



LUÍS MIGUEL DA SILVA MOÇO

A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL EM PORTUGAL

Dissertação com vista à obtenção do grau de Mestre em Direito e Segurança

Orientador:

Doutor Jorge Bacelar Gouveia, Professor da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

abril 2019

Resumo

Em Portugal, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), é a entidade responsável por regular e fiscalizar o sector da aviação civil e supervisionar a implementação dos procedimentos e medidas no âmbito *security*.

Estas medidas são baseadas em avaliações de risco focadas na ameaça terrorista e encontram-se plasmadas em legislação da União Europeia e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (International Civil Aviation Organization – ICAO) e da Conferência Europeia da Aviação Civil (European Civil Aviation Conference – ECAC).

As avaliações de risco no âmbito da segurança da aviação civil devem igualmente existir a nível nacional para sustentar a definição e adaptação destas medidas à realidade e necessidade nacional.

A cooperação entre a ANAC e as Forças e Serviços de Segurança e a ANAC e as entidades reguladas responsáveis pela efetiva implementação das medidas é fundamental para efeitos de cumprimento do inquérito pessoal reforçado, de realização das avaliações de risco no âmbito da segurança da aviação civil e para a implementação das medidas de segurança nos aeroportos nacionais, incluindo a segurança do lado terra (*landside security*).

Atualmente já existe alguma cooperação entre todas estas entidades e a ANAC, contudo, sugiro no presente trabalho uma proposta de melhoria e de operacionalização de cooperação.

Abstract

In Portugal, the *Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC)*, is the Appropriate Authority for all aviation security matters. ANAC regulates the civil aviation sector and supervises the implementation of security measures.

These measures, which centre on risk assessment with a focus on terrorist threats, are founded on European Union legislation and ICAO and ECAC recommendations.

Risk assessments also need to be carried out at national level to support the definition and adaptation of these measures to Portugal's reality.

This paper highlights the relevance to its current work of ANAC's cooperation with the security forces and the regulated civil aviation security sector in Portugal.

It suggests that further strengthening this cooperation would fortify the effectiveness and robustness of ANAC's prevention strategies.

Such reinforcement could be achieved by the creation of two working groups: one focused on risk assessment, covering existing measures as well as potential changes and/or the implementation of new measures, in addition to the exchange of information for enhanced background checks; and the other on the effective implementation of those measures in the context of discussions on the needs of and challenges to the aviation security sector.

Índice	
Abreviaturas	4
Introdução	5
1. A Segurança da Aviação Civil	8
2. As recomendações internacionais de segurança da aviação civil	21
2.1. Organização da Aviação Civil Internacional	21
2.2. Conferência Europeia da Aviação Civil	24
2.3. A legislação da União Europeia	28
3. O sistema de segurança da aviação civil nacional	35
3.1. A legislação nacional do sector	35
3.2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANSAC)	37
4. A segurança do lado terra - <i>Landside security</i>	49
5. A intervenção das Forças e Serviços de Segurança e outras entidades no âmbito da segurança da aviação civil	54
5.1. Polícia de Segurança Pública e Guarda Nacional Republicana	54
5.2. Serviço de Informações de Segurança e Serviço de Informações Estratégicas de Defesa	60
5.3. Polícia Judiciária e Serviço de Estrangeiros e Fronteiras	63
6. A avaliação de risco na aviação civil	65
6.1. A avaliação de risco na aviação civil no contexto europeu	67
6.2. A avaliação de risco na aviação civil no contexto nacional	68
6.3. Medidas de segurança com base numa avaliação de risco	69
7. A importância da cooperação na aviação civil	71
7.1. A ANAC e as Forças e Serviços de Segurança	78
7.2. A ANAC e os regulados no âmbito <i>security</i>	82
Conclusão	86
Bibliografia	89

Abreviaturas

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

ANSAC – Autoridade Nacional da Segurança da Aviação Civil

AVSEC – Segurança da aviação civil (*Aviation Security*)

CSA – Cadeia Segura de Abastecimento

ECAC/CEAC – *European Civil Aviation Conference*/Conferência Europeia da Aviação Civil

FALSEC – Facilitação e Segurança

FSS – Forças e Serviços de Segurança

ICAO/OACI – *International Civil Aviation Organization*/Organização da Aviação Civil Internacional

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

PNFSAC – Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil

PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

SARP – Standards and Recommended Practices

UE – União Europeia

ZRS – Zona restrita de segurança

Introdução

A Segurança da Aviação Civil representa uma parte importante de todo o sistema de segurança a nível nacional e essencial para a economia e valorização do país.

Este trabalho pretende expor como está organizada a segurança da aviação civil em Portugal, identificando as entidades envolvidas e as suas responsabilidades, com especial enfoque na avaliação de risco, como base de todas as medidas de segurança nesta área, incluindo uma sugestão de melhoria da cooperação entre as diversas entidades a operar no setor a nível nacional.

A inexistência de referências bibliográficas em Portugal sobre esta área específica da segurança foi uma dificuldade com que me deparei desde que iniciei funções na Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), como auditor nacional de segurança da aviação civil e durante a investigação para esta dissertação, mas foi igualmente a razão da escolha deste tema, além da vontade de exprimir a minha posição relativamente a alguns procedimentos do sector, com base na minha experiência profissional a nível nacional e internacional no âmbito da segurança da aviação civil.

A investigação para este tema foi maioritariamente apoiada em textos legais, a nível da Organização da Aviação Civil Internacional (*International Civil Aviation Organization – ICAO*), da Conferência Europeia da Aviação Civil (*European Civil Aviation Conference – ECAC*), regulamentação europeia e nacional e documentação técnica, alguma dela classificada e à qual tenho acesso no âmbito das minhas funções ao serviço da ANAC e recentemente como funcionário da ICAO a desempenhar funções de Técnico Especialista de Segurança da Aviação Civil na ECAC.

O sistema de segurança da aviação civil baseia-se em três princípios elementares - a criação de uma zona restrita de segurança, usando a

terminologia do setor – uma zona segura, ou seja, uma área estéril onde não seja possível aceder com artigos que possam ser usados para cometer um ato de interferência ilícita; a aplicação de controlos de segurança adequados, incluindo o rastreio¹ a todas as pessoas e bens que pretendam aceder à zona restrita de segurança; e a proteção da zona restrita de segurança com constante monitorização, controlo de acessos de pessoas e veículos e constantes medidas de vigilância.

Início o presente trabalho com a apresentação detalhada como estes princípios são defendidos através da legislação atual, esclarecendo algumas das definições e terminologia usada no setor e elaborando os procedimentos de segurança implementados em cada área no sentido de salvaguardarem os primeiros, de forma a contextualizar o leitor com a realidade da aviação civil.

Posteriormente apresento uma resenha histórica da legislação deste tema, começando pela ICAO seguindo pela ECAC e posteriormente a Comissão Europeia, terminando com a apresentação da legislação nacional, incluindo uma exposição detalhada dos poderes da ANAC enquanto entidade reguladora e Autoridade Nacional da Aviação Civil em Portugal.

Dedico um capítulo ao tópico da segurança do lado terra (*landside security*) dada a importância que representa na esfera da segurança da aviação civil e pela crescente relevância e atenção motivada pela ocorrência recente de ataques terroristas nesta área específica dos aeroportos.

Decidi apresentar de seguida o pertinente papel no contexto da segurança da aviação civil das Forças e Serviços de Segurança (FSS), nomeadamente o Serviço de Informações de Segurança, Serviço de Informações Estratégicas de Defesa, Polícia de Segurança Pública,

¹ Artigo 3º § 8 do Regulamento nº 300/2008 o rastreio traduz-se na aplicação de meios técnicos ou outros destinados a identificar e/ou detetar artigos proibidos.

Guarda Nacional Republicana, Polícia Judiciária e Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, descrevendo de seguida a importância que sempre representou e que vai continuar a representar a avaliação de risco na definição e implementação de medidas de segurança da aviação civil.

Termino o presente trabalho evidenciando a relevância que a cooperação entre a ANAC e as FSS e os regulados revela na prevenção, eficácia e robustez do sector de segurança da aviação civil em Portugal, apresentando uma sugestão de melhoria para esta cooperação, que na minha opinião passa pela criação de dois grupos de trabalho, um focado nas avaliações de risco, incluindo as medidas existentes e eventuais alterações ou implementação de novas medidas e a troca de informações para efeitos de inquérito pessoal reforçado e o outro focado na efetiva implementação destas medidas e na discussão das necessidades e desafios do sector em termos *security*.

1. A Segurança da Aviação Civil

A definição de segurança da aviação ou *security*² traduz-se na combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, que ponham em causa a segurança da aviação civil.

Atos de interferência ilícita são quaisquer atos ou omissões que coloquem em perigo a segurança de uma aeronave, aeroporto, instalação de navegação aérea, tripulante, passageiro e bens ou pessoas em terra e podem revestir vários tipos, como o desvio e sequestro de aeronaves, ataques armados, ameaças de bomba ou a sabotagem de aeronaves, de infraestruturas aeroportuárias, de equipamentos de segurança ou de sistemas de apoio à navegação aérea.

O grande objetivo da *security* é a salvaguarda e proteção das pessoas e bens de atos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil e obriga a definir um adequado sistema de segurança que articule meios humanos, técnicos e eletrónicos, bem como a estabelecer normas e procedimentos que permitam dissuadir, detetar, atrasar, responder e neutralizar aqueles atos.

Todos temos uma pequena noção da envolvência e atividade de um aeroporto e da quantidade de serviços que possuem. O aeroporto ou infraestrutura aeroportuária é definida como o conjunto de terrenos, de construções, de instalações, de equipamentos e de edifícios ou de parte de edifícios utilizados para as atividades e serviços aeroportuários e,

² O termo *security* é vulgarmente utilizado em toda a comunidade da aviação civil para identificar segurança da aviação. A sua utilização deve-se à necessidade de destringer claramente segurança da aviação de segurança operacional (*safety*). Esta refere-se ao estado em que os riscos associados às atividades de aviação, relacionados com, ou em apoio direto da operação de aeronaves, são controlados e reduzidos para um nível aceitável.

acessoriamente, para as atividades comerciais - e são cada vez mais grandes superfícies comerciais. Diria mesmo pequenas urbes, com todos os serviços existentes e necessários ao dia-dia, como farmácias, estações de correios, cabeleireiros, spa, ginásios, locais de culto e oração e lojas de todo o tipo de bens.

O enorme desafio da *security* é criar um sistema de segurança que permita atingir o seu objetivo primordial acima identificado e facilitando o mais possível a operação principal dos aeroportos – o transporte aéreo de pessoas e bens e de todos os restantes serviços existentes nos mesmos.

O sistema atual, baseia-se na existência e proteção de uma zona segura (sem a presença de artigos proibidos³), onde toda a operação de embarque, desembarque, carga e descarga e abastecimento das aeronaves possa decorrer em segurança. Para esse efeito é essencial assegurar que essa zona, uma vez criada se mantenha protegida através de uma vigilância constante, de forma a garantir que não existam objetos proibidos na mesma.

Esta zona está definida na legislação do sector como parte crítica da zona restrita de segurança, que compreende a aeronave, após a inspeção de segurança, e as áreas dos terminais entre as posições de rastreio de passageiros e bagagem de cabina e a aeronave.

A zona restrita de segurança (ZRS), é por definição, uma zona do lado ar na qual, além de o acesso ser restrito, se aplicam outras normas de segurança da aviação⁴. Estamos assim perante uma zona onde além do controlo de acesso, no caso dos passageiros efetuado através da apresentação do cartão de embarque, são aplicados outros procedimentos

³ Cf. Artigo 3.º §7) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008 - armas, explosivos ou outros dispositivos, substâncias ou artigos perigosos suscetíveis de serem utilizados para a prática de atos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil.

⁴ Artigo 3.º §13) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008.

de segurança, nomeadamente o rastreio ou outros controlos de segurança.

Em termos operacionais no que toca a *security*, a diferença entre área crítica e ZRS prende-se apenas com os controlos de segurança aplicados a pessoas que não sejam passageiros (*staff*) e a veículos.

O rastreio das pessoas que não sejam passageiros e dos objetos que transportam e as verificações de segurança aos veículos pode ser aplicados de forma aleatória e contínua a uma percentagem dessas pessoas e veículos quando pretendem aceder a uma ZRS contudo, antes de acederem a uma área crítica todas (100%) as pessoas que não sejam passageiros e os objetos que transportam devem ser sujeitos a rastreio, tal como, todos (100%) os veículos devem ser sujeitos uma verificação de segurança antes de acederem uma área crítica.

Na realidade, na grande maioria dos aeroportos, por razões de gestão de trabalhadores (reduzindo os pontos de acesso a ZRS e a áreas críticas) e de facilitação, as suas áreas críticas coincidem com a ZRS, ou seja, toda a ZRS do aeroporto é considerada área crítica, sendo assim realizado o controlo de acesso e a aplicação do rastreio e outros procedimentos de segurança a todas as pessoas, veículos e objetos antes de ser concedido o acesso.

O rastreio⁵ traduz-se na aplicação de meios técnicos ou outros destinados a identificar e/ou detetar artigos proibidos. Na ótica de um passageiro normal estes procedimentos são aplicados no momento em que passa no ponto de rastreio pelos elementos de segurança e coloca a sua bagagem de cabina nos equipamentos de Raio-x, sendo ele também submetido a medidas de segurança através da passagem pelo Pórtico Detetor de

⁵ Artigo 3º §8) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008.

Metais (PDM) ou submetido a uma revista manual ou recolha de vestígios de explosivos através de Detetor de Vestígios de Explosivos (DVE).

O rastreio é também aplicado à bagagem de porão, cujo registo (*check-in*) é efetuado nos balcões dedicados ou através de outros sistemas em alguns aeroportos, mas toda ela entregue ou colocada num local próprio (*drop-off*) do qual segue imediatamente através de tapetes dedicados para o sistema de segurança da bagagem de porão e onde é sujeita ao rastreio antes de ser carregada a bordo da aeronave.

Além dos passageiros e as suas bagagens, outras pessoas que não sejam passageiros⁶ e os objetos que transportam e os veículos já mencionados existem ainda outras categorias de objetos que necessitam de aceder às áreas críticas e ZRS dos aeroportos. Uma dessas categorias é a carga e correio.

A carga e correio é para muitos a área mais complicada do sistema de segurança da aviação civil, é mesmo o capítulo mais extenso do regulamento de execução⁷ e a área onde tem ocorrido mais alterações na legislação do setor.

Carga são os bens destinados ao transporte numa aeronave que não sejam a bagagem, o correio, o correio da transportadora aérea, o material da transportadora aérea e as provisões a bordo⁸. Acabamos por ter uma definição por exclusão, ou seja, tudo o que não for transportado como bagagem, correio, correio da transportadora aérea, material da transportadora aérea ou provisões de bordo será carga.

A nível de correio, já temos uma definição clara na regulamentação - correio é o despacho de correspondência e outros objetos, excluindo

⁶ Trabalhadores do aeroporto e das restantes entidades a operar no aeroporto, incluindo as tripulações

⁷ Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015.

⁸ Artigo 3º §25) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008

correio da transportadora aérea, enviados por serviços postais e a eles destinados, em conformidade com as regras da União Postal Universal⁹, contudo, a nível de regras de segurança da aviação civil, carga e correio são alvos das mesmas regras e procedimentos.

A variedade de produtos que podem ser transportados como carga e correio, com diferentes tamanhos, formas, conteúdos, desde alimentos, vestuário, a peças de automóveis e todo o tipo de equipamentos eletrónicos e industriais sempre representou e continua a representar um enorme desafio a nível de aplicação de procedimentos de segurança.

O rastreio, como procedimento elementar é em muitos casos entendido como a última medida possível para garantir que a remessa não contém artigos proibidos, no entanto, apesar da enorme evolução a nível de equipamentos, continua a ser um desafio e em muitos casos nem sequer possível de aplicar (e.g. um motor de uma aeronave, um automóvel ou uma peça de arte de um museu que não pode ser submetida a Raio-x).

Esta impossibilidade surge maioritariamente por duas razões, a inexistência de equipamento disponível na entidade responsável pelo rastreio (equipamento de valor muito elevado e nem sempre as entidades possuem disponibilidade financeira para os adquirir), ou a natureza da remessa a rastrear não permite a utilização dos equipamentos disponíveis.

A carga e correio é uma área de extrema importância para cada país, pois, representa o meio de exportação de produtos nacionais com toda a influência positiva que acarreta para a economia nacional.

Perante esta realidade entendeu-se, e muito bem na minha opinião, criar um procedimento alternativo que permitisse contornar este problema de dificuldade ou impossibilidade de rastreio e que ao mesmo tempo desse

⁹ Artigo 3º §24) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008

garantias de segurança, ou seja, assegurasse que as remessas submetidas a este procedimento estivessem isentas de artigos proibidos e assim, poderem ser transportadas por via aérea. Este procedimento é a Cadeia Segura de Abastecimento (CSA).

A CSA baseia-se na aplicação de procedimentos de segurança às remessas de carga e correio pelas diversas entidades (Agentes Reconhecidos¹⁰, Expedidores Conhecidos¹¹ e Expedidores Avançados¹²) em cada momento da cadeia de abastecimento, desde a origem da remessa até à sua entrega no aeroporto.

