidentes de segurança;

11) Informações relativas a alterações significativas durante o ano anterior quanto às operações da entidade, nomeadamente alteração da configuração do aeródromo, novos equipamentos de segurança, entre outros;

12) Pedido de uma entidade para que seja conduzida uma actividade de controlo de qualidade da segurança da aviação civil.

Artigo 13.º

Auditorias de segurança

1. A AACM deve realizar auditorias abrangentes de segurança da aviação civil aos operadores para assegurar a consistência e continuidade da implementação dos requisitos de segurança.

2. Os operadores locais realizam auditorias abrangentes de segurança da aviação civil à implementação dos requisitos de segurança, por forma a assegurar que os seus programas de segurança são efectivamente implementados.

3. O âmbito da auditoria de segurança inclui todos os aspectos do sistema da segurança da aviação civil.

4. A entidade, departamento ou unidade objecto da auditoria é notificada antecipadamente para se preparar para a auditoria.

5. A auditoria de segurança inclui reuniões de informação e de balanço.

6. A auditoria de segurança é realizada pelo menos uma vez em cada dois anos.

7. O relatório escrito da auditoria é concluído dentro de um período razoável definido nos programas de controlo de qualidade dos operadores locais.

Artigo 14.º

Inspecções de segurança

1. A AACM deve realizar inspecções periódicas à implementação efectiva dos requisitos de segurança da aviação civil pelos operadores.

2. Os operadores locais realizam inspecções periódicas à implementação dos requisitos de segurança da aviação civil, por forma a assegurar que os seus procedimentos e medidas de segurança são efectivamente implementados.

3. As inspecções de segurança podem ser realizadas com ou sem aviso prévio.

4. As inspecções de segurança realizadas com aviso prévio incluem uma reunião de informação.

5. Todas as inspecções de segurança incluem uma reunião de balanço.

6. As inspecções de segurança têm lugar pelo menos uma vez em cada três meses.

7. O relatório escrito de inspecção é concluído dentro de um período razoável definido nos programas de controlo de qualidade dos operadores locais.

Artigo 15.º

Testes de segurança

1. A AACM deve realizar testes periódicos à implementação efectiva dos procedimentos e medidas de segurança da aviação civil pelos operadores.

2. Os operadores locais realizam testes periódicos à implementação dos requisitos de segurança da aviação civil, por forma a garantir que os seus procedimentos e medidas são efectivamente implementados.

3. Os testes de segurança são realizados de forma pública ou encoberta, por pessoal autorizado para testar equipamento, pessoal ou procedimentos de segurança, nos termos dos procedimentos e regras para testes previstos na Circular Aeronáutica n.º AC/ /SEC/014.

4. Os testes de segurança são realizados pelo menos uma vez a cada três meses.

5. O relatório escrito do teste é concluído dentro de um período razoável definido nos programas de controlo de qualidade dos operadores locais.

Artigo 16.º

Exercícios de segurança

1. Com base na calendarização do exercício anual confirmada pela Comissão FAL/SEC, as forças e serviços de segurança devem organizar um exercício de segurança de larga escala, em conjunto com os operadores locais, uma vez por ano.

2. Os operadores são obrigados a participar no exercício de segurança de larga escala e cooperar com a entidade organizadora, sempre que tal lhes for solicitado.

3. Dentro de 10 dias úteis a contar da data da realização do exercício de segurança de larga escala, todas as entidades participantes procedem à avaliação e identificação de deficiências nos seus procedimentos de segurança e apresentam um relatório escrito à entidade organizadora para compilação do relatório final.

4. O relatório final é distribuído a todas as entidades participantes.

5. Os operadores locais realizam exercícios de segurança parciais internos pelo menos uma vez em cada três meses.

6. O relatório escrito do exercício de segurança parcial interno é concluído dentro de um período razoável definido nos programas de controlo de qualidade dos operadores locais.

Artigo 17.º

Investigação de incidentes de segurança

1. A AACM deve, quando necessário, realizar uma investigação de qualquer acto de interferência ilícita que envolva a RAEM e de casos graves de incumprimento por qualquer entidade de leis, regulamentos ou requisitos do PSACM.

2. Nos termos da Circular Aeronáutica n.º AC/SEC/016, os operadores envolvidos realizam uma investigação dos incidentes de segurança cuja comunicação é obrigatória e submetem à AACM um relatório escrito dos resultados da investigação.

3. Em relação a outros incidentes de segurança, os operadores submetem à AACM trimestralmente um sumário das investigações realizadas.

CAPÍTULO V

Relatórios

Artigo 18.º

Relatórios das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil

1. Após a conclusão das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil, a entidade que realiza tais actividades elabora um relatório e envia-o à entidade, departamento ou unidade objecto das referidas actividades para acompanhamento.

2. Dos relatórios das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil constam, pelo menos, o tipo de actividade, data e hora, pessoas envolvidas, âmbito da actividade, resultados, constatações emitidas e medidas de segurança recomendadas ou obrigatórias, se existirem.

3. Os relatórios das actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil são conservados por um período mínimo de cinco anos.

4. As não conformidades são registadas numa base de dados para fins estatísticos.

5. As informações estatísticas são usadas para determinar os antecedentes de cumprimento de uma entidade, departamento ou unidade objecto de actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil e para a elaboração do relatório anual sumário.

Artigo 19.º

Relatório anual sumário

1. Os operadores locais submetem um relatório anual sumário à AACM até ao dia 15 de Janeiro de cada ano.

2. O conteúdo do relatório anual sumário inclui o seguinte:

1) Actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil realizadas durante o ano, bem como o tipo dessas actividades;

2) Constatações emitidas e respectivas acções correctivas;

3) Ponto de situação sobre a implementação das acções correctivas e acompanhamento superveniente;

4) Sugestões para a melhoria do programa de controlo de qualidade.

CAPÍTULO VI

Acções correctivas

Artigo 20.º

Constatações emitidas e acções correctivas

1. Quando for identificado um caso de incumprimento do disposto no Regulamento Administrativo n.º 16/2022, no PSACM, em qualquer circular aeronáutica aplicável e nos programas de segurança ou procedimentos escritos relevantes, a AACM pode emitir uma constatação por escrito ao operador em causa para que este lhe dê resposta, por forma a restaurar a conformidade, evitar a recorrência e assegurar o cumprimento continuado.

2. A emissão de uma constatação não impede a AACM de instaurar um procedimento sancionatório, nos termos da regulamentação aplicável.

3. Depois de receber a notificação da constatação emitida, o operador, no período definido pela AACM, é obrigado a:

1) Identificar a raiz do problema;

2) Propor um plano de acção correctiva.

4. Depois da aceitação do plano de acção correctiva pela AACM, o operador é obrigado a demonstrar que a acção correctiva foi implementada a contento da AACM dentro de um período por esta aceite.

5. Os operadores estabelecem sistemas similares para dar resposta às constatações emitidas nas suas actividades de controlo de qualidade da segurança da aviação civil.

CAPÍTULO VII

Sistema de comunicação confidencial

Artigo 21.º

Sistema de comunicação confidencial

1. A AACM, os operadores de aeródromo e os operadores aéreos locais estabelecem um sistema de comunicação confidencial que permita aos passageiros, tripulação, pessoal de terra e público informar a AACM ou os operadores de incidentes de segurança ou casos de incumprimento dos requisitos dos programas de segurança relevantes ou de outra regulamentação no âmbito da segurança da aviação civil.

2. A existência do sistema referido no número anterior é largamente publicitada nos aeródromos e noutras instalações de aviação civil pela AACM, operadores de aeródromo e operadores aéreos.

3. As comunicações confidenciais ou qualquer informação delas derivada não podem ser usadas em qualquer processo disciplinar ou procedimento administrativo, salvo quando for evidente que o incumprimento foi causado por dolo ou negligência grosseira.

Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Programme

CHAPTER I

General provisions

Article 1

Object

1. The Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Programme (hereinafter referred to as "this programme") is to safeguard the safety, regularity and efficiency of civil aviation operations in Macao Special Administrative Region (hereinafter referred to as "Macao SAR"), by providing, through regulations, measures and procedures, the necessary safeguards against acts of unlawful interference.

2. This programme is designed to meet the Standards and Recommended Practices (SARPs) contained in Annex 17 of Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), as well as related civil aviation security provisions found in other Annexes.

3. The implementation of security controls and procedures shall, whenever possible, cause a minimum of interference with, or delay to civil aviation activities, provided that the effectiveness of these controls and procedures are not compromised.

Article 2

Scope of application

This programme shall apply to all the activities within an aerodrome located in Macao SAR or in an aircraft registered or operated in Macao SAR, as well as all the activities related to the provision of goods or services to or through aerodromes located in Macao SAR by entities that apply civil aviation security standards and requirements and operate from facilities located inside or outside those aerodromes.

Article 3

Definitions

For applying the provisions of this programme, the following terms are defined as follows:

1) «Security programme», written measures adopted to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference;

2) «Aerodrome tenants», all persons or entities granted a licence, contract or other legal document issued by the aerodrome operator to operate or use the premises at that aerodrome;

3) «State of the operator», the state or region in which the operator of the aircraft has its principle place of business or, if there is no such place of business, where the operator of the aircraft has its habitual residence;

4) «Aircraft in flight», an aircraft from the moment when all its external doors are closed for take-off until the moment when one of such doors is opened after landing;

5) «Threat assessment», an estimation of the probability that an attempt will be made to attack a particular target within a specified period of time;

6) «Security exercise», full-scale security exercises and partial security exercises:

(1) «Full-scale security exercise», a simulated act of unlawful interference with the objective of ensuring the adequacy of contingency plans or aerodrome emergency plans to cope with different types of emergencies;

(2) «Partial security exercise», a simulated act of unlawful interference with the objective of ensuring the adequacy of the response by individual participating agencies and components of the contingency plans or aerodrome emergency plans;

7) «Baggage», the personal property of passengers or crew carried in the cabin or in the hold of an aircraft by agreement with the air operator;

8) «Security audit», an in-depth compliance examination of all aspects of the implementation of the applicable civil aviation security requirements and security programmes;

9) «Operators», includes aerodrome operators, air operators, air traffic service providers and vulnerable point operators;

10) «Aerodrome emergency plan», a plan setting forth the aerodrome procedures for directing and coordinating the entities involved in handling emergency situations in order to minimise the impact of emergency situations, especially in terms of saving lives and maintaining aircraft operations;

11) «Unclaimed baggage», baggage that arrives at an aerodrome and is not picked up or claimed by its owner;

12) «Unidentified baggage», baggage at an aerodrome, with or without a baggage tag, which is not picked up or identified by its owner;

13) «Mishandled baggage», baggage involuntarily or inadvertently, separated from passengers or crew;

14) «Security inspection», an announced or unannounced examination of the effectiveness of the implementation of specific security measures;

15) «Apron», a defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for the purposes of loading and unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance;

16) «Risk assessment», the process of detecting hazards and systematically assessing associated risks;

17) «Access permit system», a system consisting of card or other documentation issued to person employed at an aerodrome or who otherwise have a need for authorised access to an aerodrome airside or security restricted areas, and aerodrome vehicle access permits issued to allow vehicular access to the aerodrome;

18) «Travel document», a passport or other official document of identity issued by a state, region or organisation that may be used by rightful holder for travel;

19) «Background check», a check of a person's identity and previous experiences, including any criminal history and any security-related information relevant for assessing the person's suitability;

20) «Person other than passengers»: person who need to access to the airside or security restricted areas of an aerodrome, including but not limited to aerodrome operator staff, air operator staff, visitors, crew, security forces and security services staff, staff of retail stores and those of other ancillary services;