Optou-se por implementar ou aproveitar as medidas de segurança já existentes, embora não focadas na segurança da aviação civil e melhorá-las/adaptá-las de forma a garantir que as remessas não sejam utilizadas para a prática de atos de interferência ilícita. Aproveitou-se o interesse comercial inerente às trocas comerciais da perspetiva meramente económica. Podemos claramente aceitar que as empresas cada vez mais se preocupam com a segurança dos seus produtos e com a garantia que os mesmos cheguem aos seus clientes em perfeitas condições de qualidade.

Na ótica da aviação civil concluiu-se que seria possível garantir igualmente a segurança da carga através destas entidades sob a monitorização e supervisão das entidades reguladoras de cada país, ou seja, as Autoridades da Aviação Civil. Assim, todas as entidades a operar na CSA

¹⁰ Cf. Artigo 3º §26) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008 - a transportadora aérea, o agente, o transitário ou qualquer outra entidade que assegure os controlos de segurança no que respeita à carga ou ao correio.

¹¹ Cf. Artigo 3º §27) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008 - o expedidor de carga ou de correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte de carga ou correio em qualquer aeronave

¹² Cf. Artigo 3º §28) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008 - o expedidor de carga ou de correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte dessa carga em aeronaves de carga ou de correio em aeronaves de correio.

têm de ser aprovadas pela, ou em nome da Autoridade Nacional da Aviação Civil e alvo de ações frequentes de controlo da qualidade.

Para tal estas entidades devem submeter o pedido de aprovação, incluindo um programa de segurança às Autoridades de Aviação Civil e assegurar formação específica em segurança da aviação civil dos seus trabalhadores que operam com carga e correio aéreos.

A CSA é exemplo claro do novo paradigma de segurança da aviação civil – a segurança por camadas, ou seja, o estabelecimento de várias camadas de segurança em todas as fases do processo. Assumiu-se que para um eventual ato de interferência ilícita ser bem sucedido, teria de penetrar todas as camadas de segurança existentes, pelo que o objetivo de cada camada é precisamente identificar e detetar eventuais tentativas de penetração da segurança que tenham ultrapassado com sucesso a camada anterior.

No caso da carga aérea, desde a produção do produto até à sua entrega à companhia aérea.

Este paradigma é também aplicado aos passageiros. Desde a aquisição do bilhete, durante o check-in de passageiros e bagagem, seja este efetuado *online* ou no aeroporto em balcões próprios pelo próprio passageiro (*self check-in*) ou nos balcões dedicados com trabalhadores da companhia aérea. Desde as questões de segurança que o passageiro tem de responder, passando pelos diferentes métodos de rastreio a que é submetido juntamente com a bagagem até à porta de embarque com novo controlo de identidade e acabando nas medidas de segurança em voo.

A CSA, a nível de carga e correio aéreos, está conexas com o processo produtivo, ou seja, entendeu-se que a entidade responsável pela produção de determinado produto poderia aplicar procedimentos de segurança à remessa desde esse momento (a regulamentação refere a partir do

momento em que essa mesma entidade identifica a forma como esse produto vai ser transportado até ao cliente final, ou seja, a nível de aviação civil, quando é identificada como carga aérea).

Concluiu-se igualmente que todas as entidades que vierem a intervir no processo desde a sua produção até ao transporte final por via aérea, deveriam assumir a responsabilidade de aplicação de procedimentos de segurança que protejam esses produtos e assim, deixar de ser necessário submeter os mesmos a rastreio¹³.

Em termos práticos há no mínimo duas entidades na CSA, o expedidor conhecido, que é responsável pela origem da carga aérea e o agente reconhecido que é o responsável pela entrega do produto (remessa de carga) à transportadora aérea.

Esta exigência não ressalta diretamente da interpretação da regulamentação europeia, contudo, na prática este é o modelo que maioritariamente existe a nível não só europeu como mundial, como iremos passar a explicar.

A regulamentação europeia refere¹⁴ que a carga e correio devem ser submetidos a controlos de segurança antes de serem carregados numa aeronave. As transportadoras aéreas não podem aceitar transportar carga ou correio numa aeronave, a menos que tenham elas próprias aplicado esses controlos ou que a aplicação dos controlos tenha sido confirmados e assegurados por um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou um expedidor avençado.

¹³ se desde a sua conceção foi assegurada a proteção do produto garantindo que não possui artigos proibidos, não há necessidade de o submeter a um método de deteção de artigos proibidos.

¹⁴ Ponto 6.1.1 do Anexo I ao Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008

Refere igualmente¹⁵ que toda a carga e correio devem ser rastreados por um agente reconhecido antes de serem carregados numa aeronave, exceto se os procedimentos de segurança tiverem sido aplicados por uma entidade da CSA ou esteja isenta e tiver sido protegida desde esse momento até ser carregada numa aeronave.

O contrato de transporte de carga aérea é firmado através da Carta de Porte¹⁶. A Carta de Porte, é emitida pelas companhias aéreas, ou, por agentes de carga autorizados, vulgarmente conhecido como agentes de carga IATA (denominação que passou a ser denominada em 2017 agente de carga IATA/FIATA), aos quais as companhias autorizam a emissão de carta de porte em seu nome, para os voos operados pelas mesmas.

Qualquer pessoa titular das licenças oficiais apropriadas, quando necessárias, pode tornar-se agente de carga IATA. Além da documentação da entidade, tais como apresentação de um balanço de contas elaborado em conformidade com as práticas contabilísticas locais. Pode ainda haver a necessidade de assegurar uma base financeira adicional, sob a forma de uma recapitalização ou de uma garantia bancária ou de um seguro. O candidato tem ainda de confirmar a existência de pessoal competente e qualificado em todos os locais onde prepare o transporte de carga, entre o qual, pelo menos dois trabalhadores titulares de um diploma IATA / FIATA (Federação Internacional das Associações de Transitários e Equiparados — *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*) avançado, incluindo formação sobre a manipulação de mercadorias perigosas, obtido nos dois anos anteriores, ou que completaram, nos dois anos anteriores, um curso de formação equivalente sobre mercadorias perigosas ministrado por um

¹⁵ Ponto 6.1.1 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015

¹⁶ A Carta de Porte é o documento que traduz o contrato de transporte por via aérea entre o expedidor e a companhia aérea (*The Air Waybill (AWB) is a critical air cargo document that constitutes the contract of carriage between the “shipper” and the “carrier” (airline)*), in www.iata.org.

membro da IATA ou um outro curso de formação sobre a manipulação de mercadorias perigosas realizado por uma outra entidade e reconhecido pela IATA¹⁷.

Na realidade, são praticamente inexistentes os expedidores conhecidos que são igualmente agentes de carga IATA/FIATA e que possam assim, emitir cartas de porte para as suas próprias remessas, além deste tipo de serviço não representar nem estar ligado com a sua atividade *core*, que é a produção e comercialização de mercadorias. No caso português, a grande generalidade das Cartas de Porte é emitida por agentes de carga IATA/FIATA (a maioria deles transitários) e pelas companhias aéreas.

De forma a resumir, a CSA será, por exemplo, o expedidor conhecido, que representa a origem da carga, normalmente a unidade de produção e que aplica os procedimentos de segurança às suas remessas, e que entrega de seguida a remessa a outra entidade - agente reconhecido. O agente reconhecido aplica de imediato alguns procedimentos de segurança no momento da aceitação da remessa (e.g. confirmar se a entidade de quem está a receber a remessa é uma entidade da CSA e verificar se a mesma apresenta algum sinal de manipulação ou interferência ilícita, normalmente uma inspeção física à remessa). Se este agente reconhecido for empresa de assistência em escala, pode imediatamente carregar a remessa a bordo da aeronave.

No caso do agente reconhecido não ser a empresa de assistência em escala, após a aceitação da remessa (não havendo suspeitas que a remessa possa ter sido manipulada ou alvo de interferências ilícitas) aplicará os procedimentos necessários para manter a proteção até a entregar a outra entidade (agente reconhecido) ou à transportadora aérea. Cada um destes procedimentos de aceitação em cada transferência da

¹⁷ <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/iata-fiata-air-cargo-program.aspx>

remessa representa uma camada de segurança. Como definimos anteriormente, quantas mais camadas forem aplicadas à remessa (ou outro artigo que se destine a ser transportado por via aérea) mais difícil será cometer um ato de interferência ilícita usando essa remessa ou artigo.

Em Portugal, ao contrário da maioria dos países europeus, as empresas de assistência em escala do continente e da Madeira não emitem Cartas de Porte, pelo que, no caso de Portugal continental e da Madeira é sempre necessário no mínimo 3 entidades a operar na CSA – o expedidor conhecido, responsável pela origem da remessa, o agente reconhecido que emite a carta de porte (normalmente um transitário) e a empresa de assistência em escala responsável pela operação de embarque da carga.

Uma pequena referência o caso dos Açores, onde a assistência em escala é operada pela empresa de assistência em escala da SATA que também emite Cartas de Porte, assim, nos Açores a CSA pode ser constituída por apenas duas entidades, quando os expedidores conhecidos entregam a remessa diretamente no aeroporto à empresa de assistência em escala da SATA que é também agente reconhecido.

Todas estas entidades são alvo de constantes ações de controlo de qualidade da ANAC, que tem como objetivo controlar e assegurar que os procedimentos de segurança estão a ser aplicados de acordo com o preceituado na regulamentação.

A CSA veio também contribuir para a facilitação do processo. Algo sempre almejado pela indústria, mas que nem sempre é possível aplicar oferecendo as garantias de segurança necessárias. A carga oriunda da CSA tem uma fluidez maior, já que, no momento de chegada ao aeroporto pode ser colocada na ZRS imediatamente após a aceitação, uma vez que não carece de rastreio. Não só poupa o tempo necessário para execução do rastreio, como também, há uma garantia maior de ser efetivamente aceite e poder ser transportada no voo reservado.

Pessoalmente continuo a acreditar na segurança por camadas como o sistema que mais garantias de eficácia apresenta a nível de segurança da aviação civil e particularmente na CSA na carga aérea. Este paradigma assenta em dois pilares essenciais, numa supervisão eficaz e recorrente das Autoridades de Segurança da Aviação Civil e na formação específica de todos os trabalhadores envolvidos na operação. Formação essa que quanto maior for o nível de cultura de segurança que inclua maior eficiência garantirá ao sistema, reduzindo as vulnerabilidades e por sua vez o risco. Voltaremos mais aprofundadamente à avaliação de risco na segurança da aviação civil mais à frente no presente trabalho.

Concluindo, a nível de carga e correio aéreos, a segurança é assegurada por duas vias, ou através do rastreio das remessas antes de acederem à ZRS e ser carregadas a bordo da aeronave ou através da aplicação de procedimentos de segurança quando geradas pela CSA e protegidas contra interferências ilícitas desde esse momento até serem entregues na ZRS para posterior carregamento a bordo da aeronave.

O correio e o material da transportadora aérea, representam outro tipo de bens, artigos, objetos que acedem a ZRS. O correio da transportadora aérea é o correio cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea¹⁸. O material da transportadora aérea é todo o material cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea ou que é utilizado por uma transportadora aérea¹⁹.

Em termos de medidas de segurança, podemos definir resumidamente que o material e o correio da transportadora aérea devem ser sujeitos a rastreio e protegidos de acordo com as medidas aplicáveis a bagagem de porão ou, em alternativa, sujeitos aos controlos de segurança e protegidos de acordo com as medidas aplicáveis a carga e correio. Adicionalmente,

¹⁸Artigo 3º §22) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008.

¹⁹ Artigo 3º §23) do Regulamento (CE) n 300/2008, de 11 de março de 2008.

se os mesmo forem transportados em qualquer outra parte que não o porão, devem ser sujeitos a rastreio e protegidos de acordo com as medidas aplicáveis a bagagem de cabina.²⁰

Por último acedem ainda as ZRS as provisões de bordo e as provisões do aeroporto.

As provisões de bordo²¹ são todos os artigos destinados a serem levados para bordo de uma aeronave para serem utilizados, consumidos ou comprados pelos passageiros ou pela tripulação durante um voo, com exceção da bagagem de cabina; dos artigos transportados por pessoas que não sejam passageiros; e o correio e material da transportadora aérea.

As provisões do aeroporto²² são todos os artigos destinados a serem vendidos, utilizados ou disponibilizados para qualquer fim ou atividade nas zonas restritas de segurança dos aeroportos, à exceção dos artigos transportados por pessoas que não sejam passageiros, ou seja, as provisões destinadas à venda ou utilização nas zonas restritas de segurança dos aeroportos, incluindo as mercadorias das lojas francas e dos restaurantes.

Representámos assim, todas as pessoas, bens, equipamentos e artigos diversos que acedem a ZRS, contudo, o sistema de *security* não fica apenas pelo controlo de acessos e aplicação de outras medidas de segurança à entrada das ZRS, é essencial que a ZRS se mantenha segura e isenta de artigos proibidos, para tal, é essencial a existência de sistemas de vigilância, desde câmaras de videovigilância à existência de patrulhas e implementação de uma cultura de *security* entre todos os trabalhadores

²⁰Ponto 7.1. do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015

²¹ Ponto 8.0.2 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015

²² Ponto 9.0.2, al. a) do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015

que exercem funções nessas zonas. A formação é neste âmbito fundamental.

Resumindo, o sistema de *security* foi construído em volta da definição da zona restrita de segurança, uma zona estéril e da sua constante proteção.

Ressalva-se, contudo, que neste momento o foco e a discussão se centram igualmente no estabelecimento de algumas medidas de segurança fora destas zonas, nomeadamente no lado terra.

Os ataques de 2016 em Zaventem, na Bélgica em 22 de março 2016 e em Istambul, na Turquia em 28 de junho de 2016, vieram intensificar esta preocupação e os Estados têm vindo a efetuar cada vez mais avaliações de segurança ao lado terra dos seus aeroportos (*Vulnerability Assessment – Landside Security*). Desenvolveremos o tema do *landside security* num capítulo próprio no presente trabalho.

2. As recomendações internacionais de segurança da aviação civil

2.1. Organização da Aviação Civil Internacional

A primeira legislação do setor da aviação remonta a 7 de dezembro de 1944, data em que foi assinada a Convenção sobre Aviação Civil Internacional que ficaria conhecida como Convenção de Chicago. Aprovada para ratificação a nível nacional através do Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de Fevereiro de 1947 - Portugal foi um dos estados contraentes.

A Convenção de Chicago, focada no desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil internacional que possibilite que os serviços de transporte aéreos internacionais possam ser efetuados em igualdade de

oportunidades e operados de forma economicamente estável,²³ cria no seu artigo 43.º a Organização da Aviação Civil Internacional/*International Civil Aviation Organization* (ICAO), uma agência especializada das Nações Unidas, para gerir e administrar a Convenção, com os objetivos²⁴ de:

- a) Garantir o crescimento seguro e ordenado da aviação civil internacional em todo o mundo;
- b) Incentivar a conceção e operação de aeronaves para fins pacíficos;
- c) Incentivar o desenvolvimento de vias aéreas, aeroportos e instalações de navegação aérea para a aviação civil internacional;
- d) Satisfazer as necessidades dos povos do mundo para um transporte aéreo seguro, regular, eficiente e económico;
- e) Prevenir os resíduos económicos causados por uma concorrência irracional; e
- f) Assegurar que os direitos dos Estados contratantes sejam plenamente respeitados e que cada Estado Contratante tenha uma oportunidade justa de operar as companhias aéreas internacionais;

Atualmente a ICAO é constituída por 193 Estados-membros e por grupos da indústria, que trabalham com o objetivo de chegar a um consenso sobre as normas internacionais de aviação civil, focadas nos objetivos acima mencionados, através da adoção de práticas recomendadas (*SARPs - Standards and Recommended Practices*).

Estas SARP são usadas pela ICAO para garantir que as operações e regulamentos locais de aviação civil estejam em conformidade com as normas globais e por sua vez permitir que mais de 100.000 voos diários na rede global da aviação operem de forma segura e confiável em todas as regiões do mundo.

²³ Preâmbulo da redação original (https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf)

²⁴ Artigo 44º

A função legislativa mais importante da ICAO é sem dúvida a formulação e adoção das SARP's. Estas estão divididas por 19 anexos técnicos da Convenção. Em termos de *security* assume especial importância para o futuro da aviação civil e toda a comunidade internacional em geral as SARP relativas à prevenção e repressão de atos de interferência ilícita contra a aviação civil em todo o mundo. Estas SARP relativas à segurança da aviação internacional foram adotadas em primeiro lugar pelo Conselho da ICAO em março de 1974 e constam no anexo 17 da Convenção de Chicago.

Importa ainda referir, em termos de *security*, foi desenvolvido pela ICAO, o *Security Manual Document nº 8973* (vulgarmente conhecido como Doc 8973) - documento restrito, cujo objetivo principal é assistir os Estados na prevenção e, quando necessário, resposta a atos de interferência ilícita através do desenvolvimento de alguns elementos - enquadramento legal e supervisão de segurança, projeto de aeroportos, infraestruturas e equipamentos, recrutamento, seleção, formação, certificação, procedimentos e implementação de medidas de segurança.

O Doc 8973 contém orientações sobre como os Estados podem cumprir com as SARP. Embora os métodos de conformidade fornecidos se baseiem em procedimentos geralmente reconhecidos e comuns dentro da indústria de aviação civil internacional, também é reconhecido que não são os únicos meios de cumprimento. Outros métodos de cumprimento podem ser igualmente adequados, bem como a alteração das práticas e procedimentos propostos no manual podem vir a ser necessárias, a fim de atender à diversidade de estruturas jurídicas e administrativas dentro dos Estados contraentes.

Para melhor entendimento podemos expor que o Anexo 17 recomenda que cada Estado Membro deve adotar medidas para garantir que todos os passageiros e a sua bagagem de cabina são rastreados antes de

embarcarem de uma zona restrita de segurança de um aeroporto (ponto 4.4.1). No Doc 8973 encontramos indicação que os passageiros e a bagagem de cabina devem ser rastreados através de revista manual, utilização de detetores de metais, equipamento de Raio-x ou outros equipamentos detetores de explosivos ou substâncias perigosas ou através da combinação de revista manual e equipamento²⁵.

2.2. Conferência Europeia da Aviação Civil

A Conferência Europeia da Aviação Civil/*European Civil Aviation Conference* (ECAC) nasce depois de um corpo do transporte aéreo europeu ter sido ponderado pela primeira vez quando a Assembleia Consultiva do Conselho da Europa considerou, em 1951, certas propostas com vista a alcançar o maior grau possível de coordenação no transporte aéreo intereuropeu. A Assembleia Consultiva naquele tempo recomendou ao Comité de Ministros a realização de uma conferência com peritos governamentais e de representantes das diversas empresas aéreas com os objetivos de:

- a) Examinar a possibilidade de criar, em condições a ser estabelecida e aprovada, uma associação de companhias aéreas para assumir o comando das comunicações aéreas entre os Estados-Membros; ou
- b) Informar sobre outros métodos possíveis de alcançar uma colaboração mais estreita, a fim de garantir a exploração económica e eficiente do transporte aéreo europeu.

O Comité de Ministros, no entanto, decidiu não convocar a conferência considerando que a ICAO seria o órgão mais adequado para realizar a

²⁵ Ponto 11.5.1.6, Doc 8973, 10ª Edição, 2017

tarefa. Esta decisão foi incorporada numa resolução²⁶, adotada em 19 de março de 1953, convidando a ICAO a convocar uma conferência europeia para debater os seguintes pontos:

- a) Métodos de melhorar a cooperação comercial e técnica entre as companhias aéreas dos países participantes na conferência;
- b) A possibilidade de assegurar uma cooperação mais estreita pela troca de direitos comerciais entre estes países europeus.

O Conselho da ICAO, em resposta ao convite do Conselho da Europa, adota em Maio de 1953, uma resolução²⁷ que expressa o desejo da ICAO em cooperar com o Conselho da Europa de forma mais ampla, mas sugere que seja convocado uma comissão preparatória antes da conferência, a fim de assegurar de forma clara qual seria o papel da ICAO e determinar claramente as questões a desenvolver.

Esta comissão ficaria encarregue do estudo da agenda proposta para a conferência e qualquer outro assunto que considerasse relevante e apresentaria a suas conclusões ao Conselho da ICAO.

A Comissão Preparatória constituído por nove membros reuniu-se em Paris, em Novembro de 1953 e, depois de ter realizado as tarefas que lhe estavam atribuídas, informou a ICAO ter chegado a um acordo unânime sobre uma agenda para a conferência plenária, que, sugeriu, devia ser convocada para a primavera de 1954.

A agenda proposta incluía uma discussão mais ampla desde um exame geral da possível expansão do transporte aéreo na Europa (incluindo intercâmbio de direitos comerciais) a medidas necessárias para alcançar o grau máximo de facilitação dentro dos territórios dos Estados-Membros.

²⁶ Resolução (53) 2. Reproduzida na totalidade no Doc 7447-C/868 da ICAO "Resolutions of the Council of ICAO and the Council of Europe Relative to the Convening of a Conference on the Co-ordination of Air Transport in Europe".

²⁷ Doc 7447-C/868 da ICAO.

Estas matérias formaram o quadro dentro do qual o programa de trabalho da ECAC foi posteriormente desenvolvido.

A conferência ocorreu no final do ano 1955, em Estrasburgo, ficando conhecida como “*Conference on the Co-ordination of Air Transport in Europe – CATE*”. Portugal participou nesta conferência sendo um dos Estados Membros fundadores da ECAC.

Durante a discussão na sessão inaugural a conferência concordou nas matérias previstas na recomendação da CATE relativas ao estabelecimento de critérios para a criação da ECAC, evidenciando-se as seguintes alternativas:

- a) Uma agência completamente independente;
- b) Uma agência subordinada à ICAO e totalmente integrada na mesma como refere o artigo 55º da Convenção de Chicago;
- c) Uma agência com estatuto intermédio, conforme referido na recomendação nº 28 da CATE, formulando o seu próprio trabalho, convocando as suas próprias reuniões e estabelecendo a sua própria agenda, mas trabalhando em relação próxima com a ICAO e utilizando os serviços de secretariado da ICAO.

A Conferência concluiu que deveria manter uma estreita ligação com a ICAO, pelo menos no início, não estabelecendo um secretariado próprio, mas solicitando ao Conselho da ICAO para fornecer, na medida do possível os serviços de secretariado para estudos, reuniões, manutenção dos registos das reuniões, correspondência e outros no gabinete de Paris ICAO²⁸.

A nível legislativo, à semelhança da ICAO, a ECAC possui igualmente a sua própria regulamentação. As recomendações relativas à vertente de

²⁸ Parágrafos 8) e 9) da resolução que formalmente constituiu a ECAC (ECAC/1-RES.1, 1955)

security constam no *Documento 30 (DOC 30) – Parte II “ECAC Policy Statement in the Field os Aviation Security”*.

O DOC 30 neste momento contempla, além das recomendações da própria ECAC, as recomendações do Anexo 17 da ICAO, com breves referências ao DOC 8973 e inclui ainda as referências nos vários capítulos à legislação comunitária, constituindo deste modo uma extraordinária ferramenta de consolidação de toda a legislação relativa à segurança da aviação civil em vigor a nível internacional. Realça-se ainda o facto do conteúdo dos pontos e subpontos das recomendações do DOC 30 coincidirem com o texto legal dos regulamentos comunitários, nas matérias legisladas por estes.

Convém ainda realçar que o DOC 30 possui recomendações importantes relativamente a algumas áreas da segurança da aviação civil, nas quais ainda não foi elaborada qualquer legislação comunitária, como por exemplo *Cyber Security* e *Air Traffic Management (ATM) Security*.

A ECAC neste momento é responsável pela gestão e implementação de dois projetos no âmbito da *security*, o Projeto EaP/CA e o Projeto CASE.

O Projeto EaP/CA é um Projeto financiado pela Comissão Europeia subvencionado à *European Union Aviation Safety Agency (EASA)* para execução, focado na implementação de acordos aéreos nos países da Europa de leste e na modernização das normas de segurança da aviação civil na Ásia Central, sendo a ECAC responsável pela execução da componente de segurança da aviação civil.

O Projeto CASE é igualmente financiado pela União Europeia, e implementado e gerido pela ECAC. Oferece atividades de capacitação no campo da segurança da aviação civil em África e na Península Arábica e possui como objetivo geral o combate à ameaça do terrorismo contra a aviação civil, apoiando os esforços dos Estados Parceiros através de

várias atividades a nível regional e nacional focadas no aperfeiçoamento do nível de segurança da aviação civil, desde formação, a auditorias de segurança conjuntas e avaliações de risco do lado terra ao apoio na redação de legislação específica de segurança da aviação civil e vários workshops para debate e discussão dos principais temas de *security*.

O Projeto CASE tem como objetivos específicos:

- Melhorar o controlo de qualidade aplicado à segurança da aviação nos Estados parceiros;
- Reforçar a capacidade dos Estados parceiros para efetivamente cumprir as normas e as práticas recomendadas do anexo 17 da ICAO;
- Promover uma cultura de segurança nesses Estados; e
- Rever e ajustar os seus regulamentos e procedimentos nacionais de segurança da aviação.

2.3. A legislação da União Europeia

Apenas após os eventos de 11 de setembro de 2001, que levaram toda a sociedade a olhar para o terrorismo de outra forma e a perceber que é sem dúvida um fato, que existe, que é mutável, tal como a sociedade e que irá durar ainda algum tempo, a União Europeia sentiu a necessidade de legislar sobre o setor da segurança da aviação civil, criando o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, onde confirmou o terrorismo como uma das maiores ameaças aos ideais de democracia e liberdade e aos valores da paz que constituem a própria essência da União Europeia²⁹.

²⁹ 1º considerando do preâmbulo.

Com este diploma estabeleceram-se regras e normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil, com base nas recomendações do DOC 30 da ECAC. Dotou-se também a Comissão de poderes de execução que lhe permitem adotar as correspondentes medidas de execução de forma pormenorizada.

O objetivo principal do Regulamento nº 2320 era estabelecer e implementar as medidas comunitárias adequadas, destinadas a evitar atos de interferência ilícita contra a aviação civil e complementarmente proporcionar uma base de interpretação comum das disposições correspondentes da Convenção de Chicago, em especial do Anexo 17. Para atingir estes objetivos criou normas de base comuns sobre medidas de segurança da aviação e introduziu mecanismos adequados de controlo da qualidade.

Destacamos como elementos principais desta legislação a obrigatoriedade de cada Estado Membro adotar um programa nacional de segurança da aviação civil, bem como um correspondente programa de controlo da qualidade, com os diferentes tipos de ações e um programa de formação.

O Regulamento nº 2320/2002 foi complementado pelo Regulamento (CE) nº 622/2003, da Comissão de 4 de abril. Enquanto o primeiro continha as normas de base gerais, este complementava-as e concretizava os procedimentos que os Estados-Membros deveriam adotar para respeitar as normas de base comuns emanadas pelo primeiro.

Deste modo exigiu-se que cada Estado-Membro aprovasse um programa nacional de segurança da aviação civil (PNSAC) que garantisse a aplicação das normas de base comum e das respetivas medidas de execução e determinou-se ainda que cada um dos Estados membros

designasse uma entidade³⁰ considerada a autoridade no âmbito da segurança da aviação civil e responsável por:

- a) Coordenar e supervisionar a aplicação do PNSAC³¹;
- b) Desenvolver e implementar um programa nacional de controlo da qualidade da segurança da aviação civil (PNCQSAC) que sujeite os aeroportos a auditorias regulares, que permitam detetar e rapidamente corrigir deficiências detetadas³². Em 2003 a Comissão aprovou o Regulamento (CE) n.º 1217/2003 da Comissão, de 4 de Julho de 2003, que estabeleceu especificações comuns para os programas nacionais de controlo da qualidade da segurança no sector da aviação civil (incluindo o estabelecimento de requisitos comuns para os programas de controlo da qualidade, uma metodologia comum para as auditorias a efetuar e requisitos comuns para os auditores);
- c) Aprovar os programas de segurança dos aeroportos e das transportadoras aéreas de forma a cumprir os requisitos do PNSAC³³;
- d) Implementar um programa nacional de formação no domínio da segurança da aviação civil³⁴.

Atualmente encontramos em vigor nesta matéria, o Regulamento (CE) N.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março (Regulamento quadro) relativo ao estabelecimento e regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revogou o Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

³⁰ Em Portugal a autoridade é a ANSAC (Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil) cabendo “ao presidente do conselho de administração da ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil), na qualidade de Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, assegurar o cumprimento das normas internacionais e europeias em matéria de segurança da aviação civil na vertente *security*”, cf. artigo 19º n.º 1 al b) do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

³¹ Artigo 5º, nº2.

³² Artigo 7º, nº1.

³³ Artigo 5º, nº 4.

³⁴ Artigo 5º, nº 5.

O Regulamento quadro mantém como objetivos estabelecer regras comuns para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil. Estabelece igualmente a base para uma interpretação comum do Anexo 17 da Convenção de Chicago, através do estabelecimento de regras e normas de base comuns de segurança da aviação e a criação de mecanismos de controlo do cumprimento³⁵.

Com a entrada em vigor do Regulamento quadro, houve necessidade de concretizar as medidas e procedimentos ali previstos, tal como havia acontecido com o Regulamento nº 2320/2002 através do Regulamento nº 622/2003, seguindo-se assim a aprovação da seguinte legislação:

- Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão de 2 de Abril - que complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no anexo ao regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- Regulamento de Execução (UE) 185/2010, de 4 de março, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;
- Decisão de Execução da Comissão C(2010) 774, de 13 de abril, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 300/2008. Ou seja, informação classificada, que não é de domínio público, sendo apenas do conhecimento das entidades que tenham uma necessidade legítima de conhecer o seu conteúdo para o exercício das suas funções, respeitando assim o princípio da necessidade;
- Regulamento de Execução (UE) 1998/2015 da Comissão de 5 de novembro que revogou o Regulamento n.º 185/2010, de 4 de março

³⁵Artigo 1º do Regulamento nº 300/2008

– na prática consolidou num só diploma todas as vinte³⁶ emendas efetuadas ao Regulamento 185/2010 sem conter alterações relativas ao conteúdo;

- Decisão de Execução da Comissão C(2015) 8005 de 16.11.2015, doravante Decisão 8005, que revogou a Decisão de Execução da Comissão C(2010) 774, de 13 de abril – tal como o Regulamento 1998/2015, na prática apenas consolidou numa só Decisão todas as alterações efetuadas à Decisão C(2010) 774 desde a sua entrada em vigor (igualmente 20 alterações desde a sua entrada em vigor).

Resumindo, a legislação comunitária de segurança da aviação civil assenta neste momento nos Regulamentos 300/2008³⁷, 272/2009³⁸ e 2015/1998³⁹ e na Decisão C(2015) 8005⁴⁰.

Para melhor entendimento, à semelhança do que acontece com o Anexo 17 e o DOC 8973 da ICAO, também a nível comunitário os procedimentos

³⁶ Regulamento (UE) n.º 357/2010 da comissão de 23 de abril de 2010; Regulamento (UE) n.º 358/2010 da comissão de 23 de abril de 2010; Regulamento (UE) n.º 573/2010 da comissão de 30 de junho de 2010; Regulamento (UE) n.º 983/2010 da comissão de 3 de novembro de 2010; Regulamento (UE) n.º 334/2011 da comissão de 7 de abril de 2011; Regulamento de execução (UE) n.º 859/2011 da comissão de 25 de agosto de 2011; Regulamento de execução (UE) n.º 1087/2011 da comissão de 27 de outubro de 2011; Regulamento de execução (UE) n.º 1147/2011 da comissão de 11 de novembro de 2011; Regulamento de execução (UE) n.º 173/2012 da comissão de 29 de fevereiro de 2012; Regulamento de execução (UE) n.º 711/2012 da comissão de 3 de agosto de 2012; Regulamento de execução (UE) n.º 1082/2012 da comissão de 9 de novembro de 2012; Regulamento de execução (UE) n.º 104/2013 da comissão de 4 de fevereiro de 2013; Regulamento de execução (UE) n.º 189/2013 da comissão de 5 de março de 2013; Regulamento de execução (UE) n.º 246/2013 da comissão de 19 de março de 2013; Regulamento de execução (UE) n.º 654/2013 da comissão de 10 de julho de 2013; Regulamento de execução (UE) n.º 1103/2013 da comissão de 6 de novembro de 2013; Regulamento de execução (UE) n.º 1116/2013 da comissão de 6 de novembro de 2013; Regulamento de execução (UE) n.º 278/2014 da comissão de 19 de março de 2014; Regulamento de execução (UE) n.º 687/2014 da comissão de 20 de junho de 2014; Regulamento de execução (UE) n.º 2015/187 da comissão de 6 de fevereiro de 2015

³⁷ Alterado pelo Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão de 8 de Janeiro de 2010

³⁸ Alterado pelos Regulamentos (UE) n.º 297/2010 da Comissão de 9 de Abril de 2010, Regulamento (UE) n.º 720/2011 da Comissão de 22 de Julho de 2011, Regulamento (UE) n.º 1141/2011 da Comissão de 10 de Novembro de 2011 e Regulamento (UE) n.º 245/2013 da Comissão de 19 de Março de 2013

³⁹ Alterado pelos Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/2426 da Comissão de 18 de dezembro de 2015, Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/815 da Comissão de 12 de maio de 2017, Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/837 da Comissão de 17 de maio de 2017, Regulamento de Execução (UE) n.º 2018/55 da Comissão de 9 de janeiro de 2018 e Regulamento de Execução (UE) n.º 2019/103 da Comissão de 23 de janeiro de 2019.

⁴⁰ Alterada pela Decisão de Execução da Comissão C(2019) 132, de 23 de janeiro de 2019

estão separados, começam por uma referência em termos gerais no Regulamento quadro (Regulamento nº 300/2008), continuando com uma abordagem complementar mas ainda genérica no Regulamento nº 272/2009 e seguindo depois por uma via mais concreta de definição e concretização dos procedimentos no Regulamento de Execução (Regulamento nº 1998/2015) acabando por especificar os detalhes e especificidades dessa execução na Decisão C(2015) 8005.

Dando um exemplo facilmente perceptível - o Regulamento nº 300/2008 refere que todos os passageiros em início de viagem, em transferência e em trânsito devem ser submetidos a um rastreio para impedir a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança e a bordo da aeronave (ponto 4.1.1 do Anexo ao Regulamento), o Regulamento nº 272/2009 complementa indicando que para o rastreio de pessoas podem ser utilizados os seguintes métodos:

- a) Revista manual;
- b) Passagem por pórticos de deteção de metais (PDM);
- c) Detetor manual de metais (DMM);
- d) Cães detetores de explosivos; e
- e) Detetor de vestígios de explosivos (DVE);
- f) Scâneres de segurança que não utilizem radiações ionizantes.