21) «Screening», the application of technical or other means which are intended to identify or detect prohibited articles;

22) «Aircraft in service», a parked aircraft that is under sufficient surveillance to detect unauthorised access;

23) «Aircraft not in service», an aircraft that either is parked for a period of more than 12 hours or is not under sufficient surveillance to detect unauthorised access;

24) «Transit», passengers, cabin baggage, hold baggage, cargo and mail that arrive and remain at the security restricted areas of an aerodrome in Macao SAR in order to continue their journey on the same aircraft or on a different one, but with the same flight number;

25) «Mail», correspondence and other articles tendered by and intended for delivery to designated postal operators to operate the postal service in accordance with the Universal Postal Union Acts;

26) «Transfer», passengers, cabin baggage, hold baggage, cargo and mail that arrive and remain at the security restricted areas of an aerodrome in Macao SAR in order to continue their journey on the same aircraft or on a different one, but with a different flight number;

27) «Screener», civil aviation security personnel responsible for conducting screenings;

28) «Diplomatic bag», a shipping container having diplomatic immunity from search or seizure when accompanied by the required official documentation;

29) «Person with disabilities», any person whose mobility is reduced due to a physical incapacity (sensory or locomotor), an intellectual deficiency, age, illness or any other cause or disability when using air transport and whose situation needs special attention and the adaptation to the person's needs of the services made available to all passengers;

30) «Sporting weapon», any weapon or ammunition which is not a munition of war, including parts, whether components or accessories, for such weapons or ammunitions;

31) «Munition of war», any weapon or ammunition which is designed or made for use in warfare or against persons, including parts, whether components or accessories, for such weapons, or ammunitions;

32) «Baggage storage area», space in which hold baggage is stored pending transport to aircraft and space in which mishandled baggage may be held until forwarded, claimed or otherwise disposed of;

33) «Baggage sorting area», space in which hold baggage is sorted into flight loads;

34) «Commercial air transport», an aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for any form of remuneration;

35) «High risk cargo or mail», cargo or mail which is deemed to pose a threat to civil aviation as a result of specific intelligence or shows anomalies or signs of tampering which give rise to suspicion;

36) «Bomb threat», a communicated threat, anonymous or otherwise, which suggests, or infers, whether true or false, that the safety of an aircraft in flight or on the ground, or any aerodrome or civil aviation facility or any person may be in danger from an explosive or other item or device;

37) «State of manufacture», the state or region having jurisdiction over the organisation responsible for the final assembly of the aircraft;

38) «State of registry», the state or region on whose register the aircraft is entered;

39) «Security test», an overt or covert trial of a civil aviation security measure which simulates an attempt to commit an unlawful act;

40) «Security culture», a set of security related norms, values, attitudes and assumptions that are inherent in the daily operation of an organisation and are reflected by the actions and behaviours of all entities and personnel within the organisation.

Article 4

Legislation

1. The following international conventions on civil aviation security and its related amendment protocols are applicable in Macao SAR:

1) Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo Convention), referred to in Notice of the Chief Executive no. 20/2001;

2) Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Montreal Convention), referred to in Notice of the Chief Executive no. 73/2001;

3) Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Hague Convention), referred to in Notice of the Chief Executive no. 74/2001;

4) Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, referred to in Notice of the Chief Executive no. 22/2004.

2. This programme is established in accordance with the following normative acts:

1) Decree-law no. 10/91/M of 4th of February;

2) Administrative Regulation no. 16/2022 (Air Transport Facilitation and Civil Aviation Security Systems).

3. In the implementation and execution of this programme, the relevant rules in Macao SAR laws, regulations and aeronautical circulars are also applicable, these include in particular:

1) Criminal Code;

2) Law no. 9/2002 (Framework Law on Internal Security of Macao Special Administrative Region);

3) Law no. 4/2007 (Law on Private Security Activities);

4) Law no. 13/2019 (Cybersecurity Law);

5) Law no. 16/2021 (Legal Regime for Migration Control, Stay and Residence Authorisations in Macao Special Administrative Region);

6) Administrative Regulation no. 31/2003 (Regulation on Administrative Infringements Committed on Board Civil Aircraft);

7) Administrative Regulation no. 10/2004 (Framework Regulations on Civil Aviation Activities in Macao);

8) Administrative Regulation no. 18/2012 (Aerodrome Certification);

9) Air Navigation Regulation of Macao, approved by Executive Order no. 43/2021;

10) Aeronautical Circular no. AC/SEC/005 (Requirements on Operators' Security Programme);

11) Aeronautical Circular no. AC/SEC/006 (Integration of Civil Aviation Security Measures in the Design and Construction of Aerodrome Facilities);

12) Aeronautical Circular no. AC/SEC/007 (Requirements on Protection and Management of Civil Aviation Security Information);

13) Aeronautical Circular no. AC/SEC/008 (Approval Requirements of Aerodrome Security Services Providers);

14) Aeronautical Circular no. AC/SEC/009 (Requirements on Aerodrome Access Control);

15) Aeronautical Circular no. AC/SEC/010 (Background Check within the scope of Civil Aviation Security);

16) Aeronautical Circular no. AC/SEC/011 (Security Control on Persons, Baggage, Vehicles, Supplies, Cargo and Mail);

17) Aeronautical Circular no. AC/SEC/012 (Civil Aviation Security Measures for Air Operators);

18) Aeronautical Circular no. AC/SEC/013 (Civil Aviation Security Measures for Air Traffic Services Providers);

19) Aeronautical Circular no. AC/SEC/014 (Requirements on the Implementation of Security Tests);

20) Aeronautical Circular no. AC/SEC/015 (Guidelines on Civil Aviation Security Quality Control Activities and Civil Aviation Security Assessment);

21) Aeronautical Circular no. AC/SEC/016 (Civil Aviation Security Incident Reporting Requirements);

22) Aeronautical Circular no. AC/SEC/017 (Cyber Security Measures);

23) Aeronautical Circular no. AC/SEC/018 (Enhanced Civil Aviation Security Measures);

24) Aeronautical Circular no. AC/SEC/019 (Requirements for Personnel Recruitment, Selection, Training and Certification).

Article 5

Programme management

1. This programme shall be reviewed by Civil Aviation Authority (hereinafter referred to as "AACM"), at least once every two years and updated as necessary in order to ensure that it is current and effective.

2. Further to regular review mentioned in the previous paragraph, AACM shall also conduct a review of this programme under the following circumstances:

1) Changes in Macao SAR civil aviation security threat level or risk context;

2) Occurrence of a threat or an actual act of unlawful interference;

3) Changes in relevant legislation or regulations;

4) Changes in the competence of the relevant public entities;

5) Amendments to Annex 17 of Convention on International Civil Aviation or other relevant annexes;

6) The outcomes of civil aviation security quality control activities identify systematic deficiencies in relevant legislations, regulations, policies or systems.

3. Details of any review, change or approval shall be documented by AACM.

4. To promote the compliance with the civil aviation security requirements established in this programme, AACM shall elaborate and issue relevant measures, procedures and guidelines through aeronautical circulars.

5. The aeronautical circulars mentioned in the previous paragraph are sensitive civil aviation security information, and the disclosure of and access to the information in any part of these aeronautical circulars shall be in accordance with the 'need-to-know' principle.

Article 6

Exemption

1. AACM may grant an exemption from obligations or requirements detailed in this programme and the related aeronautical circulars to a person or entity, where it is satisfied that the public interest warrant such relief.

2. The exemption mentioned in the previous paragraph shall only be granted after that person or entity has demonstrated that alternative means to guarantee equivalent levels of civil aviation security have been established.

3. The exemption shall be granted in writing and shall be subject to any conditions specified therein.

CHAPTER II

Entities

SECTION I

AACM

Article 7

Appropriate authority

AACM is the appropriate authority for civil aviation security in Macao SAR and has the responsibilities prescribed in article 12 of Administrative Regulation no. 16/2022.

Article 8

Air Transport Facilitation and Civil Aviation Security Committee

Air Transport Facilitation and Civil Aviation Security Committee provides support to the President of AACM on air transport facilitation and civil aviation security and has the competencies prescribed in article 20 of Administrative Regulation no. 16/2022.

SECTION II

Aerodrome operator

Article 9

Aerodrome operator's obligations

1. Aerodrome operator is responsible for maintaining the security of the respective aerodrome.

2. Aerodrome operator shall comply with the specific civil aviation security obligations laid down in paragraph 2 of article 23 of Administrative Regulation no. 16/2022.

3. Aerodrome operator shall establish, implement and keep up-to-date an Aerodrome Security Programme (hereinafter referred to as "ASP") detailing the security measures and procedures in place in that aerodrome in compliance with the requirements of Administrative Regulation no. 16/2022, this programme, and applicable aeronautical circulars.

4. Aerodrome operator shall submit its ASP, or any amendment thereto to AACM for review and approval before becoming effective.

5. Aerodrome operator shall review its ASP once every two years or at an earlier date under the circumstances specified in Aeronautical Circular no. AC/SEC/005.

6. Aerodrome operator shall incorporate into the ASP all amendments required by AACM.

7. Details of any review, change or approval shall be documented by the aerodrome operator.

8. Prior to becoming effective, the relevant parts of the ASP shall be provided by the aerodrome operator to the persons and entities who have the need to comply with or implement those parts.

9. Aerodrome operators shall integrate the needs of civil aviation security into the design and construction of new facilities and alterations to existing facilities at the aerodrome according to Aeronautical Circular no. AC/SEC/006.

Article 10

Aerodrome security manager

1. Aerodrome operator shall appoint an aerodrome security manager, who reports directly to the aerodrome director, with primary duties to assist in establishing and keeping the ASP up-to-date, and coordinating its implementation.

2. The aerodrome security manager shall not be assigned any other duties and shall be provided with sufficient resources to enable him/her to effectively fulfil his/her duties.

Article 11

Aerodrome Facilitation and Security Committee

1. Aerodrome operator shall establish an Aerodrome Facilitation and Security Committee (hereinafter referred to as "AFSC") to assist and support the aerodrome director.

2. The primary purpose of the AFSC is to provide advices on the establishment and coordination of the implementation and management of security measures and procedures of the aerodrome.

3. An internal operating regulation of the AFSC shall be included in the ASP, including information on the chairmanship, composition, terms of reference, operational details, and other contents as required by Aeronautical Circular no. AC/SEC/009.

4. The AFSC shall meet at a minimum of once a year, and the minutes of the meetings and details of any follow-up actions shall be distributed to AACM and all committee members.

Article 12

Private security entity

1. Aerodrome operator may contract the services of private security entity pre-approved by AACM to implement security measures and procedures on its behalf.

2. The service contracts entered into by the aerodrome operator and the private security entity shall be pre-approved by AACM.

Article 13

Aerodrome tenants

1. Aerodrome operator shall ensure that aerodrome tenants fulfill their responsibilities prescribed in the ASP.

2. Aerodrome operator shall maintain an updated list of its tenants.

3. Aerodrome operator shall ensure that:

1) Aerodrome tenants and their employees wear aerodrome access cards or other identification as required by the ASP to facilitate correct identification at all times when remaining at the aerodrome landside;

2) Aerodrome tenants' operations at the aerodrome do not compromise the safety of the aerodrome and its operations, and do not use items, which may be considered as prohibited articles, or which may be used as, or forming a part of an instrument that can endanger the safety of civil aviation, unless authorized in the ASP.

4. When aerodrome tenants' facilities form part of the boundary between the airside or a security restricted area and the landside of the aerodrome, or through which access can be gained from landside to airside or a security restricted area, aerodrome operator shall ensure that the corresponding aerodrome tenant implement access control and other security measures and procedures at those facilities in compliance with the ASP.