O Regulamento nº 1998/2015 concretiza quantos desses métodos devem ser usados, (e.g. em que circunstâncias um passageiro deve ser submetido a uma revista manual) e finalmente a Decisão C(2015) 8005 especifica como cada um dos métodos deve ser utilizado, (e.g. como efetuar uma revista manual).

Uma das grandes diferenças existentes entre a legislação internacional da ICAO e da ECAC e a legislação comunitária é a falta de um poder sancionatório ou de obrigatoriedade de cumprimento “*enforcement power*” daquelas relativamente a esta. Enquanto o Anexo 17 e o DOC 30 emitem

apenas recomendações, não possuindo nenhum poder sancionatório que puna o incumprimento, a nível comunitário existe a possibilidade de aplicação do Artigo 15º do Regulamento (UE) n.º 72/2010 da Comissão, de 26 de Janeiro que estabelece procedimentos aplicáveis à realização das inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação.

Este artigo prevê a comunicação a todas as entidades dos vários Estados Membros sempre que uma inspeção num aeroporto revelar deficiências graves que se considere terem impactos significativos no nível global de segurança da aviação na Comunidade, ou seja, comunica-se a todos os Estados Membros que o aeroporto deixou de cumprir os procedimentos de segurança comuns e todos os voos oriundos do mesmo passam a ser classificados como “sujos” ou seja, sem garantias que os passageiros, as bagagens, a carga e as tripulações a bordo estejam isentos de artigos proibidos.

Na prática esta situação irá abolir o estatuto “*one stop security*”⁴¹ ao aeroporto em causa e todos os passageiros que necessitem de efetuar uma transferência num outro aeroporto de um Estado-Membro ou de um país onde haja reconhecimento das medidas de segurança aplicadas terão obrigatoriamente de ser sujeitos a procedimento de segurança antes de embarcarem para o destino final.

Esta questão vai muito além da contrariedade de tempo que acarreta, em termos económicos terá igualmente repercussões enormes, já que muitas companhias irão com certeza deixar ou reduzir o número de voos para o aeroporto em questão. Neste momento além de todos os países da UE o

⁴¹significa que os passageiros, as bagagens de cabina e porão e/ou carga não necessitam de ser submetidos a procedimentos de segurança durante a transferência em aeroportos europeus. Cf. (https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/aviation-security-policy/oss_en) *One Stop Security, (...) whereby passengers, baggage and/or cargo (...) not need to be subjected again to security controls when transferring at EU airports.*

One Stop Security aplica-se igualmente na Noruega, Suíça, Islândia, Estados Unidos da América, Canadá, Montenegro, Ilhas Faroé (aeroporto de Vagar) Gronelândia (aeroporto de Kangerlussuaq) Guernesey, Jersey e Ilha de Man.

Sendo o terrorismo uma das maiores ameaças aos ideais da democracia e liberdade e aos valores de paz que constituem a essência da UE, de forma a garantir de forma permanente a proteção dos cidadãos no contexto da aviação civil, o objetivo da legislação comunitária do sector traduz-se na aprovação de normas de base comuns, cabendo à Comissão Europeia a aprovação das correspondentes medidas de execução pormenorizadas para prevenção de atos de interferência ilícita.

As medidas e procedimentos de segurança da aviação civil têm por base avaliações de risco que são efetuadas pelos vários Estados Membros e pela própria Comissão. A constante necessidade de alterações da legislação deve-se precisamente a este fator determinante, uma vez que essas avaliações necessitam de ser atualizadas constantemente para refletirem o mais próximo possível os valores do risco do momento e dessa forma implementar as medidas mais adequadas para prevenir a ocorrência de eventuais atos de interferência ilícita.

3. O sistema de segurança da aviação civil nacional

3.1. A legislação nacional do sector

A nível nacional, relativamente à segurança da aviação civil, temos em vigor em Portugal, o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), aprovado pela Deliberação nº 248-DE/2003 do Conselho de

Ministros, de 23 de dezembro, criado em resposta à imposição plasmada no Regulamento nº 2320/2002.

Temos igualmente o Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), identicamente imposto pelo Regulamento 2320/2002 e mantido pelo Regulamento 300/2008, criado com o objetivo de verificar a aplicação efetiva e adequada das medidas de segurança da aviação e assim determinar o nível de conformidade com o acervo legislativo nacional, comunitário e internacional no âmbito da segurança da aviação civil, através de atividades de controlo de qualidade.

Em termos de recrutamento e formação, duas áreas de extrema importância no seio da segurança da aviação civil, existe a nível nacional o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (PNFSAC), aprovado por despacho da ANSAC de 27 de dezembro de 2012. Tem como objetivo garantir que todas as pessoas, que desempenhem funções de segurança no setor da aviação civil, estejam habilitadas com a formação em segurança adequada e necessária ao desempenho das respetivas tarefas.

O PNFSAC aplica-se a todo o pessoal e entidades, com funções ou atividades no âmbito da aviação civil e estabelece os requisitos relativos ao recrutamento e à formação inicial, específica e de refrescamento em segurança (*security*) para o exercício de funções no âmbito da aviação civil.

Decorre da regulamentação⁴² que cada entidade a operar no âmbito da segurança da aviação civil deve possuir um programa de segurança que descreva os métodos e procedimentos que a entidade deve aplicar para dar cumprimento ao programa nacional de segurança da aviação civil do

⁴² Cf. Artigo 14º do Regulamento nº 300/2008

Estado-Membro no que respeita às suas operações nesse Estado-Membro.

O programa deve incluir disposições internas de controlo da qualidade que descrevam a forma como a própria entidade deve controlar o cumprimento desses métodos e procedimentos responsável pela aplicação de medidas, conforme preconizado no artigo 14º do Regulamento 300/2008, de 11 de março. Pela conjugação deste artigo com o ponto 11.2.5 do Regulamento 1998/2015 conclui-se que cada entidade deve ainda nomear uma pessoa que assuma a responsabilidade geral, a nível nacional ou local, de garantir que um programa de segurança e a sua aplicação satisfaçam todas as disposições legais (gestores de segurança).

No âmbito *security*, existem ainda várias Instruções de Segurança⁴³, focadas em determinadas áreas específicas, que visam essencialmente clarificar, especificar e adaptar ao contexto nacional algumas medidas existentes a nível internacional ou ainda criar determinadas medidas para aplicação nacional.

3.2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANSAC)

Em Portugal, a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANAC), é a entidade responsável por assegurar o cumprimento das normas internacionais e europeias em matéria da aviação civil.

A ANAC tem como Missão principal a promoção do desenvolvimento seguro, eficiente e sustentado das atividades da aviação civil através da respetiva regulação, consubstanciada nos poderes que lhe estão legalmente atribuídos - regulamentação, certificação, licenciamento,

⁴³ Nos termos do Artigo 16º , alínea x) do Dec-Lei, 40/2015 de 16 de março

homologação, fiscalização e supervisão, dessas atividades, dos respetivos agentes e destinatários.

A ANAC, é a Entidade Reguladora do setor da aviação civil, que atua no plano nacional sob a égide de uma regulação supranacional, garantindo a eficácia na prossecução das atribuições internacionais, comunitárias e nacionais, enquanto Autoridade Nacional da Aviação Civil Portuguesa⁴⁴ e consequentemente do Estado Português.

A ANAC é responsável por garantir a segurança (*safety* e *security*) de todo o setor da aviação civil e atua essencialmente nos seguintes domínios de interesse público: Segurança operacional (*Safety*); Regulação de preços/taxas e regulação de qualidade de serviço/*performance* no domínio aeroportuário e de navegação aérea; regulação de direitos de tráfego; e segurança aérea (*security*)

Nestas áreas, a ANAC efetua os seguintes procedimentos:

- Certifica, Empresas, Infraestruturas, Pessoal Aeronáutico, Equipamentos, entre outros;
- Licencia, Empresas, Pessoal Aeronáutico, entre outros;
- Efetua Inspeções e Auditorias a Empresas, Infraestruturas, Centros de Medicina Aeronáutica, Examinadores de Medicina Aeronáutica, entre outros;
- Supervisiona e Fiscaliza todo o setor no Plano da Segurança (*Safety* e *Security*);
- Aplica todo o Sistema Sancionatório do setor;
- Intervém no processo de fixação das Taxas Aeroportuárias;
- Determina os Requisitos de Segurança;

⁴⁴ Em Portugal a autoridade é a ANSAC (Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil) cabendo “ao presidente do conselho de administração da ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil), na qualidade de Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, assegurar o cumprimento das normas internacionais e europeias em matéria de segurança da aviação civil na vertente *security*”, cf. artigo 19º n.º 1 al b) do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

- Defende os Direitos dos Passageiros;
- Determina os níveis de qualidade de serviços prestados no setor.

No plano internacional e comunitário a ANAC tem como principal atribuição garantir que o setor da aviação em Portugal cumpre todos os requisitos técnicos e legais de segurança. Da atuação da ANAC depende a classificação deste setor da economia nacional, a nível internacional e a competitividade externa das empresas do setor.

São diversos os poderes que estão cometidos genericamente à ANAC no âmbito da sua atividade de regulação, discriminada e detalhada, nos diversos poderes que a compõem⁴⁵e, ainda, disciplinada em detalhe em diferentes diplomas legais, nacionais, comunitários e internacionais.

Estes diplomas constituem a base jurídica onde assentam os principais pressupostos do exercício da atividade da ANAC. Têm como destinatários das políticas públicas implementadas e a implementar no setor, as Autoridades Aeronáuticas de cada Estado, que no caso de Portugal é a ANAC. Assim, todos eles contêm disposições que investem a ANAC, diretamente nos poderes que lhe estão atribuídos.

Concretamente os poderes genéricos em matéria de regulação, da ANAC, elencados nos respetivos estatutos e que desenvolveremos de seguida, são:

- Poder Regulamentar;
- Poderes de Supervisão (licenciamento, certificação, autorização e aprovação);
- Poderes de Fiscalização;
- Poderes de Inspeção e Auditoria;
- Poderes Sancionatórios e Medidas Cautelares;

⁴⁵ Capítulo III dos seus Estatutos (artigos 29.º a 36.º dos Estatutos, aprovados em Anexo ao Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março)

- Poderes de Autoridade;

No âmbito do poder regulamentar a ANAC elabora (através de um procedimento regulamentar próprio, que envolve a auscultação das empresas do setor - *stakeholders*), regulamentos técnicos de execução, que determinam os requisitos e pressupostos técnicos aplicáveis a cada subsetor da aviação civil e que são dados a conhecer aos seus destinatários através da respetiva publicação em Diário da República e no *site* oficial da ANAC.

A ANAC define, ainda, através de regulamentos administrativos próprios, as regras necessárias à aplicação das normas, recomendações e outras disposições emanadas da ICAO, de outros organismos internacionais e comunitários de normalização técnica de que o Estado português faça parte ou a que esteja associado. Ou seja, a ANAC está legalmente mandatada para, diretamente, introduzir no ordenamento jurídico nacional, por via regulamentar, todos os requisitos técnicos e de segurança, cujo cumprimento é exigido ao Estado português pelas instâncias internacionais e comunitárias que regulam o setor da aviação civil no plano supranacional (respeitando naturalmente, a esfera de competências dos órgãos legislativos nacionais, nos termos da Constituição).

No exercício de poderes de supervisão, compete à ANAC, licenciar, certificar, autorizar e aprovar, as atividades e os procedimentos, as organizações, os serviços, o pessoal, as aeronaves, as infraestruturas, equipamentos, sistemas e demais meios afetos à aviação civil.

- Estão sujeitos a licenciamento da ANAC:
 - As atividades de transporte aéreo, de trabalho aéreo, de exploração/gestão aeroportuária e de assistência em escala e quaisquer outras que envolvam a exploração de meios aéreos ou conexos;

- O exercício das atividades do pessoal aeronáutico das categorias constantes do anexo n.º 1 à Convenção de Chicago;
- Pilotos de ultraleves e outro pessoal.
- Estão sujeitos a certificação da ANAC:
 - As organizações de projeto, produção, de controlo de aeronavegabilidade e de manutenção das aeronaves referidas no anexo II ao Regulamento (CE) n.º 1592/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho, seus componentes e restantes produtos aeronáuticos;
 - As organizações formadoras de pessoal aeronáutico civil;
 - As organizações especializadas em medicina aeronáutica que emitam certificados médicos de aptidão de pessoal aeronáutico civil;
 - As qualificações, proficiência e aptidão física e mental do pessoal aeronáutico civil;
 - As aeronaves de matrícula nacional relativamente às suas condições de aeronavegabilidade, bem como as suas partes e componentes;
 - As aeronaves, relativamente à intensidade das suas emissões de ruído, bem como à intensidade das suas emissões de gases com efeito de estufa;
 - As infraestruturas aeronáuticas, designadamente os aeroportos e aeródromos;
 - Os dispositivos de treino artificial e respetivos operadores;
 - As estações de radiocomunicações de bordo;
 - Os operadores de transporte e trabalho aéreo;
 - Os prestadores de serviços de navegação aérea, com exceção dos prestadores de serviços de meteorologia;
 - Os sistemas de apoio à navegação aérea.
- Estão sujeitos a autorização da ANAC:

- O acesso ao espaço aéreo sob controlo nacional e a aeroportos e aeródromos por parte de aeronaves civis;
 - O exercício de direitos de tráfego por operadores de transporte aéreo, bem como os direitos de exploração de outras atividades no âmbito da aviação civil;
 - A execução de acordos internacionais negociados e rubricados em nome do Governo;
 - A realização de festivais aeronáuticos e demonstrações aéreas;
 - A atividade de examinador de pessoal aeronáutico;
 - A atividade de instrutor em dispositivo de treino artificial;
 - As organizações de fabrico das aeronaves ultraleves;
 - O exercício da atividade de trabalho aéreo por operadores estrangeiros.
- Estão sujeitos a aprovação da ANAC:
 - Os projetos e modificações para as aeronaves referidas no anexo II ao Regulamento (CE) n.º 1592/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho;
 - As condições de prestação de serviço dos operadores que explorem atividades no âmbito da aviação civil;
 - Os procedimentos operacionais relativos aos sistemas de apoio à navegação aérea;
 - As condições de segurança relativas à aviação geral e à prática de desportos aeronáuticos;
 - As condições de transporte aéreo de mercadorias perigosas;
 - Os procedimentos de navegação, de controlo de tráfego aéreo e de comunicações aeronáuticas, os procedimentos operacionais associados às Infraestruturas, sistemas e equipamentos de apoio à navegação aérea;
 - Os procedimentos operacionais de voo e outros requisitos técnicos associados à condução de aeronaves;

- Os procedimentos de segurança do transporte;
- Os sistemas ou componentes de sistemas de apoio à prestação de serviços de navegação aérea e os procedimentos operacionais a ele associados;
- Os contratos de locação celebrados entre operadores;
- Os procedimentos de operações de voo, de manutenção, de formação profissional de pessoal navegante e de manutenção de aeronaves;
- Os procedimentos de gestão de manutenção e de controlo de aeronavegabilidade;
- Os procedimentos relativos à formação de pessoal aeronáutico;
- Os procedimentos relativos à operação de dispositivos de treino artificial;
- As condições de segurança relativas à aviação geral;
- Os cursos de formação de pessoal aeronáutico;
- Os projetos de aeronaves ultraleves

No exercício do poder de fiscalização, compete à ANAC garantir a aplicação e fiscalização do cumprimento das leis, regulamentos e requisitos técnicos aplicáveis no âmbito das suas atribuições.

Para o exercício dos poderes de fiscalização e de auditoria que lhe estão atribuídos, a ANAC pode solicitar às entidades sob sua jurisdição toda a informação que considere necessária, aceder a registos, inclusive de natureza informática e a todo o tipo de documentos, constituindo tal prerrogativa um dever legal daquelas entidades.

No âmbito dos seus estatutos os poderes de fiscalização, da ANAC incluem o dever de:

- Instaurar e instruir os processos de contraordenação resultantes da violação das disposições legais e regulamentares, assim como aplicar aos infratores coimas e outras sanções previstas na lei;

- Supervisionar e fiscalizar a gestão do sistema de atribuição de faixas horárias nos aeroportos nacionais e o cumprimento das medidas impostas por lei em matéria de ruído;
- Avaliar a conformidade dos manuais de aeronaves, de operações de voo, de segurança operacional, de organização de manutenção, e outros, com os requisitos exigidos para o exercício das respetivas atividades

No exercício dos poderes de inspeção e auditoria, compete à ANAC:

- Inspeccionar aeronaves, incluindo os respetivos documentos, que atestam o seu estado de aeronavegabilidade e demais documentação exigida por regulamentação nacional ou internacional;
- Inspeccionar infraestruturas aeroportuárias ou de controlo e apoio à navegação aérea, incluindo a documentação e registos de atividade operacional;
- Aceder e inspeccionar sem necessidade de aviso prévio, as instalações, equipamentos e serviços das organizações sujeitas a inspeção e controlo do ANAC;
- Auditar operadores de transporte e trabalho aéreo, organizações de produção, de manutenção, formação, gestão de aeronavegabilidade, prestadores de serviços de navegação aérea (NAV, E.P.E.), operadores de dispositivos de treino artificial, operadores aeroportuários entre outros;
- Inspeccionar, no âmbito dos programas comunitários, aeronaves de países terceiros que operem em aeroportos nacionais (inspeções SAFA, conducentes à inclusão ou não na designada “*lista negra*” de transportadoras aéreas na comunidade⁴⁶).

⁴⁶ Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União Europeia, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alterado pelo Regulamento de Execução (EU) 2017/2215 da Comissão, de 30 de novembro de 2017).

No exercício de poderes sancionatórios compete à ANAC, investigar as infrações cometidas, instaurar os correspondentes procedimentos sancionatórios e aplicar as sanções previstas na lei (artigo 35.º dos estatutos).

Neste âmbito, destaca-se a existência de um regime próprio no setor da aviação civil, aplicável às contraordenações aeronáuticas civis⁴⁷, cuja aplicação é da responsabilidade da ANAC, enquanto autoridade administrativa com poderes sancionatórios próprios.

Quanto a medidas de natureza cautelar, a ANAC dispõe de uma série de poderes legais para atuar de imediato, de forma preventiva, de modo a garantir a segurança e o cumprimento das suas determinações (impostas ao abrigo dos seus poderes de autoridade).

Assim, a ANAC pode suspender cautelarmente as licenças, autorizações e certificações que tenha emitido, e ainda:

- Ordenar a cessação de atividades;
- Determinar a imobilização de aeronaves;
- Proceder, de imediato, ao encerramento de instalações.

No exercício de funções de fiscalização, inspeção ou auditoria, e com o objetivo de cumprir eficazmente as tarefas que lhes estão cometidas, os trabalhadores da ANAC com funções inspetivas, são legalmente equiparados a agentes de autoridade, podendo, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio:

- Aceder e inspecionar as instalações, equipamentos, aplicações informáticas e serviços das entidades sujeitas a inspeção e controlo da ANAC;

⁴⁷ Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro,

- Requisitar para análise equipamentos, materiais, documentos e elementos de informação sob forma escrita ou digital;
- Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de atividades e encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
- Identificar as pessoas que se encontrem em violação das normas cuja observância lhes compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil;
- Ouvir em declarações estas pessoas e proceder ao seu registo;
- Reclamar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações, que por razões de segurança devam ter execução imediata

Para a execução destas atribuições, a ANAC dispõe dos poderes que lhe estão legalmente atribuídos e que legitimam a sua atuação, e os recursos humanos qualificados para o efeito, mormente para as atribuições em matéria de inspeção e auditoria.

Assim, quanto ao poder regulamentar o Gabinete Jurídico da ANAC tem como competências:

- A responsabilidade pela coordenação do desenvolvimento do enquadramento legal e da regulamentação do setor;
- Liderar projetos de transposição de legislação internacional para a ordem jurídica interna;
- Liderar projetos de desenvolvimento e reformulação do enquadramento legal do setor;
- Coordenar e dinamizar a elaboração de legislação técnica;
- Assegurar a interligação com as áreas técnicas da ANAC, no tocante aos projetos de diplomas e regulamentos da ANAC

Neste âmbito, a ANAC tem um Departamento de Legislação e Regulamentação, que assegura, através de juristas qualificados com pós-graduações em legística, todo o desenvolvimento do procedimento regulamentar.

Quanto ao poder de supervisão (poderes de licenciamento, certificação, autorização e aprovação relativos a pessoal, empresas, Infraestruturas, procedimentos, equipamentos, etc.), a ANAC dispõe de técnicos com experiência e qualificações necessárias, alguns com perfis profissionais determinados e impostos pelas instâncias comunitárias e internacionais.

Para o exercício dos poderes de fiscalização e de auditoria que lhe estão atribuídos, a ANAC pode solicitar às entidades sob sua jurisdição toda a informação que considere necessária, aceder a registos, inclusive de natureza informática e a todo o tipo de documentos, constituindo tal prerrogativa um dever legal daquelas entidades. Também nesta área a ANAC dispõe dos meios humanos necessários e com as necessárias qualificações profissionais.

Neste domínio ressalta-se a equiparação legal dos trabalhadores da ANAC a agentes de autoridade já referido anteriormente.

Para efeitos do presente trabalho convém ainda realçar as responsabilidades específicas da ANSAC em termos *security*, e a ação do Gabinete de Facilitação e Segurança.

A ANSAC como entidade responsável por regular e fiscalizar o sector da aviação civil e supervisionar as respetivas atividades no âmbito *security*, desenvolveu PNCQSAC de modo a proporcionar as linhas de orientação e os procedimentos aplicáveis na condução de auditorias, inspeções, investigações, inquéritos e testes de segurança.

A ANSAC tem as seguintes responsabilidades no âmbito do PNCQSAC:

- Monitorizar o cumprimento do PNSAC, considerando o nível da ameaça, tipo e natureza das operações, estado de implementação e outros fatores que possam necessitar de uma monitorização mais frequente;
- Apresentar, anualmente à Comissão Europeia, um relatório sobre as medidas tomadas e ações realizadas para cumprir as obrigações decorrentes do acervo legislativo nacional e comunitário e sobre a situação de segurança da alvação nos aeroportos nacionais, a enviar até três meses após o termo do respetivo período de relevância (de 01 janeiro a 31 de dezembro);
- Informar a Comissão Europeia sobre as melhores práticas relativamente aos programas de controlo de qualidade, os auditores e as metodologias para a realização de auditorias;
- Informar a ICAO, nos termos do Anexo 17, nomeadamente sobre as diligências identificadas no âmbito das normas sobre segurança de aviação civil, nos termos do artigo 83º da Convenção de Chicago; e
- Apoiar todas as organizações internacionais das quais Portugal seja Estado Membro ou Contratante em todos os aspetos relevantes, no âmbito das atividades de controlo da conformidade efetuada por essas organizações.

Cabe ao Gabinete de Facilitação e Segurança da ANAC desenvolver e executar o PNCQSAC, cujo objetivo, como já referido no subcapítulo anterior, é verificar a aplicação efetiva e adequada das medidas de segurança da aviação e assim determinar o nível de conformidade com o acervo legislativo nacional, comunitário e internacional no âmbito da segurança da aviação civil.

Essa verificação é efetuada através de atividades de controlo de qualidade (auditorias, inspeções, investigações, inquéritos e testes de segurança) realizados pelos auditores nacionais de segurança da aviação civil.

4. A segurança do lado terra - *Landside security*

A proteção do lado terra faz parte da missão geral de segurança da aviação civil. O lado terra dos aeroportos são frequentemente áreas públicas de alta densidade e representando assim potenciais alvos.

Existem vários registos de ataques a aeroportos no lado terra que demonstram que estas áreas representam um alvo para grupos terroristas, dos quais destacamos os dos últimos 3 anos:

- 22 de março de 2016 no aeroporto de Bruxelas (Bélgica) através de engenho explosivos improvisado (EEI) – dois bombistas suicidas, fizeram explodir EEI na área de partidas do aeroporto;
- 12 de junho de 2016 no aeroporto de Shangai (China) através de EEI com explosão efetuada junto dos balcões de check-in;
- 28 de junho de 2016 no aeroporto Ataturk (Turquia) através de EEI e ataque armado no terminal 2 do aeroporto, antes do equipamento de Raio-x junto ao controlo de segurança;
- 6 de janeiro de 2017 no aeroporto Fort Lauderdale (EUA) um ataque armado na área de recolha de bagagem;
- 19 de março de 2017 no aeroporto de Orly (França) um ataque armado. Um terrorista tentou apoderar-se da arma de um militar que estava a patrulhar a área pública do terminal; e
- 21 de junho de 2017 no aeroporto Bishop (EUA) um ataque armado. Um agente da Polícia do aeroporto foi esfaqueado no pescoço.

Estes ataques podem causar um número elevado de vítimas, causar danos estruturais às infraestruturas aeroportuárias e interromper as operações, atingindo consequências políticas, sociais e económicas muito significativas.

Portugal está obviamente ciente desta realidade e tem vindo a desenvolver algum trabalho nesta matéria, de forma a proteger os aeroportos nacionais desta realidade em cooperação com as várias Forças e Serviços de Segurança, apesar da ausência de regulamentação específica sobre esta matéria a nível da Comissão Europeia.

A ECAC, por seu turno, desenvolveu uma metodologia e possui uma equipa de especialistas em avaliação de vulnerabilidades do lado terra e tem vindo a prestar um auxílio extraordinário a vários estados, efetuando avaliações de vulnerabilidades no lado terra não só nos aeroportos dos Estados Membros da ECAC, como também de outros estados com os quais possui acordos bilaterais e ainda nos Estados Parceiros do Projeto CASE.

Como um dos especialistas da ECAC habilitado a efetuar estas avaliações exporei de seguida um breve resumo do procedimento de avaliação de vulnerabilidades do lado terra totalmente baseada na metodologia da ECAC.⁴⁸

O objetivo principal da ECAC é cooperar com os Estados Membros na avaliação das medidas de segurança existentes e identificação de vulnerabilidades com uma perspetiva baseada na avaliação de risco.

A avaliação de vulnerabilidades da ECAC tem como propósito rever todos os fatores que contribuem para a mitigação da ameaça no lado terra. Estes fatores abrangem vários aspetos, incluindo legislação, procedimentos, *design* e planeamento, medidas físicas e fator humano, que contribuem isolados e em conjunto para dois objetivos - minimizar o impacto de um ataque bem sucedido a pessoas e ativos-chave e/ou aumentar a dificuldade de um ataque ser bem sucedido.

⁴⁸ ECAC Vulnerability Assessments – Landside Security Methodology, Amendment 7, August 2018

O primeiro objetivo envolve essencialmente conciliar o planeamento e *design* dos aeroportos com os ativos-chave, ou seja, *security by design* incluindo as medidas físicas (e.g. restrição de acesso de veículos).

A fim de atingir o segundo objetivo, é necessário a combinação de um *design* bem idealizado a nível de segurança física (e.g. vigilância e patrulhas) com uma abordagem a nível de fatores humanos (e.g. consciência de segurança, cultura de segurança).

Assim, a avaliação de vulnerabilidades do lado terra compreende todas as medidas adotadas no sentido de mitigar as possíveis ameaças ao lado terra de um aeroporto, tais medidas como:

- Ter em consideração a segurança em cada fase do planeamento e projeto de infraestruturas aeroportuárias e ativos-chave (ou seja, projetar em segurança);
- A implementação de medidas de segurança para impedir, detetar e retardar eventuais ataques no lado terra; e
- Gestão de todas as pessoas que trabalham no lado terra dos aeroportos.

A avaliação de vulnerabilidade baseia-se na recolha de informação através de três vias, entrevistas, análise de documentos e observações.

Entrevistas e discussões com entidades envolvidas na proteção, na vigilância de áreas terrestres, na gestão de segurança e com diferentes categorias de trabalhadores que desempenham funções no lado terra a fim de avaliar as suas perceções de segurança.

Revisão da documentação, desde o plano diretor do aeroporto, mapas de terminais, desenhos técnicos de edifícios, acesso rodoviário, pontos de acesso de veículos aos procedimentos operacionais e instruções de

trabalho (por exemplo, procedimentos de patrulhamento, instruções de segurança de determinados postos).

Observações focadas nas áreas acessíveis ao público (áreas internas e externas do terminal), estacionamentos, áreas de preparação do transporte terrestre, hotéis no aeroporto, instalações críticas (por exemplo, torre de controlo, parques de combustível, centrais elétricas), estradas de aeroportos, implementação de vigilância e patrulhamento, verificações de segurança de veículos (quando aplicável), rastreio de pessoas e objetos à entrada do terminal (quando aplicável).

A recolha da informação necessária para concluir a avaliação, processa-se através da análise de vários domínios, desde a organização da segurança do aeroporto e organização da segurança da aviação civil a nível nacional, à própria infraestrutura aeroportuária, passando pelas medidas de segurança preventivas e a gestão de crise e resposta a incidentes, acabando na gestão de pessoas que desempenham funções no lado terra.

Em termos de organização, é importante determinar o contexto geral de segurança no aeroporto, incluindo requisitos legais e regulamentares pertinentes à segurança no terreno, a coordenação entre as entidades que operam no aeroporto.

Além da consciência de segurança que foi considerada nos projetos de cada instalação terrestre submetida à avaliação (por exemplo, edifícios terminais, estacionamentos) e a sua eficiência em minimizar as consequências de um possível ataque (e, em particular, os efeitos de uma explosão que ocorre dentro ou fora dos edifícios terminais), importa aqui avaliar os aspetos de segurança de "*design-in*"⁴⁹ e os procedimentos de emergência (por exemplo, rotas de evacuação de emergência).

⁴⁹ Que tipo de recursos de mitigação de explosão foram incorporados no projeto inicial do edifício do terminal, que tipo de materiais foram utilizados na estrutura, qual o reforço dos pilares

Adicionalmente, devem também ser avaliadas as medidas de proteção contra ataques com veículos (veículos hostis e veículos-bomba). Estas medidas de mitigação de veículos hostis é avaliada não só através da análise das características da própria infraestrutura (sistema rodoviário) e medidas de gestão de veículos, destinadas a impedir o acesso ou a proximidade de veículos desconhecidos (proteção contra explosões) como também métodos de acalmia de tráfego, tais como desvios combinados com barreiras, que reduzem a velocidade dos veículos que se aproximam da instalação.

A revisão das medidas preventivas de segurança em vigor no aeroporto, inclui a avaliação dos meios de vigilâncias do lado terra (e.g. CCTV, patrulhas) a forma como essa vigilância está organizada, que meios estão disponíveis e qual a coordenação existente entre as várias entidades dotadas desses meios.

A gestão de incidentes visa avaliar os diferentes mecanismos e procedimentos em vigor no aeroporto e como as várias entidades coordenam e cooperam entre si, desde um pequeno incidente (por exemplo, uma bagagem abandonada) até um grande incidente (por exemplo, ataque terrorista).

Finalmente os trabalhadores que desempenham funções no lado terra (por exemplo, em lojas, aluguer de automóveis, agências de viagens, taxistas) ou entregam mercadorias em intervalos regulares, estão naturalmente familiarizadas com as medidas físicas e os procedimentos operacionais de segurança. Estes trabalhadores podem e devem ser a primeira linha de deteção de comportamentos suspeitos e atividades anormais ou incidentes de segurança nas áreas públicas do terminal e assim contribuir para a proteção dessas áreas. Contudo, também podem representar uma

principais do terminal, que tipo de vidros usados e se foi incorporada alguma proteção interna no caso de quebra de vidro (e.g. película anti estilhaço)

ameaça interna (por exemplo, a realização de atividades hostis de reconhecimento), pelo que é de extrema importância avaliar a gestão destes recursos humanos e apreciar a compreensão destes trabalhadores sobre a segurança no terreno.

As Forças e Serviços de Segurança, principalmente a PSP e a GNR têm um papel fundamental nesta matéria. Representam a primeira força que naturalmente terá conhecimento de qualquer incidente, dada a sua presença física, como força de segurança responsável nos aeroportos da sua área geográfica, além de serem elas próprias responsáveis pela implementação de várias medidas com direto impacto na segurança do lado terra, como as patrulhas, controlo de tráfego e das câmaras de videovigilância entre outras, como desenvolverei no próximo capítulo.

5. A intervenção das Forças e Serviços de Segurança e outras entidades no âmbito da segurança da aviação civil

5.1. Polícia de Segurança Pública e Guarda Nacional Republicana

A PSP e a GNR assumem um papel de extrema importância no contexto da segurança da aviação civil. Não só ao nível da supervisão da aplicação das medidas e procedimentos por parte dos elementos de segurança privada, como também na execução de algumas tarefas que lhes estão especificamente adstritas no contexto aeroportuário.

Por outro lado, são as forças que por excelência assumem a resposta rápida e eficaz perante qualquer tipo de ameaça ou alteração do nível de segurança no país em contexto aeroportuário.

Dentro das suas várias competências e domínios de atuação, a PSP e a GNR desempenham também um papel de extrema importância no âmbito da segurança da aviação civil. A sua atuação em contexto aeroportuário encontra-se legitimada, na minha interpretação, por três vias.

Uma primeira via enquadrada no âmbito das atribuições mais gerais e amplas que competem à PSP e à GNR nos termos da Lei Orgânica da PSP e Lei Orgânica da GNR que obviamente obriga a que os aeroportos sejam igualmente alvo de policiamento e medidas de segurança interna, nomeadamente, garantir as condições de segurança que permitam o exercício dos direitos e liberdades e o respeito pelas garantias dos cidadãos e garantir a ordem e a tranquilidade públicas e a segurança e a proteção das pessoas e dos bens.

Os aeroportos possuem uma zona restrita de segurança à qual só podem aceder as pessoas que tenham uma razão legítima para aceder e que estejam na posse do título válido para o efeito, mas toda a restante área do aeroporto é área pública ou no limite de acesso reservado.

Em toda a área pública existem pessoas e onde existem pessoas, existem sempre violações das regras da sociedade, os aeroportos não só não são exceção a este fenómeno, como também são áreas onde por excelência existem vários fenómenos criminais específicos da realidade aeroportuária. A PSP e a GNR obviamente estão aqui obrigadas a seguir a sua missão de defesa da ordem pública e de combate à criminalidade adotando políticas de policiamento e medidas de segurança.