SECTION III

Air operator

Article 14

Air operator's obligations

1. Air operator shall comply with the specific civil aviation security obligations laid down in article 26 of Administrative Regulation no. 16/2022.

2. Local air operator shall establish, implement and keep up-to-date an Air Operator Security Programme (hereinafter referred to as "AOSP"), detailing the security measures and procedures in place, in compliance with the requirements of Administrative Regulation no. 16/2022, this programme, and applicable aeronautical circulars.

3. Non-local air operator shall establish, implement and keep up-to-date written procedures detailing the security measures and procedures in place, in compliance with the requirements of Administrative Regulation no. 16/2022, this programme, and applicable aeronautical circulars, and demonstrate to AACM that their civil aviation security programme, civil aviation security training programme and civil aviation security quality control programme have been approved by the competent authority of the relevant State of the operator.

4. Air operator shall submit its AOSP or written procedures, or any amendments thereto, to AACM for review and approval before becoming effective.

5. Air operator shall review its AOSP or written procedures once every two years or earlier under the circumstances specified in Aeronautical Circular no. AC/SEC/005.

6. Air operator shall incorporate into the AOSP or written procedures all amendments required by AACM.

7. Details of any review, change or approval shall be documented by air operators.

8. Prior to becoming effective, the relevant parts of the AOSP or written procedures shall be provided by the air operator to the persons and entities who have the need to comply with or implement those parts of the AOSP or written procedures.

Article 15

Local air operator's security manager

1. Local air operator shall appoint a security manager, who reports directly to the accountable manager, with primary duties to assist the establishment and keep up-to-date the AOSP, and coordinate the implementation of the aviation security measures, which the air operator is responsible for.

2. The security manager shall not be assigned any other duties that could hinder the execution of his/her duties as security manager, and shall be provided with sufficient resources by the air operator to enable him/her to effectively fulfil his/her duties.

Article 16

Pilot-in-command of aircraft

1. The pilot-in-command is responsible for the security on board, according to article 27 of Administrative Regulation no. 16/2022.

2. If it is found that the security measures required by law and by applicable security programmes or written procedures have not been implemented, the pilot-in-command of aircraft shall refuse to take off.

3. The pilot-in-command of aircraft may:

1) For the purpose of ensuring civil aviation security, check the boarding credentials of personnel and passengers other than crew members;

2) When he/she has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board an aircraft in flight, acts which may jeopardize the safety, good order and discipline on board, impose upon such person reasonable measures, including restraint, which are necessary:

(1) To protect the safety of the aircraft, or of persons and property aboard;

(2) To maintain good order and discipline on board;

(3) To enable him/her to deliver such person to competent authorities or to disembark that person;

3) Require or authorise the assistance of other crew members and request assistance of passengers when necessary to restrain any person he/she is entitled to restrain.

SECTION IV

Other entities

Article 17

Security forces and security services responsibilities

1. The security forces and security services shall safeguard the civil aviation security of Macao SAR in accordance with their responsibilities and competences so as to prevent and respond to acts of unlawful interference against aerodromes and aircraft, including but not limited to:

1) Establish the Macao Special Administrative Region Contingency Plan, and take necessary countermeasures against acts of unlawful interference according to that plan;

2) Provide civil aviation security threat assessment report to AACM;

3) Participate in aerodrome security exercises;

4) Ensure the security of the aerodromes and their surrounding land and water areas;

5) Ensure customs inspection of baggage and cargo arriving and departing an aerodrome in Macao SAR;

6) Investigate, remove and dispose of explosive devices;

7) Provide immigration control and identify persons who may pose a threat to civil aviation;

8) Notify AACM and other affected entities when intelligence indicates a need to increase security levels;

9) Monitor computer networks to ensure civil aviation cyber security.

2. When the facilities of the public entities mentioned in the previous paragraph form part of the boundary between airside or a security restricted area and the landside area of the aerodrome, or through which access can be gained from landside to airside or to security restricted area, the corresponding public entity shall implement access control measures and other security measures and procedures at those facilities in compliance with the ASP.

Article 18

Air traffic service providers' obligations

1. Air traffic service provider shall comply with the specific civil aviation security obligations laid down in article 30 of Administrative Regulation no. 16/2022.

2. Air traffic service providers shall establish, implement and keep up-to-date a security programme detailing the security measures and procedures in place, in compliance with the requirements of Administrative Regulation no. 16/2022, this Programme, applicable aeronautical circulars, and, if applicable, with the ASP of the aerodrome where it is located.

3. In case the facilities of air traffic service providers are located inside or adjacent to aerodrome landside, airside or security restricted area, the parts of their security programmes that have an impact on the security of the aerodrome shall previously be agreed by the aerodrome operator, in order to ensure that these parts do not degrade the security level achieved by the measures and procedures documented in the ASP.

4. Air traffic service providers shall submit their security programmes or any amendments thereto to AACM for review and approval before becoming effective.

5. Air traffic service providers shall review their security programmes once every two years or earlier under the circumstances specified in Aeronautical Circular no. AC/SEC/005.

6. Air traffic service providers shall incorporate into the security programmes all amendments required by AACM.

7. Details of any review, change or approval shall be documented by air traffic service providers.

8. Prior to becoming effective, the relevant parts of the security programme shall be provided by the air traffic service provider to the persons and entities who have the need to comply with or implement those parts of the security programme.

9. When an aerodrome operator is also the air traffic service provider, the aerodrome operator may integrate the air traffic services provider security programme into the ASP.

10. Air traffic service providers shall appoint a security manager, who reports directly to the accountable manager, with primary duties to assist the establish and keep up-to-date the air traffic services provider security programme, and coordinate the implementation of the civil aviation security measures which the air traffic service providers are responsible for.

11. The security manager shall not be assigned any other duties that could hinder the execution of his/her duties as security manager, and shall be provided with sufficient resources by the air traffic service provider to enable him/her to effectively fulfil his/her duties.

12. When an aerodrome operator is also the air traffic service provider, the aerodrome security manager may be appointed as the air traffic service provider security manager at the same time.

Article 19

Vulnerable point operator's obligations

1. The following infrastructures are designated as vulnerable points:

1) Air navigation installation infrastructure;

2) Aerodrome fuel supply infrastructure;

3) Aerodrome main backup electric power infrastructure.

2. Vulnerable point operators shall establish, implement, and keep up-to-date a security programme detailing the security measures and procedures in place, in compliance with the requirements of Administrative Regulation no. 16/2022, this programme, applicable aeronautical circulars, and, if applicable, with the ASP of the aerodrome where they are located.

3. In case the facilities of a vulnerable point operator are located inside or adjacent to aerodrome landside, airside or security restricted areas, the parts of its security programme that has an impact on the security of the aerodrome shall be previously agreed by the aerodrome operator in order to ensure that these parts do not degrade the security level achieved by the measures and procedures documented in the ASP.

4. Vulnerable point operator shall submit its security programme, or any amendments thereto to AACM for review and approval before becoming effective.

5. Vulnerable point operator shall review the security programme once every two years or earlier under the circumstances specified in Aeronautical Circular no. AC/SEC/005.

6. Vulnerable point operator shall incorporate into its security programme all amendments required by AACM.

7. Details of any review, change or approval shall be documented by vulnerable point operator.

8. Prior to becoming effective, the relevant parts of the security programme shall be provided by the vulnerable point operator to the persons and entities, who have the need to comply with or implement those parts of the security programme.

9. When an aerodrome operator is also the vulnerable point operator, the security programme of the vulnerable point operator may be integrated into the ASP.

10. An up-to-date list of vulnerable points operated by the aerodrome operator shall be included in the ASP.

11. Vulnerable point operator shall appoint a security manager, who reports directly to the accountable manager, with primary duties to assist the establish and keep up-to-date the vulnerable point operator security programme, and coordinate the implementation of the aviation security measures which the vulnerable point operator is responsible for.

12. The security manager shall not be assigned any other duties that could hinder the execution of his/her duties as security manager, and shall be provided with sufficient resources by the vulnerable point operator to enable him/her to effectively fulfil his/her duties.

13. When an aerodrome operator is also the vulnerable point operator, the aerodrome security manager may be appointed as the vulnerable point operator security manager at the same time.

CHAPTER III

Communication

Article 20

Communication and cooperation with other states or regions

1. AACM is responsible for establishing and maintaining communication and cooperation with other states or regions in civil aviation security matters.

2. Any competent authority from another state or region may make a request to AACM for any additional security measures to be taken. Such request, specific to a flight, or specified flights operated by air operators of that state or region, shall be met as far as practicable by AACM.

3. Information sharing is subject to the following provisions:

1) As necessary, AACM shall cooperate, by exchanging information, with the competent authorities of other states or regions in the elaboration of the Civil Aviation Security Programme, the Civil Aviation Security Quality Control Programme, and the Civil Aviation Security Training Programme so as to achieve consistent practices and procedures between states or regions and to enhance international aviation security in general;

2) When AACM becomes aware of:

(1) Credible security threat information directed against the civil aviation interests of other states or regions, shall notify the appropriate authority of that state or region as soon as practicable; where appropriate, AACM shall utilize the International Civil Aviation Organization (hereinafter referred to as "ICAO") Aviation Security Point of Contact Network to facilitate the distribution of information;

(2) A breach of security affecting a flight departing from Macao SAR after the aircraft has departed, shall notify the appropriate authorities of the intermediate and final destinations of the nature of the security breach, as soon as possible;

3) Handling of civil aviation security information is subject to the following provisions:

(1) Civil aviation security information shall be subject to appropriate protection and management;

(2) Any entity that receives security information from, about, or affecting Macao SAR, or other states or regions, civil aviation security shall ensure that the information is stored securely and is only transmitted to third parties on a "need-to-know" principle. Sensitive civil aviation security information shall be identified by notifying the holder of its sensitive nature;

4) ICAO Universal Security Audit information is subject to the following provisions:

(1) A request from a competent authority of a state or region for information relating to the results and any corrective actions following an audit conducted by ICAO under the Universal Security Audit Programme (USAP) shall be made to AACM;

(2) The request mentioned in the previous sub-item shall be fulfilled by AACM, as far as it is practicable and reasonable.

Article 21

Bilateral air service agreements

1. Bilateral air service agreements between Macao SAR and other states or regions shall be published in the *Macao Special Administrative Region Official Gazette*.

2. The agreements mentioned in the previous paragraph shall, when possible, include civil aviation security clauses.

Article 22

Civil aviation security assessment in Macao SAR

1. The competent authorities of another states or regions shall not conduct any security assessment to any aerodromes or air operators in Macao SAR, unless a written approval is granted by AACM.

2. The application for approval mentioned in the previous paragraph shall be submitted to AACM at least 20 working days prior to the planned commencement date of assessment, accompanied by the assessment plan that contains date, personnel and scope of assessment.

3. The competent authorities of another states or regions shall notify AACM of the assessment results in a timely manner, and the assessment results shall not be disclosed to third parties without consent from AACM.

Article 23

Communication with ICAO

1. Macao SAR shall notify ICAO of the designation of and any subsequent changes to Macao SAR appropriate authority for civil aviation security.

2. After an act of unlawful interference against civil aviation occurs in Macao SAR or with a Macao SAR registered aircraft regardless of its location, AACM shall promptly provide ICAO with the reports mentioned in article 67.

3. AACM shall support and participate in civil aviation security exchange events organised by ICAO and other regional agencies.

Article 24

News media communication

1. The President of AACM or other authorised personnel shall respond to routine requests for information related to civil aviation security from the news media.

2. Operators shall establish news media communication mechanisms to respond to requests for information related to civil aviation security from the news media which shall be specified in their own security programmes.