A segunda via, ainda nos termos das Lei Orgânicas de ambas as entidades, desta vez muito concreta⁵⁰ - constituem atribuições da PSP e da GNR manter a vigilância e a proteção de pontos sensíveis,

⁵⁰ Artigo 3º, n.º 2, alínea j) da Lei Orgânica da PSP e Artigo 3º, n.º 1 alínea j) da Lei Orgânica da GNR

nomeadamente infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias e portuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas.

A terceira via, especificamente relacionada com a segurança da aviação civil encontra-se plasmada no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC)⁵¹.

Aqui encontram-se definidas algumas atribuições específicas no contexto da aviação civil, nomeadamente, no âmbito específico da segurança dos aeroportos internacionais e dos aeródromos nacionais implantados na sua área de competência territorial, compete à PSP e à GNR implementar as medidas e procedimentos estabelecidos no Programa de Segurança do Aeroporto, designadamente⁵²:

- a) Assegurar a operação do Centro de Operações de Segurança de Aeroporto (COSA);
- b) Assegurar a verificação dos requisitos (antecedentes criminais) para emissão dos cartões de acesso às zonas restritas dos aeroportos;
- c) Colaborar nas ações de formação e treino estabelecidas no Programa Nacional de Formação de Segurança da Aviação Civil;
- d) Fiscalizar e supervisionar a atividade desenvolvida pela segurança privada;
- e) Garantir a guarda e o patrulhamento interno e externo dos aeroportos e aeródromos;
- f) Garantir o controlo de multidões;
- g) Coordenar, no âmbito das suas competências e atribuições, o conjunto das ações respeitantes às várias situações de contingência;
- h) Assegurar a busca, deteção, remoção e desativação de engenhos explosivos;

⁵¹ Deliberação nº248-DB/2003 do Conselho de Ministros de 23 de dezembro

⁵² Capítulo VIII, Secção II Ponto 16 e 17 do PNSAC

- i) Efetuar a tomada de aeronave, objeto de intervenção ilegal, nas situações em que tal esteja fixado.

Compete ainda à PSP e à GNR a proteção das instalações de navegação aérea implantadas na sua área de competência territorial, conforme estabelecido nos programas de segurança dos prestadores daqueles serviços, emitir parecer para emissões de cartões de acesso aos aeroportos⁵³ e estar presente no “check-in” para verificar registos de uso de porte de arma, sempre que algum passageiro deseje viajar com a mesma.⁵⁴

No caso particular da PSP, estas disposições específicas consignadas no PNSAC estão desenvolvidas e implementadas através da NEP OPSEG/DEPOP/01/08, cujo objetivo primordial é a “caracterização do conceito de fiscalização/supervisão, da responsabilidade da PSP e potenciar a existência de novas fórmulas de atuação policial que constituam um sólido contributo para a consolidação do sistema de segurança da aviação civil.⁵⁵”

A NEP surge após a publicação do Decreto-Lei n.º 35/2004 de 21 de fevereiro, que veio permitir que as empresas de segurança privada efetuassem revistas pessoais, ficando assim habilitadas a desempenharem a execução de procedimentos e medidas de segurança no âmbito da aviação civil anteriormente desempenhados pela PSP (controlo de acessos, rastreio de pessoas e bens, controlo de veículos, etc...) nos aeroportos nacionais.

Esta nova competência atribuída às empresas de segurança privada veio densificar o papel de supervisão da PSP ao regime da segurança privada e concretamente em termos de segurança da aviação civil.

⁵³ Capítulo VIII, Secção II, Ponto 3.2.21, do PNSAC

⁵⁴ Capítulo VIII, Secção IV, Ponto 9.3, do PNSAC

⁵⁵ Cf. Ponto 1 da NEP

A PSP está atualmente presente em todos os aeroportos internacionais portugueses, existindo em alguns deles instalações próprias da PSP a nível de Esquadra ou até Divisão. Em Lisboa, Porto, Faro e na Madeira a PSP possui Divisões de Segurança Aeroportuárias junto dos próprios aeroportos e em Porto Santo, São Miguel, Faial, Horta e Terceira possui Esquadras de Segurança Aeroportuária.

A GNR por sua vez, além das responsabilidades já referidas, é ainda responsável pela execução do rastreio de passageiros, bagagens e carga nos aeródromos de Viseu, Vila Real, Bragança e Portimão.

Nos termos da regulamentação atualmente em vigor no âmbito da segurança da aviação civil a medida diretamente desempenhada pela PSP e GNR prende-se com as rondas patrulhas e outros controlos físicos, nos termos do ponto 1.5 do Anexo ao Regulamento nº 1998/2015.

No entanto a PSP e a GNR atuam também nas restantes áreas não só a nível de supervisão, como também, como recurso. Sempre que existe uma situação de dúvida ou suspeita no rastreio de pessoas, bagagem de cabina, artigos transportados e bagagem de porão, de carga e correio, de correio e material da transportadora aérea, de provisões de bordo e de provisões do aeroporto, no controlo de veículos ou controlo de acessos, é a PSP ou a GNR que assumem a resolução da situação.

Nos casos de identificação positiva de artigos proibidos a PSP ou a GNR é de imediato chamada ao local para assumir a ocorrência, que pode resultar, no caso de presença de explosivos numa explosão controlada do artigo em causa.

No âmbito das suas funções de prevenção da segurança interna a PSP e a GNR desempenham ainda vários policiamentos que aproveitam à segurança da Aviação civil, e.g. a utilização das equipas cinotécnicas nos aeroportos e entidades relacionadas com a aviação civil (companhias

aéreas, empresas de assistências em escala, agentes reconhecidos, entre outras).

A PSP por sua vez, participa ativamente no projeto COPPRA (*Community Policing and the Prevention of Radicalisation*). Projeto que começou durante a Presidência belga da UE de 2010 e foi criado com o objetivo de desenvolver ferramentas para prevenir atos terroristas, através da deteção precoce de possíveis sinais de radicalização.

O projeto foi financiado pela Comissão Europeia através do ISEC. O projeto COPPRA tinha três áreas de atividade: 1. A criação de uma ferramenta amigável e prática para apoiar os policiais da linha de frente na deteção 2. O desenvolvimento de um currículo comum de formação para oficiais primeira linha de polícia em como usar a ferramenta no seu trabalho diário. 3. A identificação e intercâmbio de boas práticas sobre a forma de parar a propagação de radicalização em estreita parceria com outros parceiros locais⁵⁶.

Neste projeto participam 15 Estados - Membros⁵⁷, o CEPOL e a EUROPOL e tem levado à adoção de várias medidas de prevenção, que também têm sido aplicadas em contexto aeroportuário.

A PSP e a GNR são ainda responsáveis pela escolta de passageiros potencialmente causadores de distúrbios⁵⁸, nos termos do ponto 4.3 do Anexo ao Regulamento nº 1998/2015.

Finalmente, a PSP e a GNR são também responsáveis pela verificação das licenças de uso e porte do passageiro e pela garantia que a arma e o passageiro viajam separados e que o mesmo não tem acesso à arma

⁵⁶ Sítio da internet do projeto COPPRA (<http://www.coppa.eu>) em 30 de junho de 2016.

⁵⁷ Portugal, Bélgica, Hungria, Polónia, Bulgária, Itália, Finlândia, Letónia, Espanha, Alemanha, Luxemburgo, Suécia, Grécia, Holanda e Reino Unido.

⁵⁸Cf. Artigo 3º § 18 do Regulamento 300/2008 Passageiro potencialmente causador de distúrbios», um passageiro expulso de um país, uma pessoa considerada inadmissível por motivos relacionados com a imigração ou uma pessoa sujeita a uma medida judicial de coação;

dentro da zona restrita de segurança, sempre que há transporte de armas a bordo.

5.2. Serviço de Informações de Segurança e Serviço de Informações Estratégicas de Defesa

Compete ao Serviço de Informações de Segurança (SIS)⁵⁹ a produção de informações de segurança para apoio à tomada de decisão do Executivo, numa perspectiva preventiva, procurando antecipar fenómenos, conhecendo a priori as ameaças que se colocam à segurança coletiva e antecipando a tutela do Estado relativamente à investigação criminal.

Deste modo, compete ao SIS no quadro da Segurança Interna, processar as informações, entre outros, no domínio do terrorismo.

O SIS contribui para a minimização do risco da ocorrência de atentados terroristas em Portugal e tem competência exclusiva para avaliação dessa ameaça em território nacional. No âmbito das suas competências legais, o SIS visa detetar antecipadamente e mitigar fatores de risco relativos a esse tipo de ameaça, designadamente processos de radicalização violenta e identificação de indivíduos ou estruturas conexas com o recrutamento de elementos destinados a organizações terroristas de matriz internacional.

Merece ainda a atenção do SIS a utilização do território nacional para o desenvolvimento de ações de apoio logístico e financeiro a organizações terroristas internacionais, tendo como objetivo neutralizar essas ameaças e diminuir o seu impacto no domínio da segurança interna.

⁵⁹ Lei quadro do SIRP (Lei nº 30/84 de 5 de setembro, alterada pela Lei Orgânica nº 4/2014, de 13 de agosto), lei que estabelece a orgânica do SGSIRP, SIED e SIS (Lei nº 50/2014, de 13 de agosto, alterada pela Lei nº 9/2007 de 19 de fevereiro e informação disponível no sítio do SIS (www.sis.pt))

Neste contexto, a missão do SIS, no domínio da ameaça terrorista, foca-se em vários objetivos.

Deteção precoce de potenciais ameaças terroristas, através da identificação oportuna das causas e os fatores que poderão propiciar a radicalização violenta e o recrutamento de pessoas para o terrorismo; da identificação dos agentes e os *modi operandi* utilizados nas ações de radicalização violenta e de recrutamento; da deteção de práticas de incitamento à violência, de recrutamento e incentivo e promoção de treino terrorista através da internet.

Prevenção dos fenómenos que estão na génese da atividade terrorista, produzindo informações prospetivas sobre a evolução da ameaça terrorista, que permitam identificar e antecipar as ameaças que impendem sobre Portugal.

Perseguição de atividades das redes terroristas, das redes de apoio logístico, das fontes de financiamento e das estruturas de treino; da deteção atempada de indícios da formação de células terroristas locais, ou da presença de elementos de grupos terroristas no nosso país; da deteção de indivíduos e organizações que atuam no domínio do apoio logístico e do financiamento ao terrorismo; da deteção de atividades que configurem o recurso à utilização do nosso país como local para aquisição de materiais relacionados com o fabrico de armas de destruição maciça e da cooperação com os Serviços congéneres, tendo em vista identificar as conexões internacionais das redes terroristas que podem projetar a sua ação em Portugal.

O SIS contribui para a proteção da segurança das pessoas, das infraestruturas críticas nacionais e pontos sensíveis nacionais e dos sistemas eletrónicos de informação, através de avaliações de ameaça que

concorram para reduzir as vulnerabilidades e conseqüente diminuição dos riscos em caso de atentado terrorista.

A resposta às conseqüências de um atentado, é também uma das responsabilidades do SIS, através de avaliações de ameaça tendentes a evitar o cometimento de novos atentados no período subsequente ao primeiro incidente terrorista e da contribuição para garantir uma eficaz articulação na coordenação da resposta.

É ainda importante realçar que o SIS conta com a colaboração das forças e serviços de segurança (FSS) e com as autoridades públicas em geral. Em relação às primeiras há um dever especial de colaboração para com o SIS enquanto que em relação às segundas apenas se imputa um dever genérico de prestar a colaboração que justificadamente lhes seja solicitada.

Em termos de segurança da aviação civil compete ao SIS a produção de informações relativas à ameaça à segurança da aviação civil, ou seja, inerente às atividades desenvolvidas nos aeroportos nacionais, por todas as entidades a operar no sector, desde transportadoras aéreas e prestadores de serviços de assistência em escala a transitários e outras entidades.

O Serviço de Informações Estratégicas de Defesa (SIED)⁶⁰ tem por missão produzir informações visando a salvaguarda da independência nacional, dos interesses nacionais e da segurança externa do Estado Português, através da produção de informações necessárias sobre as ameaças de origem externa à segurança interna.

⁶⁰ Lei quadro do SIRP (Lei nº 30/84 de 5 de setembro, alterada pela Lei Orgânica nº 4/2014, de 13 de agosto), lei que estabelece a orgânica do SGSIRP, SIED e SIS (Lei nº 50/2014, de 13 de agosto, alterada pela Lei nº 9/2007 de 19 de fevereiro e informação disponível no sítio do SIED (www.sied.pt))

O SIED contribui para a produção de informação privilegiada, entre outros, nos domínios relacionados com a avaliação da ameaça terrorista.

As informações constituem um instrumento essencial à ação de qualquer Estado, não só no que respeita à salvaguarda da segurança dos interesses que lhe são próprios, como também dos partilhados pela comunidade internacional. Este espírito de cooperação com estruturas de informações de países terceiros permite a criação de uma Comunidade alargada de informações que promove a neutralização das ameaças transnacionais.

5.3. Polícia Judiciária e Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

A Polícia Judiciária (PJ) tem por missão, nos termos da sua Lei Orgânica⁶¹ e da Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC)⁶², coadjuvar as autoridades judiciais na investigação e desenvolver e promover ações de prevenção, deteção e investigação da sua competência ou que lhe sejam cometidas pelas autoridades judiciais competentes.

Destacamos, nos termos da LOIC⁶³ a competência reservada da PJ, não podendo ser deferida para outros órgãos de polícia criminal, da investigação dos crimes de captura ou atentado à segurança de transporte por ar, água, caminho de ferro ou de transporte rodoviário a que corresponda, em abstrato, pena igual ou superior a 8 anos de prisão e o crime de organizações terroristas, terrorismo, terrorismo internacional e financiamento do terrorismo.

O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF)⁶⁴ é um serviço de segurança integrado no Ministério da Administração Interna (MAI) que, no quadro da

⁶¹ Lei nº 37/2008, de 6 de agosto

⁶² Lei nº 49/2008, de 27 de agosto

⁶³ Artigos.7.º e 8.º da LOIC

⁶⁴ Decreto-Lei n.º 252/2000, de 16 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 240/2012

política de segurança interna, tem por missão assegurar o controlo das pessoas nas fronteiras, dos estrangeiros em território nacional, a prevenção e o combate à criminalidade relacionada com a imigração ilegal e tráfico de seres humanos, gerir os documentos de viagem e de identificação de estrangeiros e proceder à instrução dos processos de pedido de asilo, na salvaguarda da segurança interna e dos direitos e liberdades individuais no contexto global da realidade migratória.

Enquanto órgão de polícia criminal, o SEF atua no processo, nos termos da lei processual penal, sob a direção e em dependência funcional da autoridade judiciária competente, realizando as ações determinadas e os atos delegados pela referida autoridade.

Compete ao SEF promover, coordenar e executar as medidas e ações relacionadas com estas atividades e com os movimentos migratórios.

Por inerência das suas funções, o SEF desempenha funções em todos os aeroportos internacionais em Portugal e deve ser informado de todas as entradas e saídas de cidadãos do território nacional por via aérea, tendo liberdade para se deslocar a qualquer infraestrutura aeroportuária, na qual não esteja em permanência a fim de prosseguir a sua missão.

O SEF desempenha as seguintes competências e exerce os seguintes poderes diretamente relacionadas com a aviação civil:

- Vigilância e fiscalização nos postos de fronteira a circulação de pessoas, incluindo a zona internacional dos aeroportos, podendo impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de aeronaves, indocumentados ou em situação irregular;
- Controlo da circulação de pessoas nos postos de fronteira, impedindo a entrada ou saída do território nacional de pessoas que não satisfaçam os requisitos legais exigíveis para o efeito;
- Autorizar e verificar a entrada de pessoas a bordo de aeronaves;

- Escoltas de cidadãos objeto de medidas de afastamento;
- Manutenção e gestão dos centros de instalação temporária de passageiros chegados por via aérea;
- Consultas do Sistema de Informação Schengen e do Sistema Integrado de Informação, no âmbito do processo de emissão do Certificado de Tripulante;
- Consultas do Sistema de Informação Schengen e do Sistema Integrado de Informação, no âmbito do processo de emissão dos cartões de acesso às zonas restritas dos aeroportos.

6. A avaliação de risco na aviação civil

Existem vários fatores que contribuem para a forte motivação para o cometimento de atos de interferência ilícita contra a aviação civil.

Os seus resultados, são normalmente providos de espetacularidade. Qualquer ato de interferência ilícita atrai a atenção dos órgãos de comunicação social, que acabam por ser utilizados para a propagação de ideais extremistas. O resultado de um ataque a uma aeronave ou instalação é dramático face ao número elevado de vítimas, além disso as aeronaves são bastante vulneráveis, especialmente em voo.

Acrescem os factos de um número reduzido de agressores poder controlar centenas de reféns, de uma aeronave atravessar facilmente várias fronteiras internacionais, com uma enorme capacidade de mobilidade, podendo servir de arma de destruição em massa ou de vetor de ataque (vulnerabilidade em voo) e de um ato de interferência ilícita poder proporcionar um elevado número de reféns, cujas vidas poderão servir para ser negociadas durante ações de chantagem.

Por outro lado, a diversidade da nacionalidade dos passageiros pode afetar vários governos durante as negociações.

A avaliação de risco, não só nacional como internacional está assim na base dos procedimentos e medidas de segurança adotados no contexto da aviação civil.

A avaliação de risco resulta da conjugação dos valores da ameaça e das vulnerabilidades do alvo que estejamos a avaliar.