CHAPTER IV

Civil aviation security measures

SECTION I

Aerodromes

Article 25

Designation of landside, airside and security restricted areas

1. Aerodrome operator shall designate, having considered the opinion of the AFSC, areas of the aerodrome as landside, airside and security restricted area in accordance with Aeronautical Circular no. AC/SEC/009.

2. The aerodrome airside and security restricted areas may be subdivided into zones.

3. The access rights to the zones referred to in the previous two paragraphs shall be granted on a "need-to-go" principle, and the access to these zones shall be controlled in accordance with this programme, Aeronautical Circular no. AC/SEC/009 and the ASP.

4. Aerodrome operator shall designate an isolated aircraft parking position, which shall be described in the ASP and the aerodrome emergency plan.

Article 26

Security measures for landside, airside and security restricted areas

1. Aerodrome operator shall elaborate and implement measures and procedures, and be equipped with sufficient and qualified personnel, facilities and equipment, for conducting security control of persons, objects and vehicles entering into the aerodrome airside and security restricted areas to prevent acts of unlawful interference.

2. Aerodrome operator shall ensure that security facilities and equipment installed and used in the aerodrome landside, airside and security restricted areas comply with Aeronautical Circular no. AC/SEC/006.

3. Aerodrome operators shall install and maintain the physical segregation facilities at the perimeter of the aerodrome airside and security restricted areas in good condition, and assign personnel to conduct patrols inspections to such physical segregation facilities, the aerodrome landside, airside and security restricted areas in order to identify and eliminate any security hazards in a timely manner.

4. The number of aerodrome airside and security restricted area access points shall be kept to a minimum while commensurate with efficient civil aviation operation, and the access points shall be protected by facilities with the same segregation effect as fences.

5. To prevent the theft of materials used by air operator to process passengers and baggage that may be used to perpetrate acts of unlawful interference, aerodrome operator shall ensure that the ticketing counters and check-in facilities are structured to prevent passengers and the public from entering such areas.

6. Aerodrome operator shall install a closed-circuit television monitoring system at the aerodrome to ensure that the aerodrome is under security surveillance at all times.

7. Aerodrome operator shall ensure that the audio and visual broadcasts in the passenger terminals provide information regularly to notify passengers and the public of the basic security measures and procedures that must be followed.

8. Aerodrome operator shall install appropriate security signage in the aerodrome according to Aeronautical Circular no. AC/SEC/006.

9. When the storage of unattended items, unclaimed baggage, unidentified baggage and mishandled baggage becomes necessary, aerodrome operator shall ensure that such items are subject to appropriate security measures before being stored in the designated areas of the aerodrome.

10. Aerodrome operator shall elaborate and implement security check procedures for areas, facilities or objects where explosive devices or substances may be hidden, in particular, restrooms, staircases, rubbish bins and ashtrays.

11. The areas, facilities or objects mentioned in the previous paragraph shall be subject to closed circuit television surveillance and regular checks.

12. Aerodrome operator shall elaborate and implement procedures to respond to suspicious vehicles or items found in the aerodrome, and shall be equipped with appropriate equipment to handle explosives.

13. Aerodrome operator shall take appropriate security measures to prevent unauthorised persons from entering the aerodrome VIP service areas.

14. Aerodrome operators shall equip the security restricted area access points allowing direct access to the apron with security facilities and vehicle anti-collision facilities.

15. Aerodrome operator shall implement the following aerodrome landside security measures:

1) When the left luggage facilities are located in the passenger terminal building, ensure that the stored items are subject to appropriate security measures;

2) Not allowing the installation of public parking lots in the passenger terminal building;

3) Where an aircraft or a security checkpoint can be viewed, or where there is a passage over a security restricted area of the aerodrome:

(1) Install closed-circuit television monitoring systems, and conduct patrols frequently to identify and eliminate any security hazards in a timely manner;

(2) Install physical segregation facilities to prevent unauthorised access, and deter the throwing of objects into parked aircraft, aerodrome airside or security restricted areas;

(3) Install non-transparent physical segregation facilities in the areas where security checkpoints can be viewed;

4) Install vehicle anti-collision facilities on the interfaces between public roads and the passenger terminal building.

16. Aerodrome operator shall implement additional security measures on the aerodrome landside based on the results of a risk assessment.

Article 27

General requirements of access control

1. Without prejudice to the next paragraph, persons and vehicles entering the airside or security restricted areas of an aerodrome shall be subject to access control, through the use of an access permit system or equivalent means.

2. Access into the relevant areas of the airside or security restricted areas of an aerodrome shall be limited to:

1) *Bona fide* passengers in possession of legitimate travel documents that have been accepted for travel on an aircraft by an air operator;

2) Persons in possession of valid aerodrome access card;

3) Persons in possession of other document permitting access;

4) Authorised vehicles.

Article 28

Access permit system

1. Aerodrome operator shall be responsible for the establishment, implementation and administration of an access permit system, which shall be documented in the ASP.

2. The issuance of aerodrome access cards and vehicle access permits are subject to the provisions in this programme and Aeronautical Circular no. AC/SEC/009.

3. Aerodrome operator shall conduct formal investigations into any security violation or suspicious activities of aerodrome access card and aerodrome vehicle access permit holders.

4. Aerodrome access cards are subject to the following provisions:

1) Aerodrome operator may issue or renew the following types of aerodrome access cards to persons with the need to access into aerodrome airside or security restricted areas:

(1) Unescorted aerodrome access card;

(2) Escorted aerodrome access card;

2) Aerodrome access card shall not be issued or renewed unless the following conditions are met:

(1) The application is made in writing to the aerodrome director by the employer on behalf of the employee;

(2) The written application is verified by the aerodrome director to ensure that sufficient justification exists for the issuance or renewal of the card;

(3) Prior to the issuance or renewal of unescorted aerodrome access card, applicant has passed background check and completed at least 30 minutes of training provided by the aerodrome operator on the use and management of the card and passed the examination;

3) Unescorted aerodrome access card shall be valid for no more than two years;

4) An aerodrome access card shall be worn in a visible manner at chest height, facing forward on outer clothing at all times while entering or remaining in the aerodrome airside or security restricted area, unless otherwise specified in Aeronautical Circular no. AC/SEC/011.

5. Aerodrome vehicle access permits are subject to the following provisions:

1) Aerodrome operator may issue or renew the following types of aerodrome vehicle access permits to vehicles with the need to access into aerodrome airside or security restricted areas:

(1) Long-term aerodrome vehicle access permit;

(2) Temporary aerodrome vehicle access permit;

2) An aerodrome vehicle access permit shall not be issued or renewed unless the following conditions are met:

(1) The application is made in writing to the aerodrome director by the relevant entity operating in the aerodrome;

(2) The written application is verified by the aerodrome director to ensure that sufficient justification exists for the issuance of the permit;

3) Long-term vehicle access permit shall be valid for not more than two years;

4) Aerodrome vehicle access permit shall be displayed in a prominent and visible position on the vehicle when entering and remaining in the aerodrome airside or security restricted areas, unless otherwise specified in Aeronautical Circular no. AC/SEC/009;

5) The aerodrome director shall ensure that drivers of vehicles with aerodrome access permits are aerodrome access card holders, are qualified to drive the appropriate class of vehicle in public roads and in the aerodrome, and have been given instructions in all safety requirements for the operation of a vehicle in the aerodrome.

Article 29

Background check

1. Background check shall be conducted on applicant of unescorted aerodrome access card and crew member certificate prior to the issuance of the relevant document.

2. Background check shall be conducted once every two years and AACM may, based on the results of a security risk assessment, require background check to be conducted within a shorter period of time.

3. The purpose of a background check is to ensure that the person concerned will not pose an unacceptable security risk to civil aviation.

4. Disqualifying criteria are determined in Aeronautical Circular no. AC/SEC/010.

5. Background checks include the following two parts:

1) A background check on the police perspective, conducted by the competent security forces and security service departments, whose negative opinion is binding;

2) A background check on the general civil aviation security perspective conducted by the issuing entity.

Article 30

Access control of persons

1. Passengers shall be allowed access into the airside or security restricted areas designated for use by passengers, providing they are in possession of and produce for inspection:

1) Legitimate travel documents;

2) For departing passengers, authentic and valid boarding card or equivalent documents issued by the air operator or its agent.

2. Persons other than passengers, except persons performing duties of emergency rescue and urgent services of public interest, shall only be allowed access into the aerodrome airside or security restricted areas, providing that they are issued with and produce for inspection valid aerodrome access card or other document permitting access to the relevant area.

Article 31

Access control of vehicles

Vehicles entering the airside or security restricted areas of an aerodrome, except those that are performing duties of emergency rescue and urgent services of public interest, shall only be allowed access, providing that the vehicle is issued with and displays a valid aerodrome vehicle access permit.

Article 32

Security measures for tools and aerodrome supplies

1. Aerodrome operator shall ensure that tools or aerodrome supplies entering into security restricted areas shall be subject to screening.

2. Aerodrome operator shall prevent any tool or aerodrome supplies that is, or being a part of, a prohibited article from being introduced into a security restricted area, unless a prior written approval has been granted by the aerodrome director.

3. Aerodrome operator shall elaborate procedures for the grant of approvals referred to in the previous paragraph which shall be part of the ASP.

4. Aerodrome operator and the user entity of the tools or aerodrome supplies mentioned in this article shall establish and implement systems to record, track and monitor those items that have been introduced into security restricted areas.

5. The systems mentioned in the previous paragraph shall be subject to quality control to ensure that all items can be accounted for, as well as any discrepancies shall be investigated and corrective actions implemented.

6. The user entity mentioned in paragraph 4 shall elaborate and implement management procedures to ensure the tools or aerodrome supplies mentioned in paragraph 2 are used only for its intended purpose.

7. When life, property or the environment is seriously and imminently threatened, tools may be introduced into security restricted areas by entities performing policing duties, emergency rescue and urgent services of public interest, without screening and without the aerodrome director's approval.

SECTION II

Aircraft

Article 33

Protection of aircraft

1. Air operator shall be responsible for the security of their aircraft.

2. Aircraft in service shall be placed under sufficient surveillance to detect unauthorised access.

3. For an aircraft not in service, when authorised personnel are not performing duties in any part of the aircraft, access shall be controlled by any of the following means:

1) All external doors shall be closed and boarding, loading and maintenance equipment, shall be withdrawn or retracted as appropriate and secured;

2) Tamper evident seals or locks shall be applied to all external doors.

4. Wherever possible, aircraft shall be parked in well-illuminated areas and away from aerodrome perimeter fences.

Article 34

Aircraft security search and security check

1. Air operators shall ensure that:

1) Aircraft security search shall be carried out under the following circumstances:

(1) Before an aircraft is taken into a security restricted areas;

(2) Prior to passengers boarding an aircraft not in service parked in the aerodrome security restricted area;

2) Aircraft security check shall be carried out under the following circumstances:

(1) Prior to passengers boarding an aircraft in service parked in the aerodrome security restricted areas;

(2) Immediately after passenger disembarkation to ensure that all items have been removed. In case passengers and their cabin baggage remain on board the aircraft during transit, all the items shall be positively identified and matched to the passengers;

3) Security search or check shall be conducted after all the personnel that have entered the aircraft for the purpose of preparing the aircraft for the next flight, excluding the crew and personnel carrying out the security search or check, have exited the aircraft, or when they are onboard, the security searched or checked areas are kept from unauthorised access and there is no interference with the security search or check.

2. Air operator shall preserve records of aircraft security search and security check for a minimum of three months.

Article 35

Access control to aircraft

1. Access control to parked aircraft shall be carried out from the commencement of the aircraft security search or security check until push back, in order to maintain the integrity of the search or check.