A nível de ameaça importa avaliar o grau de intenção e a capacidade do agressor. Um determinado grupo terrorista pode ter as maiores intenções de cometer um ato terrorista, mas se a sua capacidade for reduzida o nível final de ameaça não será elevado. Tal como o mesmo grupo poderá ter uma forte capacidade (meios humanos, acesso a armamento e os conhecimentos técnicos para os operar) mas se não possuir a intenção de atacar determinado alvo, esse valor de ameaça será igualmente reduzido.

À contrariu, sempre que estejamos perante um eventual agressor com intenção de cometer um ato de interferência ilícita e com a capacidade para o realizar, significa que teremos um valor de ameaça elevado.

Para obtermos o valor final de risco, deveremos conjugar o nível da ameaça com nível das vulnerabilidades, ou seja, as áreas do sistema que podem ser exploradas pelos agressores. Em termos de aviação civil o nível das vulnerabilidades conclui-se através do nível de implementação e eficácia das medidas e procedimentos de segurança existentes.

Exemplificando, se um determinado aeroporto não possui os equipamentos mais adequados para rastrear os passageiros e não possui qualquer medida adicional com vista a identificação de artigos proibidos nos passageiros e nas suas bagagens, estamos claramente perante uma vulnerabilidade que a qualquer momento pode ser explorada e através da

qual pode ser cometido um ato de interferência ilícita, quer no próprio aeroporto, quer a bordo de uma aeronave que parta desse mesmo aeroporto – um passageiros pode facilmente aceder à Zona Restrita de Segurança e posteriormente embarcar a bordo de uma aeronave com engenhos explosivos na bagagem ou na sua posse, no vestuários ou na bagagem e faze-los explodir no interior do aeroporto de partida ou durante o voo ou no aeroporto de chegada.

6.1. A avaliação de risco na aviação civil no contexto europeu

No contexto da aviação civil a nível europeu, os valores da ameaça são obtidos pelos serviços de informações dos vários Estados Membros, quer individualmente quer em cooperação entre si através da troca de informações, existindo igualmente os próprios serviços da Comissão Europeia – *European Union External Action Service (EEAS)*⁶⁵.

Por seu lado, as vulnerabilidades, no âmbito da segurança da aviação civil são identificadas pela comunidade AVSEC, ou seja, os representantes dos Estados Membros da área da segurança da aviação civil que reúnem regularmente no Comité de Segurança da Aviação Civil (*AVSEC Comitee*) para discussão de todas as matérias relacionadas com a segurança da aviação civil, conjuntamente com representantes da ICAO e da ECAC.

Finalmente, a avaliação de risco final a nível da segurança da aviação civil é discutida em reuniões específicas para o efeito, onde estão representados todos os Estados Membros, idealmente com representantes da aviação civil e representantes dos serviços de

⁶⁵ www.eeas.europa.eu

informações, contudo, nem todos os Estados Membros se fazem representar por representantes nacionais destas duas entidades.

Estas avaliações de risco, mesmo a nível da aviação civil tem vários domínios. Não só a avaliação de risco da UE no seu todo, responsabilidade principal dos EEAS, como também de cada um dos Estados Membros e ainda avaliações de risco dos vulgarmente chamados países terceiros, ou seja, países que não pertencem à UE, mas dos quais são provenientes inúmeros voos com destino a UE e que importa avaliar.

Estas reuniões dedicadas à avaliação de risco no âmbito da segurança da aviação civil, iniciaram-se após o incidente no lémen em 2010⁶⁶ focando-se essencialmente na carga e correio aéreos, nos voos com destino à europa, contudo, acabaram por se dedicar igualmente à avaliação de risco no âmbito do voo e sobrevoo de zonas de conflito após o incidente com o voo MH17 da Malasya Airlines⁶⁷.

6.2. A avaliação de risco na aviação civil no contexto nacional

A regulamentação europeia, como já referido, prevê as normas de base comuns a nível de segurança da aviação civil aplicada em todos os Estados Membros. Tarefa delicada e difícil, alvo de grandes discussões a

⁶⁶ A 29 de Outubro de 2010, foram detetados (em dois aviões de carga) duas remessas contendo bombas com cerca de 300-400 gramas de explosivo plástico militar inodoro *pentaerythritol tetranitrate* (PETN - um dos mais poderosos explosivos conhecidos) e o respetivo mecanismo de detonação. As remessas foram enviadas do lémen para os EUA, e foram descobertas quando em trânsito, uma no Reino Unido (East Midlands Airport) e outra nos Emiratos Árabes (Dubai). Estas descobertas foram apenas possíveis graças as informações partilhadas pela *intelligence* da Arábia Saudita. Os engenhos explosivos foram colocados dentro de tinteiros de impressora.

⁶⁷ O voo MH17 das linhas aéreas a Malásia, descolou de Amesterdão com destino a Kuala Lumpur e despenhou-se quando sobrevoava a Ucrânia. O incidente ocorreu durante os confrontos em Donbass, numa zona controlada por rebeldes pró-russos. Segundo investigadores holandeses, voo da Malaysia Airlines foi atingido por disparo feito do leste da Ucrânia por sistema de defesa antiaérea desenvolvido pela União Soviética e pela Rússia.

fim de se encontrar o acordo entre tão diversas realidades, necessidades e interesses.

A avaliação de risco está na base das normas de base comuns e é igualmente a base para cada estado definir a nível nacional algumas matérias específicas, não só porque a diversidade de realidades assim o exigiu no momento de aprovação da legislação, mas também porque em determinadas áreas, os diversos estados membros tem necessidades, interesses e realidades diferentes. O nível de risco é naturalmente diferente em todos os estados e as próprias políticas internas de cada um tem abordagens diferentes e tratamento diferente de matérias que devem ser consideradas cumulativamente com as normas de aviação civil.

A avaliação de risco assume um papel primordial para a definição de medidas de segurança a nível geral nacional obviamente, mas de forma particularmente importante em termos de segurança da aviação civil.

6.3. Medidas de segurança com base numa avaliação de risco

Atualmente a legislação permite a cada estado membro a aplicação alternativa de seguintes medidas elencadas nas normas de base comuns, desde que as mesmas sejam sempre decididas com base numa avaliação de risco, começando desde logo pela derrogação das medidas de base comuns definidas no próprio Regulamento quadro – os Estados-Membros podem derrogar as normas de base comuns e adotar medidas de segurança alternativas que proporcionem um nível adequado de proteção com base numa avaliação de risco local. Essas medidas alternativas devem ser justificadas por motivos referentes às dimensões da aeronave

ou à natureza, à escala ou à frequência das operações ou de outras atividades relevantes⁶⁸.

O próprio Regulamento quadro prevê ainda a aplicação de normas mais restritivas do que as normas de base comuns desde que baseadas numa avaliação de risco e em conformidade com o direito comunitário. Essas medidas devem ser pertinentes, objetivas, não discriminatórias e proporcionais ao risco a que visam dar resposta⁶⁹.

Por último, o Regulamento quadro, estatui as especificações comuns para o programa nacional de controlo da qualidade a aplicar por cada Estado-Membro no domínio da segurança da aviação civil. Definindo que nos aeroportos com um volume de tráfego anual superior a 2 milhões de passageiros, deve ser efetuada uma inspeção de todos os conjuntos de medidas de segurança diretamente relacionadas, enunciadas nos capítulos 1 a 6 do anexo I do mesmo regulamento, com uma frequência mínima de 12 meses, a menos que o aeroporto tenha sido objeto de uma auditoria durante esse período. A frequência de inspeção de todas as medidas de segurança constantes dos capítulos 7 a 12 do mesmo anexo I deve ser determinada pela autoridade competente com base numa avaliação de risco⁷⁰.

Além do Regulamento quadro encontramos igualmente na execução das normas de base comuns, definidas no Regulamento de execução⁷¹ e na Decisão 8005, a possibilidade de os Estados-Membros definirem a nível nacional algumas medidas de segurança, igualmente baseadas numa avaliação de risco.

Assim, nos requisitos de planeamento aeroportuário, nos aeroportos em que o número de titulares de cartões de identificação aeroportuária que

⁶⁸ Cf. Artigo 4º, nº 4 do Regulamento 300/2008

⁶⁹ Cf. Artigo 6º, do Regulamento 300/2008

⁷⁰ Cf. Anexo II, 7.5, do Regulamento 300/2008

⁷¹ Regulamento de Execução (UE) 185/2010, de 4 de março

conferem acesso às zonas restritas de segurança não é superior a 40 pessoas os veículos que entram nas zonas restritas de segurança devem ser submetidos a revistas aleatórias, cujo tipo e frequência devem ser estabelecidos com base numa avaliação de risco efetuada pela autoridade competente.⁷²

A Autoridade nacional da Aviação Civil pode também, com base numa avaliação de risco a nível local, estabelecer um sistema de acreditação específico para isentar de rastreio, ou submeter a procedimentos de rastreio especiais, os agentes da autoridade responsável pelo controlo da conformidade, o pessoal do corpo de bombeiros e o pessoal de segurança habilitado obrigado a porte de arma nas zonas restritas de segurança, desde que estes se encontrem em serviço nesse aeroporto. Salvo quando prestam serviço de vigilância discreta ou para atuar em resposta a uma urgência, essas pessoas devem ser portadoras de um cartão de identificação válido. A autoridade competente deve informar a Comissão sobre o procedimento a aplicar e sobre o número e as categorias das pessoas em causa⁷³.

As Autoridades da Aviação Civil dos Estados- Membros podem, com base numa avaliação de risco, autorizar que sejam isentas de rastreio ou sujeitas a procedimentos de segurança especiais determinadas remessas de carga e correio⁷⁴.

7. A importância da cooperação na aviação civil

A prevenção na segurança da aviação civil é uma tarefa de extrema dificuldade. Antecipar um ataque terrorista na aviação civil é muito difícil,

⁷² Ponto 1.1.1 da Decisão de Execução da Comissão C(2015) 8005 de 16.11.2015

⁷³ Ponto 1.3.2.2 da Decisão de Execução da Comissão C(2015) 8005 de 16.11.2015

⁷⁴ Ponto 6.2.1.3 da Decisão de Execução da Comissão C(2015) 8005 de 16.11.2015

contudo, existem alguns exemplos onde foi possível evitar e prevenir ataques.

Além do incidente do lémen em 2010 já exposto, já anteriormente um outro exemplo de prevenção teve lugar, nomeadamente, em agosto de 2006, quando foi descoberto o que ficou conhecido como plano da bomba líquida (*liquid bomb plot*).

O objetivo dos terroristas era explodir em pleno voo 10 aeronaves que estavam previstas descolar de aeroportos do Reino Unido com destino aos EUA e Canadá. A décima aeronave iria descolar antes da primeira aterrar e o plano era explodir as mesmas quando estivessem todas em voo. Este plano estava a ser delineado por uma célula da Al-Qaeda baseada em Londres. Estima-se que se o plano tivesse sido sucedido levaria à morte de mais de 2000 pessoas.

Os terroristas pretendiam explodir as aeronaves com recurso a explosivos líquidos (mistura de peróxido de hidrogénio com lítio retirado de pilhas energéticas) transportados em garrafas de sumo.

A limitação da quantidade líquidos na bagagem de cabine que ainda hoje existe em todos os aeroportos europeus e muitos outros a nível mundial, surgiu após a descoberta deste plano, que só foi possível graças ao excelente trabalho dos serviços de informações britânicos.

A descoberta do plano da bomba líquida e o incidente do lémen, são dois dos poucos exemplos de antecipação de medidas no âmbito da segurança da aviação civil. A grande maioria são medidas reativas, implementadas imediatamente após um ato de interferência ilícita. Esta antecipação e correspondente prevenção só é possível com o trabalho de excelência dos serviços de informações e com uma plena cooperação a nível da segurança da aviação civil.

A cooperação a nível da segurança é elementar e este princípio assume especial relevância a nível da aviação civil.

A nível nacional, no âmbito da aviação civil a cooperação sempre existiu entre a ANAC e as diversas FSS e entre os regulados, contudo, muitas vezes de forma isolada, com uma determinada entidade, seja FSS ou um regulado.

O SIS e o SIED partilham, com a ANAC, com regularidade toda a informação relevante e que de alguma forma podem estar relacionadas com a aviação civil.

A cooperação com o SIED inclui igualmente a troca de informação sobre o nível de ameaça em países terceiros, para efeitos das reuniões ao nível da Comissão Europeia de avaliação de risco no âmbito da aviação civil.

A PSP e a GNR trabalham em proximidade com a ANAC relativamente aos aeroportos nos quais são a força de segurança responsável pela supervisão das medidas de segurança da aviação civil ou responsáveis pela sua implementação.

A ANAC recebe cópias de todos os relatórios de ocorrências registadas pela GNR e PSP nos aeroportos nacionais ou relacionadas com a atividade da aviação civil, não só para conhecimento, mas também para ação dentro das competências legais da ANAC.

Estas duas forças de segurança, possuem programas de formação em segurança da aviação civil, aprovados pela ANSAC e os seus operacionais são igualmente formados pela ANAC ao nível de gestor de segurança.

A ANAC dá igualmente conhecimento a PSP e GNR de todas as ações de controlo de qualidade realizadas nos aeroportos ou as entidades a operar nos aeroportos da responsabilidade da PSP e GNR.

A cooperação com as FSS é igualmente necessária a nível da verificação de antecedentes em termos de recrutamento no âmbito da segurança da aviação civil. A legislação⁷⁵ exige que os trabalhadores recrutados para executarem ou para serem responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acessos ou de outros controlos de segurança numa zona restrita de segurança devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal.

Já os trabalhadores recrutados para executar ou para serem responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acessos ou de outros controlos de segurança em áreas que não sejam zonas restritas de segurança devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal ou uma verificação dos antecedentes laborais.

Deixando ao critério da autoridade competente decidir, em conformidade com as regras nacionais aplicáveis, se deve ser realizado um inquérito pessoal ou uma verificação dos antecedentes laborais, quando tal não for definido pela própria regulamentação comunitária.

Nos termos da mesma regulamentação, o inquérito pessoal deve no mínimo - determinar a identidade da pessoa com base em provas documentais; abranger a verificação dos registos criminais em todos os países de residência durante, pelo menos, os 5 anos anteriores; e abranger a verificação dos registos da experiência profissional e da formação académica e de quaisquer intervalos (períodos superiores a 28 dias) durante, pelo menos, os 5 anos anteriores.

A verificação de antecedentes laborais, por sua vez - deve determinar a identidade da pessoa com base em provas documentais; abranger a verificação dos registos da experiência profissional e da formação académica e de quaisquer intervalos (períodos superiores a 28 dias)

⁷⁵ Cf. ponto 11.1 do anexo ao Regulamento nº 1998/2015.

durante, pelo menos, os 5 anos anteriores; e exigir que a pessoa assine uma declaração em que especifique quaisquer antecedentes criminais em todos os países de residência durante, pelo menos, os 5 anos anteriores.

Importa ainda referir que a nível nacional a regulamentação é mais exigente, (situação aceite pela regulamentação comunitária⁷⁶) uma vez que exige, de acordo com o Artigo nº 40 do PNFSAC, que todas as pessoas com necessidade de formação sejam sujeitas a um inquérito pessoal.

Estas regras aplicam-se assim, a quem trabalha em aeroportos e necessita de cartão de acesso ao aeroporto. A PSP e/ou a GNR são sempre consultadas pelos aeroportos nacionais relativamente às pessoas que pretendem ser titulares de cartão do aeroporto. O parecer que emitem não é vinculativo, contudo, tem-se notado como *praxis*, que sempre que a PSP ou a GNR dão parecer negativo relativo à atribuição de cartão aeroportuário, os Diretores dos Aeroportos, a quem cabe a decisão final, têm respeitado esse parecer.

A cooperação ao nível de recrutamento assumirá a partir de 31 de dezembro de 2020, nova realidade decretada pela última alteração ao Regulamento 2015/1998⁷⁷ e a necessidade de realização de um inquérito pessoal reforçado⁷⁸ a todas as pessoas recrutadas para executar ou para serem responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acessos ou de outros controlos de segurança numa zona restrita de segurança.

Este inquérito pessoal reforçado abrange, além do exposto, todas as informações confidenciais e quaisquer outras informações relevantes, que as autoridades nacionais competentes considerem pertinentes para a

⁷⁶ Artigo 6º do Regulamento nº 300/2008

⁷⁷ Regulamento de Execução (UE) da Comissão 2019/103, de 23 de janeiro de 2019

⁷⁸ Ponto 26 (alteração ao ponto 11.1.1) Regulamento de Execução (UE) da Comissão 2019/103, de 23 de janeiro de 2019

aptidão de uma pessoa para o desempenho das funções a que se candidatam⁷⁹.

No presente em Portugal, é essencialmente a PSP e a GNR que efetuam a verificação de antecedentes em termos do inquérito pessoal como referido anteriormente, no entanto, com esta nova disposição comunitária, parece-me evidente que a cooperação com o SIS, SIED, PJ e SEF terá igualmente de incluir a troca de informações ao nível do inquérito pessoal reforçado.

Já existe um trabalho muito próximo e praticamente diário com estas entidades. Ao contrário de alguns países, em Portugal a ANAC não possui auditores nacionais em permanência em todos os aeroportos nacionais e são os agentes da PSP e guardas da GNR que diariamente efetuam o controlo das medidas de segurança em acumulação com as suas funções de agentes da autoridade, sempre com constante troca de informação e em cooperação com a ANAC.