2. No person shall be permitted to board, have access to or be in close proximity to an aircraft unless that person is:

1) Air operator or handling agent personnel on duty and displaying an identification acceptable to the air operator;

2) Personnel servicing the aircraft displaying an identification acceptable to the air operator and whose duties require their presence in the area concerned;

3) A passenger responding to a boarding call, presenting a legitimate travel document, and carrying a boarding pass or equivalent documentation processed for that flight;

4) A person accompanied by an air operator representative, both on duty and displaying an identification acceptable to the air operator;

5) AACM Inspectors carrying out official duties.

3. The presence of any unauthorised persons in close proximity to an aircraft must be challenged or reported immediately to the aerodrome operator or the air operator.

4. Air operator shall maintain sufficient supervision over the movement of persons between passenger terminals and aircraft.

Article 36

Security measures for air operator materials

Air operator shall ensure the effective control and protection of tickets, boarding passes, transit cards, baggage tags, materials and mail of the air operator, baggage seals and any other items or documents which could be used to gain access into airside, security restricted areas or onto an aircraft.

Article 37

Security measures for aircraft in flight

Security measures for aircraft in flight shall be specified in the AOSP or written procedures, particularly the procedures for protecting the flight crew compartment during flight, surveillance of compartment door, and prevention of unauthorised persons from entering the flight crew compartment, according to the relevant regulations and Aeronautical Circular no. AC/SEC/012.

Article 38

Security measures under increased security threat

Air operator shall take appropriate measures when under increased threat in accordance with Aeronautical Circular no. AC/SEC/012.

SECTION III

Air traffic service providers and vulnerable point operators

Article 39

Security measures of air traffic service providers and vulnerable point operators

1. Air traffic service providers and vulnerable point operators shall have in place adequate security facilities, equipment, procedures and personnel to protect their facilities from acts of unlawful interference.

2. Air traffic service providers and vulnerable point operators shall implement security measures for persons accessing or approaching their facilities.

3. In response to possible threats, air traffic service providers and vulnerable point operators shall notify immediately the aerodrome operator or the security forces and security services and shall implement enhanced security measures according to their contingency plans.

SECTION IV

Persons, items and vehicles

Article 40

Security controls for passengers and their cabin baggage

1. Screening of passengers and their cabin baggage is subject to the following provisions:

1) Aerodrome operator is responsible for conducting screening at its aerodrome for all departing passengers and their cabin baggage before being allowed to access into the security restricted areas or boarding an aircraft in accordance with this programme and Aeronautical Circular no. AC/SEC/011;

2) Air operator shall ensure that all passengers and their cabin baggage are screened prior to boarding its aircraft;

3) A departing passenger waiting area shall be established in the terminal building for passengers to use after undergoing screening and prior to boarding an aircraft and all access points into such area must be controlled or locked;

4) When an unauthorised interference is suspected in the departing passenger waiting area, aerodrome operator shall determine the temporary closure of the affected area and that area shall be subject to a thorough security search prior to reopening;

5) The security equipment used for screening of passengers and their cabin baggage shall comply with the provisions of Aeronautical Circular no. AC/SEC/011 and the standard operating procedures of the equipment shall be contained in the ASP;

6) Manual search of all departing passengers and cabin baggage shall be conducted when screening equipment is not in operating order, or cannot be used for any other reasons;

7) Manual search shall also be conducted if unidentified objects on a passenger set off screening equipment alarm, and in order to identify any suspicious items detected in cabin baggage by screening equipment;

8) Aerodrome operator shall specify the manual search procedures in the ASP;

9) A percentage of random manual search shall be conducted on passengers and cabin baggage according to the provisions of Aeronautical Circular no. AC/SEC/011;

10) Under increased threats and special circumstances, AACM may direct aerodrome operator to implement enhanced security measures in accordance with Aeronautical Circular no. AC/SEC/018;

11) For articles legally possessed by passengers but prohibited from being carried on board an aircraft, screener shall inform passengers of the handling methods as specified in Aeronautical Circular no. AC/SEC/011;

12) Any illegal articles according to the laws and regulations of Macao SAR, found during screening shall be reported by the aerodrome operator immediately to the public entities performing relevant police duties at the aerodrome;

13) Passengers who refuse to undergo screening shall be informed of the relevant laws and regulations by the screener and those who still refuse to undergo screening shall not be allowed to enter the security restricted areas or boarding an aircraft;

14) Aerodrome operator shall implement security measures to ensure that there is no mixing or contact between screened passengers or cabin baggage and unscreened persons;

15) In the event of a mixing or contact between screened passengers or cabin baggage and unscreened persons, the following measures shall be taken cumulatively:

(1) The security restricted areas where the mixing or contact occurred shall be cleared and a full security search carried out by the aerodrome operator;

(2) Departing passengers and their cabin baggage shall be re-screened before being allowed to board an aircraft;

(3) Should any departing passenger have had access to an aircraft after mixing or contact, all passengers and cabin baggage shall be re-screened, and the aircraft concerned shall be subject to a security check;

16) In the event that an aircraft has already departed when it is discovered that a failure occurred in the proper implementation of security controls related to that flight, the operator, who has knowledge of such a failure, shall report the relevant situation to AACM, the concerned operators and the aerodrome operators of the intermediate and final destinations immediately, in accordance with the prescribed procedures in the security programme of the operator, without prejudice to article 69;

17) In the event that a passenger fails to comply with the rules of conduct at an aerodrome but is still allowed to board an aircraft, the aerodrome operator shall notify the concerned air operator or the pilot-in-command of the flight that the passenger is embarking.

2. Screening for transit and transfer passengers and their cabin baggage is subject to the following provisions:

1) Transit passengers along with their cabin baggage shall be subject to the screening as specified in the previous paragraph, unless they remain on board at all times throughout the duration of their transit at any aerodrome in Macao SAR. The air operator shall determine based on risk assessment if the passengers and their cabin baggage will remain on board the aircraft during their transit at an aerodrome;

2) Transfer passengers along with their cabin baggage shall be subject to the screening as specified in the previous paragraph, unless validation processes and implementing procedures have been established between Macao SAR and other state or region, to ensure that such passengers and their cabin baggage have been screened to an appropriate level at the point of origin in that state or region, and subsequently security measures are implemented to protect them from unauthorised interference from the point of screening to the departing aircraft at the transfer aerodrome located in Macao SAR;

3) AACM may, in response either to a specific threat or during a period of elevated threat, require all passengers and cabin baggage to undergo screening.

Article 41

Screening of persons other than passengers

Persons other than passengers and their items, except persons performing duties of emergency rescue and urgent services of public interest and their items, passing through security check points into the security restricted areas shall be screened according to the requirements in paragraph 1 of the previous article and Aeronautical Circular no. AC/SEC/011.

Article 42

Screening of vehicles

When entering a security restricted area, vehicles, persons and items carried in the vehicles shall be screened, except vehicles performing emergency rescue and urgent services of public interest and the persons and items carried therein.

Article 43

Diplomatic agents and diplomatic bags

1. Diplomatic agents and their personal items shall be screened in the same manner as other passengers and baggage subject to screening.

2. Diplomatic bags must bear visible external marks of their character, the external seals must be intact, and may contain only diplomatic documents or articles intended for official use.

3. Diplomatic couriers shall produce for inspection an official document indicating their status and the number of packages constituting the diplomatic bags.

4. Aerodrome operator shall verify the identity of the diplomatic couriers and the official document mentioned in the previous paragraph.

5. Diplomatic bags meeting the conditions referred to in paragraphs 2 and 3 shall not be subject to screening.

6. Diplomatic bags that do not meet the above conditions shall be returned or, in the presence of an authorised representative of the diplomatic mission, screened in the same manner as other cabin baggage.

Article 44

Exemption from security controls

1. The following categories of persons shall be recognised as VIPs by the Macao SAR Government. Those persons and their baggage shall be exempted from security controls required by this programme when entering aerodrome security restricted areas or boarding an aircraft:

1) Kings, Queens and Princes/Princesses;

2) Presidents and Heads of State;

3) Prime Ministers and Heads of Government;

4) The Secretary-General of the United Nations;

5) Other persons as advised by the Government Headquarters Affairs Bureau and approved by AACM on a case-by-case basis.

2. The carriage of persons and baggages on board an aircraft mentioned in the previous paragraph is subject to the agreement of the air operator concerned.

3. The Government Headquarters Affairs Bureau shall communicate with the aerodrome operator and the air operator concerned regarding the arrangements for the VIPs listed in paragraph 1.

Article 45

Private screening

1. Any person requiring special handling, including persons carrying high-value materials, persons with pacemakers, persons with disabilities and persons with other justified reasons, namely passengers' religious beliefs or cultural practices, may be screened in an area out of view of others.

2. In the situations mentioned in the previous paragraph, those persons and their items shall be screened by:

1) Manual search or security equipment of all cabin baggage and assistive devices such as wheelchairs and walking sticks;

2) Using a hand-held metal detector on the person or, in the case of a person with a pacemaker or a person with disabilities who cannot be subject to normal metal detection screening procedures, by manual search;

3) In case of manual search, two or more security screeners of the same gender as the person being searched.

Article 46

Additional screening

1. Aerodrome operator shall apply additional screening measures on the relevant person in the following situations:

1) There are still doubts after manual search;

2) Tried to avoid screening.

2. Additional screening measures must be carried out by two or more security screeners of the same gender as the person being screened in an area out of view of others.

Article 47

Security measures for the carriage of potentially disruptive passengers

1. Air operator shall carry potentially disruptive passengers in accordance with Aeronautical Circular no. AC/SEC/012.

2. Air operator shall include in its respective AOSP or written procedures, and implement security measures and procedures to ensure safety on board its aircraft when transporting potentially disruptive passengers.

3. Air operator shall conduct a risk assessment for the transportation of passengers considered inadmissible to decide whether to take additional civil aviation security measures during transportation.

4. For passengers expelled or under custody, security forces and security services must notify the air operator of the escort plan, and provide an assessment of any threat posed by those passengers in advance.

5. Air operator shall conduct a risk assessment for the transportation of passengers expelled or under custody, to decide whether to transport those passengers and whether to take additional civil aviation security measures during transportation.

SECTION V

Carriage of weapons or ammunition on board an aircraft

Article 48

Security measures for the carriage of sporting weapons or munitions of war on board an aircraft

Sporting weapons or munitions of war shall not be carried on board an aircraft, unless otherwise provided in the Air Navigation Regulation of Macao and Aeronautical Circular no. AC/SEC/012.

SECTION VI

Hold baggage, cargo, mail, in-flight supplies and air operator materials and mail

Article 49

Security measures for hold baggage

1. Acceptance and protection of hold baggage are subject to the following provisions:

1) Hold baggage shall be accepted by the air operator only from *bona fide* passengers holding a valid air ticket and legitimate travel documents;

2) The check-in process shall be carried out by the air operator or its agent to ensure that no passenger is permitted to check-in hold baggage other than his/her own for carriage on the flight for which he/she is ticketed and checked in;

3) During the check-in process, the air operator shall establish a positive relationship between passengers with tickets and travel documents and their hold baggage;

4) The air operator shall also ensure that all hold baggage is properly marked externally to permit reconciliation of the baggage with the passengers;

5) Upon acceptance, hold baggage shall be taken into the custody of the air operator at a check-in counter within the aerodrome passenger terminal or remote check-in facility;

6) The air operator shall ensure the implementation of measures to protect and monitor the hold baggage from the moment of acceptance until the baggage is returned to the passengers at the destination or transferred to another air operator to prevent unauthorised interference with the hold baggage;

7) Aerodrome operator shall restrict the access to the baggage storage area, baggage sorting area and loading and unloading area to authorised personnel only;

8) The presence of any unauthorised person in the areas mentioned in the previous item must be challenged or reported immediately to the aerodrome operator.

2. Air operator shall not transport the hold baggage of persons who are not on board the aircraft, unless for reasons beyond the control of those persons and subject to screening.

3. Screening of hold baggage is subject to the following provisions:

1) The aerodrome operator is responsible for screening hold baggage at its aerodrome according to this programme and Aeronautical Circular no. AC/SEC/011;

2) Air operator shall ensure that all hold baggage is screened prior to being loaded on board an aircraft.

4. Screening of transit and transfer hold baggage is subject to the following provisions:

1) Transit hold baggage shall be subject to screening, unless they remain on board at all times throughout the duration of their transit at any aerodrome in Macao SAR, or when such baggage is only removed temporary from the aircraft to planeside to facili-

tate rearrangement of the loads for weight and balance purpose; however, the air operator shall implement security measures to prevent unauthorised interference with such baggage during the process;

2) The air operator shall determine based on risk assessment if the hold baggage will remain on board the aircraft during their transit at an aerodrome;

3) Transfer hold baggage shall be subject to screening, unless validation processes and implementing procedures have been established between Macao SAR and other state or region, to ensure that such hold baggage have been screened to an appropriate level at the point of origin in that state or region, and subsequently security measures are implemented to protect them from unauthorised interference from the point of screening to the departing aircraft at the transfer aerodrome located in Macao SAR;

4) AACM may, in response to either a specific threat or during a period of elevated threat, require all hold baggage to undergo screening.

5. Mishandled, unclaimed and unidentified baggage is subject to the following provisions:

1) Aerodrome operator shall establish a storage area with security control measures where mishandled, unclaimed and unidentified baggage will be held until forwarded, claimed or disposed of in accordance with the procedures set forth in the ASP;

2) All mishandled baggage, unclaimed and unidentified baggage shall undergo screening before storage or loading in an aircraft.

Article 50

Security controls for cargo and mail

1. Aerodrome operator is responsible for screening cargo and mail intended for carriage on commercial air transport flights at its aerodrome before they are loaded onto an aircraft in accordance with this programme and Aeronautical Circular no. AC/SEC/011, unless otherwise stipulated in this aeronautical circular.

2. Air operator shall ensure that cargo and mail have been screened prior to being loaded on board an aircraft and are accompanied by a Consignment Security Declaration.

3. Cargo and mail that have been screened shall be stored in a designated zone in the security restricted areas prior to being loaded on board an aircraft.

4. For the carriage of high-risk cargo or mail, or under increased threat, enhanced security measures shall be implemented by the aerodrome operator in accordance with the procedures set forth in Aeronautical Circular no. AC/SEC/011.

5. Aerodrome operator and air operator shall ensure that, after acceptance, the cargo and mail intended for carriage on commercial air transport flights are handled and moved in a secure environment within the aerodrome, and protected from unauthorised interference from the point of screening until the aircraft departure.

6. Transit or transfer cargo and mail that continues their journey on the same aircraft shall be subject to screening, unless they remain on board at all times throughout the duration of their transit or transfer at any aerodrome in Macao SAR, or when such cargo and mail are only removed temporarily from the aircraft to planeside to facilitate rearrangement of the loads for weight and balance purpose; however, the air operator shall implement security measures to prevent unauthorised interference with such cargo and mail during the process.

7. The air operator shall determine based on risk assessment if the cargo and mail will remain on board the aircraft during their transit or transfer at an aerodrome.

8. Transfer cargo and mail that do not continue their journey on the same aircraft shall be subject to screening, unless validation processes and implementing procedures have been established between Macao SAR and other state or region, to ensure that such cargo and mail have been screened to an appropriate level at the point of origin in that state or region, and subsequently security measures are implemented to protect them from unauthorised interference from the point of screening to the departing aircraft at the transfer aerodrome located in Macao SAR.

9. AACM may, in response either to a specific threat or during a period of elevated threat, require all cargo and mail to undergo screening.

Article 51

Security controls for in-flight supplies

1. Air operator shall include security measures and procedures in their AOSP or written procedures to prevent prohibited articles from being placed in in-flight supplies in accordance with this programme and Aeronautical Circular no. AC/SEC/011.

2. Aerodrome operator shall establish security measures and procedures in their ASP to prevent unauthorised access to the in-flight supplies premises, including catering premises, located both inside and outside of the aerodrome, and implement appropriate security measures and procedures to prevent the introduction of prohibited articles into in-flight supplies intended for carriage in an aircraft, and ensure that these supplies are protected from unauthorised interference during preparation, storage, and transportation to the aircraft.

Article 52

Security controls for air operator materials and mail

Air operator materials and mail shall be screened and controlled to prevent prohibited articles from being placed therein.

SECTION VII

Security equipment

Article 53

General provisions on security equipment

1. AACM is responsible for defining which equipment is specific to civil aviation security, as well as establishing the specifications or minimum requirements for civil aviation security equipment, and prescribing the procurement, calibration, operation and maintenance standards for such equipment.

2. Aerodrome operators, air traffic service providers and vulnerable point operators shall specify in their security programmes the details of the type, number and location of security equipment, as well as the procedures for the procurement, calibration, operation and maintenance of such security equipment.

3. Operators mentioned in the previous paragraph shall establish in their security programmes the temporary alternative arrangement for security equipment breakdown, in order to maintain the security level and operational efficiency.

4. Operators mentioned in paragraph 2 shall establish in their security programmes a review and monitoring mechanism on the utilisation and performance of security equipment that allow the operators to improve the performance of the equipment and elaborate strategies for procurement and replacement of such equipment.

5. AACM may, based on a risk assessment, require the operators mentioned in paragraph 2 to install and use security equipment in addition to that defined by their respective security programmes.

Article 54

Procurement

The security equipment deployed by the operators mentioned in the previous article shall fulfill the specifications or minimum requirements set out in Aeronautical Circulars no. AC/SEC/006 and no. AC/SEC/011.

Article 55

Calibration

1. Operators mentioned in paragraph 2 of article 53 ensure that each security equipment is calibrated after installation, maintenance and according to the interval required by the equipment manufacturers, to enable the equipment to operate according to the standards in accordance with Aeronautical Circulars no. AC/SEC/006 and no. AC/SEC/011.

2. The operators mentioned in paragraph 2 of article 53 shall establish procedures to ensure that the calibrated equipment is subject to their acceptance.

3. Calibration and acceptance records shall be preserved for at least three years.

Article 56

Operation and maintenance

1. All security equipment shall be operated in accordance with the manufacturers' recommendations and standard operating procedures as contained in the relevant operator security programmes.

2. Operators mentioned in paragraph 2 of article 53 shall elaborate and regularly review maintenance service requirements, including minimum response time and guarantee of spare parts, to ensure suitable maintenance of the security equipment so that its operation may achieve the intended results.

3. Operators mentioned in paragraph 2 of article 53 shall ensure that preventive and fault maintenance schedules are instituted to guarantee that all security equipment is operating at optimum efficiency.

4. Operators mentioned in paragraph 2 of article 53 shall ensure that suitably qualified technicians are available, or appoint a qualified maintenance entity, to carry out the necessary maintenance of equipment.

SECTION VIII

Recruitment and training

Article 57

Macao Special Administrative Region civil aviation security training programme

The Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Training Programme, which sets out the overall civil aviation security recruitment and training objectives and policies, can be found in Appendix I and forms an integral part of this programme.

Article 58

Operators' civil aviation security training programmes

Operators shall elaborate and implement their own civil aviation security training programmes and submit to AACM for approval together with their security programmes.

SECTION IX

Cybersecurity

Article 59

Protection of critical infrastructures and data against cyber attacks

1. Operators shall be responsible for ensuring cybersecurity.

2. Operators shall ensure the coordination between cybersecurity measures and other security measures documented in their security programmes, in particular measures related to screening, access control, security training, quality control and contingency plan, to effectively prevent and respond to acts of unlawful interference.

3. Local operators shall establish, implement and keep up-to-date cybersecurity measures and procedures according to Law no. 13/2019, other applicable cybersecurity regulations, Aeronautical Circular no. AC/SEC/017, and the result of the Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Threat Assessment Annual Report.

CHAPTER V

Threat assessment

Article 60

Responsibilities to conduct threat assessments

1. The security forces and security services are responsible for the collection, collation, assessment and dissemination of information related to threats to civil aviation.

2. When AACM becomes aware of a threat directed against the civil aviation security of Macao SAR, AACM shall notify the Judiciary Police as soon as practicable to facilitate analysis and evaluation of the information collected.

3. The security forces and security services shall produce the Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Threat Assessment Annual Report containing the threat assessment results and warnings based on the collected information about possible acts of unlawful interference against civil aviation.

4. The security forces and security services shall provide AACM with the Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Threat Assessment Annual Report and, subsequently, AACM shall review the report and provide the relevant conclusions of analysis to all the operators required to have security programmes or written procedures according to this programme.

5. Local operators shall conduct vulnerability assessment to their operations every year, review their security programmes based on the assessment results, and amend the respective security programmes, if needed.

Article 61

Levels of threat

1. There are three levels of threat to civil aviation in Macao SAR:

1) Level 1 (Low): there is no verifiable intelligence information to indicate that civil aviation operations have been targeted for attack but there is always the possibility of unlawful interference by groups or individuals for any reasons;

2) Level 2 (Medium): verifiable intelligence indicates that probably civil aviation operations have been targeted for attack;

3) Level 3 (High): verifiable intelligence indicates that civil aviation operations have been specifically targeted for attack.

2. All operators required to have security programmes or written procedures according to this programme shall, in accordance with the threat level issued by AACM, initiate the implementation of the related enhanced security measures as stipulated in Aeronautical Circular no. AC/SEC/018.

CHAPTER VI

Contingency plans

Article 62

Contingency plans

1. The security forces and security services shall coordinate and elaborate the Macao Special Administrative Region Contingency Plan.

2. The Macao Special Administrative Region Contingency Plan shall assign responsibilities to different entities for responding to an act of unlawful interference, in particular:

1) An act of unlawful seizure or sabotage of an aircraft;

2) An armed attack or sabotage of aircraft or aerodrome installations, including from external points near the aerodrome perimeter;

3) Threats of committing the acts referred to in the previous two items, such as bomb threats;

4) An investigation of suspected explosive devices at an aerodrome or inside an aircraft, including the disposal of such items;

5) An attack using aircraft as a weapon, including unmanned aircraft;

6) A cyber-attack that endangers civil aviation security;

7) A hostage situation.

3. The Macao Special Administrative Region Contingency Plan shall be distributed to all entities assigned with responsibilities for responding to an act of unlawful interference.

4. The Macao Special Administrative Region Contingency Plan shall be reviewed following security exercises or an act of unlawful interference that triggers the plan, and amended as necessary.

5. Operators shall elaborate their own contingency plans as part of their security programmes in accordance with this programme, the Macao Special Administrative Region Contingency Plan, Aeronautical Circular no. AC/SEC/018, and aerodrome emergency plan.

CHAPTER VII

Management of response to acts of unlawful interference

Article 63

General principles

1. The protection of life must be taken as the principle goal of the response to an act of unlawful interference, taking priority over all other considerations.

2. When life, property and the environment are seriously threatened, effective measures must be taken to prevent or minimise losses and injuries as much as possible.

3. Negotiations shall always take precedence over the use of force until there is no possibility of continuing negotiations.

4. When measures are taken to rescue passengers, crew or aircraft that were object of an act of unlawful interference, the experience and capabilities of the state of the aircraft operator, state of manufacture, and the state of registry must be sought as needed.

Article 64

Initial response

In order to effectively respond to emergencies and improve the management efficiency, when activating the contingency plan, operators shall consider factors such as the nature, severity, controllability and scope of the incident, and classify the incident into the following categories:

1) First category of incidents: Incidents that can be dealt with independently by the operator, and do not require the participation of government entities;

2) Second category of incidents: The aerodrome operator basically responds to these incidents and organises, coordinates and dispatches the human resources of multiple aerodrome departments, requiring only limited support from a single or several government entities;

3) Third category of incidents: The aerodrome operator cannot deal with these incidents independently, and the response exceeded the general management mechanism of a single or several government entities. It is necessary to establish a command center involving several government entities, and under the leadership of the command center, all participating entities are coordinated to jointly respond to the incident and the relevant departments of the aerodrome shall-cooperate with the contingency actions of the government entities.

Article 65

News media

1. During an act of unlawful interference, all personnel shall refrain from communicating directly with the news media and all requests for information are to be passed to and dealt with by the designated spokesperson to achieve a controlled and accurate release of information.

2. Aerodrome operator shall provide a news media briefing room with adequate facilities in the aerodrome and this room shall be well and effectively separated from the Emergency Operations Center.

Article 66

Other support

1. The aerodrome emergency plan and the operators' contingency plan shall contain the contact details and call-out procedures of specialists, such as interpreters, religious specialists and family support personnel.

2. In case of a serious incident involving multiple causalities, the aerodrome operator shall provide a family reception centre with adequate facilities in the aerodrome in order to provide families with immediate care and support following an incident.

3. A family assistance plan shall be elaborated in the aerodrome emergency plan and implemented in coordination with air operators to facilitate harmonisation of the assistance to be provided.

4. The family assistance plan shall consider the following factors:

1) Recipients of family assistance;

2) Types of family assistance to be provided;

3) When family assistance shall be provided;

4) Family assistance providers;

5) Periodic review and exercise of the plan;

6) The applicable legislation, regulations and policies.

Article 67

Reporting

1. In the event of the occurrence of an act of unlawful interference in Macao SAR, AACM shall transmit all relevant information to:

1) The State of registry;

2) The State of the operator;

3) Each state or region whose citizens have been killed, injured or detained as hostage as a consequence of the occurrence;

4) Each state or region whose citizens are known to be on board the aircraft.

2. In the event of the occurrence of an act of unlawful interference against civil aviation in Macao SAR, AACM shall prepare and forward to ICAO the following reports:

1) Preliminary Report on an Act of Unlawful Interference, which shall be forwarded to ICAO within 30 days after the occurrence;

2) Final Report on an Act of Unlawful Interference, which shall be forwarded to ICAO when completed.

Article 68

Incident review

AACM shall, after the conclusion of the investigation of an act of unlawful interference involving Macao SAR, conduct an overall critique with the aerodrome operator, air operator and other entities involved in the response to the incident, especially to identify any need for any amendments of existing programmes and plans of the entities involved.

CHAPTER VIII

Mandatory reporting

Article 69

Mandatory reporting of security incidents

1. Operators shall submit a civil aviation security incident report to AACM within 72 hours of the occurrence of the incident in accordance with Aeronautical Circular no. AC/SEC/016.

2. Operators shall conduct an investigation into the security incident that requires mandatory reporting in accordance with the investigation procedures detailed in their own civil aviation security quality control programmes.

3. A confidential report on the results of such investigations shall be submitted to AACM for consideration for further actions.

CHAPTER IX

Civil aviation security quality control

Article 70

Civil aviation security quality control activities

1. Civil aviation security quality control activities carried out by AACM and operators aim to ensure that the measures and procedures required by law and this programme are implemented appropriately.

2. Civil aviation security quality control activities include security audits, security inspections, security tests, security exercises and security incident investigations.

3. The Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Quality Control Programme establishing the requirements for conducting civil aviation security quality control activities can be found in Appendix II and forms an integral part of this programme.

CHAPTER X

Financial resources for civil aviation security

Article 71

Financial resources

1. Operators shall allocate sufficient financial resources to ensure the fulfillment of their security obligations.

2. The financial resources mentioned in the previous paragraph shall satisfy the need of civil aviation security operations, including namely:

1) Business premises and workplaces;

2) Communication systems and equipment;

3) Facilities and equipment to respond to acts of unlawful interference and disruptive behaviours;

4) Security facilities;

5) Procurement, calibration, operation and maintenance of security equipment;

6) Civil aviation security quality control activities;

7) Civil aviation security training.

APPENDIX I

(referred to in article 57)

Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Training Programme

CHAPTER I

General provisions

Article 1

Object

The Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Training Programme (hereinafter referred to as "MCASTP") is to:

1) Ensure that civil aviation security personnel are properly recruited, selected, trained and certified in order to fulfil their tasks according to the required standards;

2) Ensure that non-civil aviation security personnel receive security-related training;

3) Ensure the effective implementation of the Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Programme (hereinafter referred to as "MCASP") and other relevant civil aviation security regulations.

Article 2

Legal basis

The MCASTP is established in accordance with:

1) Annex 17 of Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention);

2) Administrative Regulation no. 16/2022 (Air Transport Facilitation and Civil Aviation Security Systems);

3) MCASP.

Article 3

Information disclosure

Any information derived from the MCASTP are considered as sensitive civil aviation security information. The disclosure and access to the above information shall be carried out according to the "need-to-know" principle and Aeronautical Circular no. AC/SEC/007.

CHAPTER II

Entities

Article 4

Civil Aviation Authority

The Civil Aviation Authority (hereinafter referred to as "AACM") shall:

1) Establish, implement and keep up-to-date the MCASTP;

2) Review and approve the security training programmes of local operators;

3) Establish a certification system for screeners and civil aviation security instructors;

4) Supervise the implementation of the security training programmes of local operators.

Article 5

Local operators

1. Local operators shall:

1) Establish, implement and keep up-to-date their civil aviation security training programmes, which shall include at least:

(1) Training objectives and policies;

(2) Designation of a department or unit to be responsible for civil aviation security training activities;

(3) Recruitment and selection procedures and criteria for civil aviation security personnel;

(4) Training courses, including curriculum outline, detailed syllabi and examination;

(5) Instructions regarding the use and care of training aids and reference materials;

(6) Training financial and human resources;

(7) Quality assessment;

(8) Records management;

2) Elaborate an annual civil aviation security training plan;

3) Build and promote a security culture;

4) Ensure that all their personnel are recruited, selected, trained and certified as required, according to the MCASTP, Aeronautical Circular no. AC/SEC/019 and the requirements stipulated in their own civil aviation security training programmes.

2. The civil aviation security training programme of aerodrome operators shall include the recruitment, selection, training and certification requirements for the personnel of private security entities and the civil aviation security personnel of aerodrome tenants according to Aeronautical Circular no. AC/SEC/019.

3. The civil aviation security training programmes of other local operators shall include the recruitment, selection, training and certification requirements for the civil aviation security personnel of their service providers according to Aeronautical Circular no. AC/SEC/019.

4. Aerodrome operators shall ensure that those authorised to have unescorted access to aerodrome airside areas or security restricted areas receive initial and recurrent security awareness training in accordance with Aeronautical Circular no. AC/SEC/019.

CHAPTER III

Recruitment, selection, training and certification

Article 6

Recruitment and selection of civil aviation security personnel

1. The recruitment and selection of civil aviation security personnel shall comply with the procedures and minimum requirements stipulated in Aeronautical Circular no. AC/SEC/019.

2. Personnel responsible for applying security controls shall be subject to background checks from the policing perspective.

Article 7

Training

1. The civil aviation security personnel and non-civil aviation security personnel of local operators shall receive civil aviation security training appropriate to their job duties.

2. The training of personnel of security forces and security services performing duties at aerodromes shall be carried out in accordance with relevant professional training requirements.

Article 8

Training of civil aviation security personnel

1. Civil aviation security personnel refers to personnel responsible for or engaged in civil aviation security work exclusively or partially, including:

1) Personnel assigned duties in civil aviation security quality control;

2) Local operators' security managers;

3) All managerial personnel of the aerodrome private security entities;

4) Civil aviation security instructors;

5) Screeners;

6) All personnel responsible for instructing, coordinating and supervising screeners;

7) Other civil aviation security personnel, including:

(1) Personnel responsible for access control;

(2) Personnel responsible for surveillance and patrolling;

(3) Personnel responsible for aircraft protection, aircraft security check and aircraft security search;

(4) Flight crew and cabin crew;

(5) Personnel responsible for baggage security, including baggage reconciliation;

(6) Personnel responsible for handling and protecting cargo and mail;

(7) Personnel responsible for the security of in-flight and aerodrome supplies;

(8) Personnel responsible for administering aerodrome access permit systems;

(9) Personnel responsible for air traffic services.

2. Personnel mentioned in items 1) to 4) of the previous paragraph shall attend training courses approved by AACM and pass an examination within three months after taking up their jobs. They shall also attend recurrent training within two years from their previous respective training and pass an examination.

3. Personnel mentioned in items 5) to 7) of paragraph 1 shall:

1) Attend training courses approved by AACM, pass an examination, and be certified as necessary before being considered qualified to conduct duties independently;

2) Attend recurrent training and pass an examination within one year from the conclusion of the previous training.

Article 9

Training of non-civil aviation security personnel

1. Non-civil aviation security personnel refers to all local operators' personnel other than the civil aviation security personnel.

2. Non-civil aviation security personnel shall attend security-related training courses approved by AACM and pass an examination within three months after taking up their jobs.

3. Non-civil aviation security personnel shall receive recurrent training and pass an examination within three years from the conclusion of the previous training.

Article 10

Certification

1. Upon completion of the required training, screeners and civil aviation security instructors shall be certified by AACM or a duly authorised person in accordance with Aeronautical Circular no. AC/SEC/019.

2. The training and certification system for screeners and civil aviation security instructors is established in Aeronautical Circular no. AC/SEC/019.

3. The certification of screener is valid for one year while the certification of civil aviation security instructor is valid for two years.

Article 11

Training resources

1. Each operator charged with the elaboration and implementation of civil aviation security training programmes shall ensure that sufficient financial and human resources are available for the required security training.

2. Local operators shall ensure that all their civil aviation security training materials are current and effective and are reviewed every two years and updated as necessary.

3. Reviewed and updated contents shall be documented in detail by local operators.

Article 12

Training records

Each local operator charged with the elaboration and implementation of civil aviation security training programmes shall maintain written training records according to Aeronautical Circular no. AC/SEC/019.

Article 13

Training evaluations and quality control

Each local operator charged with the elaboration and implementation of civil aviation security training programme shall:

1) Conduct training evaluations in accordance with Aeronautical Circular no. AC/SEC/019 in order to improve all aspects of training, including course contents, learning environment, personnel performance, methods of delivery, etc.;

2) Ensure that all aspects of security training programme are subject to quality control.

APPENDIX II

(referred to in paragraph 3 of article 70)

Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Quality Control Programme

CHAPTER I

General provisions

Article 1

Object

The Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Quality Control Programme (hereinafter referred to as "MCASQCP") is to:

1) Ensure that the implementation of civil aviation security requirements complies with Annex 17 of Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), the Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Programme (hereinafter referred to as "MCASP") and relevant civil aviation security regulations;

2) Ensure the effectiveness of the security measures contained in the MCASP and other relevant civil aviation security regulations;

3) Ensure the effective implementation of civil aviation security quality control activities.

Article 2

Legal basis

The MCASQCP is established in accordance with:

1) Annex 17 of Convention on International Civil Aviation;

2) Administrative Regulation no. 16/2022 (Air Transport Facilitation and Civil Aviation Security Systems);

3) MCASP.

Article 3

Information disclosure

Any information derived from the MCASQCP, namely those civil aviation security related requirements, technical guidance and reports or results of civil aviation security quality control activities shall be considered as sensitive civil aviation security information. The disclosure and access to the above information shall be carried out according to the "need-to-know" principle and Aeronautical Circular no. AC/SEC/007.

CHAPTER II

Entities

Article 4

Civil Aviation Authority

The Civil Aviation Authority (hereinafter referred to as "AACM") shall:

1) Establish, implement and keep up to date the MCASQCP;

2) Elaborate effectiveness evaluation measures to promote the effective development and implementation of the MCASP;

3) Review and approve the civil aviation security quality control programmes of local operators;

4) Provide guidance for the implementation of the MCASQCP;

5) Produce the Macao Special Administrative Region (hereinafter referred to as "Macao SAR") annual summary report of civil aviation security quality control activities and distribute it to the relevant members of Air Transport Facilitation and Civil Aviation Security Committee (hereinafter referred to as "FAL/SEC Committee");

6) Monitor the implementation of local operators' civil aviation security quality control activities and corrective actions.

Article 5

Local operators

1. Local operators shall:

1) Designate a department or unit directly reporting to the accountable manager within their organization that is responsible for civil aviation security quality control activities;

2) Establish, implement and keep up-to-date their civil aviation security quality control programmes to include at a minimum the organisational structure and responsibilities, quality control methods and procedures, resource allocation, classification of results, corrective actions and reporting;

3) Equip with civil aviation security quality control personnel who have undertaken relevant training to meet the needs, and arrange recurrent training as required;

4) Elaborate the annual plan of civil aviation security quality control activities and submit it to AACM for acceptance;

5) Allocate resources for the implementation of civil aviation security quality control activities and corrective actions;

6) Submit the annual summary report of the civil aviation security quality control activities to AACM.

2. The accountable managers of local operators shall have the ultimate responsibility on behalf of the organisations for the implementation of civil aviation security quality control programmes, in particular the implementation of the annual plan, mentioned in article 12, and any corrective actions.

Article 6

Aerodrome tenants

1. Having considered factors such as the operational characteristics, the significance of the security measures carried out and security risks, aerodrome operators shall ensure that the aerodrome tenants responsible for the implementation of security mea-

sures in accordance with the Aerodrome Security Programme, especially private security entities and ground handling agents, establish internal quality control measures in their security operation procedures according to the aerodrome operators' requirement, and submit these procedures to the aerodrome operators for approval.

2. Aerodrome operators shall conduct civil aviation security quality control activities on the tenants mentioned in the previous paragraph.

Article 7

Security forces and security services

AACM may request the assistance of security forces and security services to conduct civil aviation security quality control activities.

Article 8

Human, financial and material resources

1. AACM and operators shall ensure that there are sufficient resources available to conduct civil aviation security quality control activities.

2. The resources mentioned in the previous paragraph shall include, in particular, inspectors, other quality control personnel and administrative staff, financial resources, transportation, security test equipment, office space and both consumable and non-consumable office materials.

CHAPTER III

Personnel

Article 9

AACM personnel

1. AACM shall ensure that an adequate number of inspectors are available and fully qualified to conduct quality control duties covering all civil aviation activities, as well as ensure that all candidates applying for positions involving security quality control meet the hiring criteria set out in the AACM Organisation Handbook.

2. AACM shall ensure that its inspectors conducting security audits, security tests, security inspections or investigations of security incidents are appropriately trained.

3. AACM inspectors are aeronautical authorities.

Article 10

Operators' personnel

1. The selection and hiring of personnel assigned duties by local operators in civil aviation security quality control comply with Appendix I to the MCASP – Macao Special Administrative Region Civil Aviation Security Training Programme (hereinafter referred to as "MCASTP") and Aeronautical Circular no. AC/SEC/019.

2. The personnel of local operators assigned duties in civil aviation security quality control shall complete the relevant training in accordance with the MCASTP and Aeronautical Circular no. AC/SEC/019, and pass an examination.

3. The personnel assigned duties by local operators in civil aviation security quality control must complete at least three security quality control activities under the supervision of qualified personnel before being considered qualified to conduct duties independently.

Article 11

Code of conduct

1. Civil aviation security quality control activities shall remain independent from operational or commercial influences thereby eliminating any appearance of favour or disfavour towards any persons or entities.

2. In order to instill a sense of confidence with entities subject to civil aviation security quality control activities and the public in general, quality control personnel shall conduct themselves in a professional and exemplary manner when exercising their duties.

3. The personnel assigned duties in civil aviation security quality control activities shall adopt the following code of conduct:

1) Respect all persons coming into contact with;

2) Remain discreet;

3) Be honest;

4) Do not threaten;

5) Do not interfere with the performance of others persons' duties;

6) Do not accept or ask for special treatment;

7) Respect confidentiality.

CHAPTER IV

Civil aviation security quality control activities

Article 12

Annual plan

1. Local operators shall submit an annual plan of civil aviation security quality control activities to be conducted in the following year to AACM for acceptance no later than the first day of November of every year.

2. The annual plan shall include at a minimum the following:

1) The type, scope, number and date of civil aviation security quality control activities to be conducted;

2) The quality control personnel responsible for conducting the civil aviation security quality control activities;

3) The entities, departments or units subject to the civil aviation security quality control activities.

3. The annual plan may be amended by the local operators to include any additional civil aviation security quality control activities that may become necessary, and shall notify AACM the amended plan.

4. When establishing the annual plan, the local operator shall take the following into account:

1) Changes in the Macao SAR civil aviation security threat level;

2) Changes in the civil aviation security risk context;

3) Extent of aerodrome operations;

4) Frequency and volume of aircraft operations;

5) Volume of cargo and mail operations;

6) Operation of high-risk air operators or flights;

7) Outcome of previous civil aviation security quality control activities carried out;

8) History of compliance with civil aviation security requirements by the entity subject to civil aviation security quality control activities;

9) New and emerging needs in the field of civil aviation security;

10) Previous reports of any security incidents;

11) Information regarding significant modifications during the previous year in terms of entity's operation, namely aerodrome layout alteration, new security equipment, etc.;

12) Request from an entity to have a civil aviation security quality control activity performed.

Article 13

Security audits

1. AACM shall conduct comprehensive civil aviation security audits on operators to ensure the consistency and continued implementation of security requirements.

2. Local operators shall conduct comprehensive security audits on the implementation of security requirements, in order to ensure that their security programmes are effectively implemented.

3. The scope of security audits include all aspects of the civil aviation security system.

4. The entities, departments or units being audited shall be notified in advance in order to prepare for the audits.

5. Security audits shall include an in-brief and a debrief.

6. Security audit shall be conducted at least once every two years.

7. A written audit report shall be completed within a reasonable period defined in the quality control programmes of local operators.

Article 14

Security inspections

1. AACM shall conduct periodic security inspections on the effective implementation of civil aviation security requirements by the operators.

2. Local operators shall conduct periodic security inspections of the implementation of civil aviation security requirements, in order to ensure that their security procedures and measures are effectively implemented.

3. Security inspections may be announced or unannounced.

4. If announced, the security inspections shall include an in-brief.

5. All security inspections shall always include a debrief.

6. Security inspection shall be carried out at least once every three months.

7. A written inspection report shall be completed within a reasonable period defined in the quality control programmes of local operators.

Article 15

Security tests

1. AACM shall conduct periodic tests on the effective implementation of the civil aviation security procedures and measures by the operators.

2. Local operators shall conduct periodic tests of the implementation of the civil aviation security requirements, in order to ensure that their security procedures and measures are effectively implemented.

3. Security tests may be overt or covert and shall be carried out by authorised personnel to test security equipment, personnel or procedures in accordance with the test procedures and rules set out in Aeronautical Circular no. AC/SEC/014.

4. Security test shall be carried out at least once every three months.

5. A written test report shall be completed within a reasonable period defined in the quality control programmes of local operators.

Article 16

Security exercises

1. Based on the annual exercise schedule confirmed by the FAL/SEC Committee, the security forces and security services shall arrange to conduct a full-scale security exercise in conjunction with local operators once every year.

2. Operators shall, upon request, participate in the full-scale security exercise and cooperate with the organising entity.

3. Within 10 working days after the completion of the full-scale security exercise, all participating entities shall assess and identify the deficiencies in their security procedures and provide a written report to the organising entity for compiling the final report.

4. The final report shall be distributed to all participating entities.

5. Local operators shall conduct an internal partial security exercise at least once every three months.

6. A written internal partial security exercise report shall be completed within a reasonable period defined in the quality control programmes of local operators.

Article 17

Security incident investigations

1. AACM shall, when necessary, carry out an investigation of any act of unlawful interference involving Macao SAR and of major instances of non-compliance by any entity with any laws, regulations or the requirements of the MCASP.

2. According to Aeronautical Circular no. AC/SEC/016, the operator concerned shall conduct an investigation of the security incidents that require mandatory reporting and submit to AACM a written report of the results.

3. For other security incidents, every three months the operator concerned shall submit to AACM a summary of the investigations conducted.

CHAPTER V

Reporting

Article 18

Civil aviation security quality control activities reports

1. After the completion of the civil aviation security quality control activities, the entity conducting such activities shall elaborate a report, and provide this report to the entities, departments or units subject to such activities for follow up.

2. Civil aviation security quality control activities reports shall at least include activity type, date and time, participants, activity scope, results, findings identified, and recommended or mandatory security measures, if any.

3. Civil aviation security quality control activities reports shall be preserved for a minimum period of five years.

4. All non-compliance shall be recorded in a database for statistical purposes.

5. Statistical data shall be used to determine the compliance history of entities, departments or units subject to civil aviation security quality control activities as part of the annual summary report.

Article 19

Annual summary reports

1. Local operators shall submit an annual summary report to AACM no later than the fifteenth day of January of every year.

2. The contents of the annual summary report shall include the following:

1) Civil aviation security quality control activities conducted during the year and their types;

2) Findings identified and respective corrective actions;

3) Implementation status of corrective actions and subsequent follow up;

4) Suggestions for improving the quality control programmes.

CHAPTER VI

Corrective actions

Article 20

Findings identified and corrective actions

1. When a non-compliance with Administrative Regulation no. 16/2022, the MCASP, any applicable aeronautical circulars and relevant security programmes or written procedures is identified, AACM may issue a finding to the concerned operator in writing, to address the matter in order to restore compliance, prevent recurrence and ensure continuous compliance.

2. The issuance of a finding does not prevent AACM from initiating enforcement procedures according to the applicable regulations.

3. After receipt of notification of findings, the operator shall, within the period of time defined by AACM:

1) Identify the root cause;

2) Propose a corrective action plan.

4. After acceptance of the corrective action plan by AACM, the operator shall demonstrate that the corrective action is implemented to AACM's satisfaction within the period of time accepted by AACM.

5. Operators shall establish a similar system to address the findings identified in their civil aviation security quality control activities.

CHAPTER VII

Confidential reporting system

Article 21

Confidential reporting system

1. AACM, aerodrome operators and local air operators shall establish a confidential reporting system which allows passengers, crew, ground staff and members of the public to apprise AACM or operators of security incidents or issues of non-compliance with the requirements of the relevant security programmes or other civil aviation security regulations.

2. The existence of the system referred to in the previous paragraph shall be widely publicised at aerodromes and other civil aviation installations by AACM, aerodrome operators and local air operators.

3. The confidential reports or any information derived therefrom shall not be used as the basis for any disciplinary or administrative proceedings, unless it is evident that the non-compliance was caused by willful misconduct or gross negligence.