Considero que esta cooperação pode e deve igualmente ser melhorada ao nível da operacionalidade. Como exporei nos dois subcapítulos seguintes, parece-me que a criação de um procedimento ao nível da cooperação entre a ANAC e as Forças e Serviços de Segurança (FSS) pode contribuir para implementação de medidas de segurança da aviação civil de carácter urgente de forma mais célere e eficaz. Dois princípios basilares a nível da segurança, a eficácia e a rápida implementação, não só para a resolução de eventuais incidentes de segurança, mas também como contributo para um nível superior de prevenção e até de sentimento de segurança de toda a comunidade.

A cooperação com os regulados também é uma realidade, mas essencialmente na esfera das ações de controlo de qualidade da ANAC,

⁷⁹ Ponto 26 (alteração ao ponto 11.1.3 al. d)) Regulamento de Execução (UE) da Comissão 2019/103, de 23 de janeiro de 2019.

existindo algumas evidências de cooperação por iniciativa dos regulados sempre que decidem alterar algum procedimento ou equipamento. Salutarmente nos últimos tempos tem-se registado este intercâmbio com a ANAC que, tem obviamente todo o interesse em colaborar para o objetivo principal de mantermos os nossos aeroportos seguros, para que possamos continuar a ser um destino turístico de eleição e que as empresas sediadas em Portugal possam continuar a exportar os seus produtos por via aérea em segurança, com as evidentes vantagens económicas inerentes.

A necessidade de avaliações de risco regulares quer a nível geral na aviação civil quer em termos específicos, em determinadas áreas concretas da aviação civil (e.g. um determinado aeroporto, uma companhia aérea, na carga e correio aéreos, nos passageiros) é uma realidade que na minha opinião se manterá no futuro.

A prevenção a nível de segurança da aviação civil é sem dúvida um desafio de enorme dificuldade e só possível de ultrapassar através de um trabalho de excelência dos serviços de informações. Como aliás a história do setor já o confirmou⁸⁰.

Para esse objetivo, no sector específico da aviação civil, o trabalho da ANAC, enquanto Autoridade Nacional da Aviação Civil e como responsável pelo controlo de qualidade da segurança da aviação civil reveste uma importância particular.

A ANAC pode a qualquer momento reportar em que estado se encontra o sistema de segurança da aviação civil, quais os procedimentos em determinado aeroporto, área, qual o nível de cumprimentos de determinada entidade, o nível de conhecimento e desempenho dos

⁸⁰ Incidente no Lémen em 2010 e o plano da bomba líquida em 2016.

trabalhadores responsáveis pela implementação das medidas de segurança, ou seja, qual o nível de vulnerabilidades do sistema.

Perante estas realidades, a necessidade de avaliações de risco constantes e regulares no âmbito da aviação civil e a importância de criação de um mecanismo mais expedito para implementação imediata de medidas e procedimentos de segurança, defendo a criação de dois grupos de trabalho.

Um grupo de trabalho entre a ANAC e as FSS (ANAC/FSS) e um grupo de trabalho composto pela ANAC e os regulados em termos *security* (AVSEC/PT) ou seja, as principais entidades responsáveis pela implementação de medidas e procedimentos de segurança a operar em Portugal.

7.1. A ANAC e as Forças e Serviços de Segurança

O grupo de trabalho entre a ANAC e as FSS (ANAC/FSS), deve ser constituído por elementos do Gabinete de Facilitação e Segurança da ANAC, SIS, SIED, PSP, GNR, PJ e SEF.

A ANAC, enquanto responsável pelo controlo de qualidade e supervisão da implementação das medidas e procedimentos de segurança da aviação civil e conseqüentemente das vulnerabilidades do sistema de aviação civil.

O próprio SIED enquanto responsável pela produção de informações necessárias sobre as ameaças de origem externa à segurança e produção de informação privilegiada relacionada com a avaliação da ameaça terrorista, defende nos seus objetivos a partilha de informações com as forças e serviços de segurança nacionais na avaliação permanente da

ameaça como princípio basilar da segurança, como decorre do Conceito Estratégico de Defesa Nacional⁸¹.

O SIS enquanto entidade responsável pela minimização do risco da ocorrência de atentados terroristas em Portugal e com competência exclusiva para avaliação dessa ameaça em território nacional.

A PSP e a GNR, enquanto responsáveis pela supervisão da aplicação das medidas e procedimentos por parte dos elementos de segurança privada e igualmente responsáveis pela execução de algumas tarefas que lhes estão especificamente adstritas no contexto aeroportuário e enquanto forças garantes pela resposta imediata face a qualquer evento.

A PJ e o SEF não só pelos valiosos contributos que poderão adicionar, mas também pelo benefício que a partilha poderá representar para as suas missões e responsabilidades.

Este grupo de trabalho terá dois objetivos principais, além da troca de informação a nível de inquérito pessoal reforçado referida na introdução ao presente capítulo – a avaliação de risco no âmbito da segurança da aviação civil e a discussão de medidas implementação imediata.

A avaliação de risco, como já exposto neste trabalho resulta da conjugação dos níveis da ameaça com os níveis das vulnerabilidades.

Para atingir o valor final de risco, tem de existir uma troca constante de informações relativas aos níveis de ameaça e vulnerabilidade no sector da aviação civil.

A avaliação de risco no âmbito da segurança da aviação civil como um dos objetivos do grupo de trabalho ANAC/FSS deve ter dois âmbitos, a partilha da informação da ameaça a nível nacional e nível internacional.

⁸¹ Conceito Estratégico de Defesa Nacional, 5 de abril de 2013,

O primeiro âmbito, a informação do nível da ameaça a nível nacional, na minha modesta opinião, o foco principal deve estar nos aeroportos internacionais localizados em território nacional, contudo as especificidades, âmbitos e regularidade das avaliações devem ser discutidas pelo grupo, respeitando a autonomia de cada uma das entidades que o constituem.

O segundo âmbito a nível internacional, a informação do nível de ameaça em países terceiros a nível europeu já existe com reuniões de avaliação de risco da Comissão Europeia que passaram a ser ordinárias, precisamente na mesma semana das reuniões do Comité de Segurança da Aviação Civil (*AVSEC Committee*) que é sempre seguido de uma reunião com representantes dos vários sectores da indústria a operar na aviação civil, aeroportos, companhias aéreas, transitários, prestadores de serviço de assistência em escala entre outros (*Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security (SAGAS)*).

Neste âmbito será o SIED a entidade com o maior contributo enquanto responsável pela produção de informações necessárias sobre as ameaças de origem externa à segurança e produção de informação privilegiada relacionada com a avaliação da ameaça terrorista, mas também me parece claro que as restantes entidades poderão igualmente dar o seu contributo e partilhar dados importantes relacionados com esta realidade.

Considerando a regularidade das reuniões a nível europeu e a necessidade que existe a nível nacional de obter do SIED a informação relativa aos países que se vão discutir, parece-me que a nível nacional deveria igualmente definir-se a mesma regularidade de reuniões deste grupo de trabalho ANAC/FSS.

Este grupo de trabalho ANAC/FSS, pela natureza das matérias que envolve deve apenas ser constituído por profissionais devidamente

credenciados com acesso a matérias classificadas e deve ficar definido um protocolo seguro, para troca de informação entre os pontos focais de cada entidade.

O segundo objetivo, a implementação de medidas imediatas, é uma necessidade natural do processo final de gestão de risco enquanto fator de mitigação e que pode resultar ou não de uma alteração do nível da ameaça.

O grupo de trabalho ANAC/FSS é o fórum por excelência para discussão da necessidade das medidas de implementação imediata, no seguimento da partilha da informação da ameaça.

A ANAC tem neste âmbito um papel elementar, como legalmente responsável pela implementação e controlo de qualidade das medidas de segurança da aviação civil, com o contributo e apoio da PSP e GNR como já referido, contribuindo com o elenco de medidas em vigor a nível nacional e que alterações do ponto de vista legal podem ser imediatamente implementadas, no domínio dos vários poderes na esfera da ANAC já referidos no presente trabalho.

Sempre que o grupo de trabalho ANAC/FSS decida pela necessidade de implementação de medidas adicionais ou alteração de eventuais medidas em vigor a nível nacional, num determinado aeroporto ou uma eventual operação específica de uma entidade, caberá à ANAC despoletar o processo de implementação das mesmas, através da comunicação às entidades responsáveis pela implementação efetiva.

Um dos objetivos do grupo de trabalho AVSEC/PT está precisamente relacionado com esta realidade, ou seja, a implementação imediata de medidas de segurança.

7.2. A ANAC e os regulados no âmbito *security*

O grupo de trabalho (AVSEC/PT) deve ser composto pelas principais entidades responsáveis pela implementação de medidas e procedimentos de segurança a operar em Portugal, integrando elementos do Gabinete de Facilitação e Segurança da ANAC e os gestores de segurança dos aeroportos nacionais, operadoras aéreas, empresas de assistência em escala e empresas de segurança privada.

Os intuitos deste segundo grupo de trabalho, como no anterior são também baseados na cooperação.

Considero igualmente positivo a regularidade das reuniões e discussões deste fórum, na minha opinião na mesma frequência do grupo anterior e sugiro dois aspetos principais a abordar.

Este grupo de trabalho terá como objetivos principais a implementação efetiva das medidas discutidas e acordadas pelo grupo de trabalho ANAC/FSS e a discussão com a ANAC no sentido de cooperação e colaboração, das medidas em vigor, das necessidades do sector e melhoramento do sistema a nível nacional.

A nível da eficácia da implementação. Neste momento a ANAC pode implementar medidas de segurança gerais ou específicas a nível nacional ou local através de Instruções de Segurança, contudo, estas Instruções de Segurança desde o momento da decisão de necessidade da Instrução até à aprovação pela ANSAC e difusão levam algum tempo.

Na minha opinião poderemos ter situações em que a necessidade da resposta é imediata, pelo que, proponho que este grupo de trabalho estabeleça igualmente um procedimento para aplicação imediata de medidas. Medidas estas que deverão ser posteriormente confirmadas através das Instruções de Segurança.

Vejamos um exemplo em que o nível de ameaça em Portugal não altera ou altera apenas em determinado aeroporto, por qualquer razão, mas que essa alteração não é suficiente para alterar o nível de risco final, ou que o grupo de trabalho ANAC/FSS conclui que um reforço de algumas medidas de segurança deve ser adotado de imediato.

O que proponho é que o procedimento de implementação imediata definido com o grupo de trabalho AVSEC/PT deve consubstanciar a difusão através de um protocolo seguro com remetentes e destinatários devidamente identificados (e.g. o Gabinete de Facilitação e Segurança da ANAC através do seu diretor ou um auditor nacional delegado com essa função e os Gestores de Segurança) de medidas adicionais urgentes para implementação imediata (e.g. aumentar em 2% a percentagem de passageiros rastreados com o DVE). Esta comunicação pode ser efetuada por exemplo através de uma mensagem de correio eletrónico para todos os elementos do grupo ou apenas alguns, consoante a medida decidida.

Naturalmente, conforme a medida em causa, deve seguir-se o procedimento já existente e emitir uma Instrução de Segurança confirmando aquela e definindo com mais detalhe a duração e âmbito da mesma que será naturalmente discutida com o grupo de trabalho na reunião seguinte ou em reunião dedicada (*ad-hoc*) caso haja essa necessidade.

Com este procedimento considero ser possível assegurar a eficácia e implementação imediata de medidas de segurança com o todo o rigor e confiança e reduzir as vulnerabilidades do sistema que poderiam vir a ser exploradas em caso de demora dessa implementação.

A nível da discussão com a ANAC no sentido de cooperação e colaboração, das medidas em vigor, das necessidades do sector e melhoramento do sistema a nível nacional, considero igualmente importante que neste grupo de trabalho, no seguimento de uma ótica de

cooperação e colaboração com a ANAC enquanto regulador e autoridade do setor e consubstanciando os auspícios da cultura de segurança definidos pela ICAO, sejam discutidas regularmente as medidas de segurança da aviação civil em vigor, as medidas que estão em discussão para aprovação no futuro e todos os aspetos operacionais relacionados com a segurança da aviação civil.

As medidas em vigor, as que estão projetadas para um futuro próximo de forma a que estas entidades comecem a preparar de melhor forma a sua implementação (e.g. informando/preparando os seus trabalhadores, reorganizando os seus procedimentos internos) e também para recolher a opinião destas entidades das dificuldades de implementação de determinada medida ou procedimento e discutir em conjunto a possibilidade de alterar, adaptar à realidade nacional. É de extrema importância, do ponto de vista legislativo, conhecer as eventuais repercussões nas operações aeroportuárias que uma eventual medida de segurança pode representar, pelo que a discussão com as entidades com a experiência na implementação efetiva de medidas e peritas a nível das operações aeroportuárias reveste um interesse particular.

É igualmente importante, debater com os regulados as medidas que estão em discussão a nível europeu e recolher os seus contributos da ótica operacional. Quanto melhor entendermos as dificuldades operacionais melhor poderemos contribuir para a discussão a nível europeu durante o processo legislativo.

Por último, uma referência particular à segurança do lado terra. Ambos os grupos de trabalho desempenham neste aspeto particular um papel muito importante.

O grupo de trabalho ANAC/FSS onde será partilhado o nível da ameaça que servirá de base às recomendações de medidas de mitigação no lado

terra e o grupo de trabalho AVSEC/PT onde se apresentará e discutirá a implementação dessas medidas.

Conclusão

Pretendi expor no presente trabalho o sistema de segurança da aviação civil em Portugal, completamente baseado nos procedimentos de segurança emanados das organizações internacionais das quais Portugal faz parte.

Inicialmente pela ICAO, responsável pela primeira legislação do setor da aviação através da Convenção de Chicago em 1944, em que Portugal foi um dos estados contraentes, passando pela ECAC que embora tenha desenvolvido legislação própria dedicada à realidade europeia, esta legislação esteve e está em sintonia com as recomendações da ICAO e mais recentemente, desde 2002, a legislação comunitária do setor.

Os princípios do sistema de *security* foram criados à volta da definição da zona restrita de segurança, uma zona estéril e da sua constante proteção, através de vários procedimentos específicos definidos na legislação, incluindo controlos de segurança no acesso a essa zona, com o objetivo de assegurar que as operações aeroportuárias decorram em segurança, com a celeridade e com a melhor facilitação possível, sem descurar o lado terra como parte da missão geral de segurança da aviação, áreas públicas dos aeroportos de alta densidade e que representam alvos fáceis, como a história recente nos demonstrou.

Em Portugal, a ANAC, é a entidade reguladora do setor da aviação civil e responsável pela definição implementação e controlo de qualidade das medidas e procedimentos de segurança da aviação civil, definidos na legislação.

Estas medidas e procedimentos de segurança da aviação civil são baseados na avaliação de risco que pende sobre o sector, estando o terrorismo identificado como uma das principais ameaças, em virtude da existência de vários fatores que contribuem para a forte motivação para o

cometimento de atos de interferência ilícita contra a aviação civil por parte das organizações terroristas.

Embora não exista até ao momento, registo de ameaças concretas para o cometimento de atos terroristas em Portugal, como destino turístico de eleição que somos, e que deveremos manter, não podemos descurar a possibilidade de utilização de um aeroporto nacional como ponto de partida para o cometimento deste tipo de atos num outro país onde esta ameaça tenha outra dimensão. Esta situação a acontecer terá igualmente repercussões muito negativas para Portugal.

Neste aspeto a cooperação entre a ANAC e as Forças e Serviços de Segurança, nomeadamente o Serviço de Informações de Segurança, Serviço de Informações Estratégicas de Defesa, Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana, Polícia Judiciária e Serviço de Estrangeiros e Fronteiras é fundamental como pretendi demonstrar no presente trabalho.

A avaliação de risco é necessária para a definição das medidas existentes a nível internacional e para adaptação ou definição de medidas a nível nacional e uma ótima coordenação entre todas as entidades com responsabilidades no âmbito da avaliação de risco e pela implementação de medidas mitigadoras das vulnerabilidades será sem dúvida um enorme contributo à eficácia das medidas de segurança da aviação civil em Portugal.

Embora a cooperação já exista a nível nacional, deixo uma proposta que considero poderá melhorar bastante a cooperação e operacionalização da implementação imediata de medidas de segurança, através da criação de dois grupos de trabalho.

Um grupo de trabalho entre a ANAC e as FSS mencionados e outro grupo de trabalho entre a ANAC e os regulados da área de *security*, ou seja, os

gestores de segurança dos aeroportos nacionais, operadoras aéreas, empresas de assistência em escala e empresas de segurança privada.

O primeiro grupo dedicado à avaliação de risco e à definição e ou alteração de medidas implementadas podendo incluir medidas de implementação imediata e à realização de inquéritos pessoais reforçados e o segundo grupo para execução daquelas medidas, incluindo um protocolo de comunicação para implementação imediata e discussão regular dos procedimentos, medidas, necessidades e todos os índoles do setor.

Bibliografia

Anexo 17 à Convenção de Chicago;

Aviation Security Manual Doc 8973, 10th Edition, 2017;

Conceito Estratégico de Defesa Nacional, 5 de abril de 2013, acessível em (https://www.defesa.pt/documents/20130405_cm_cedn.pdf);

Decisão de Execução da Comissão C(2010) 774, de 13 de abril;

Decisão de Execução da Comissão C(2015) 8005 de 16 de novembro;

Decisão de Execução da Comissão C(2019) 132, de 23 de janeiro de 2019;

Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro;

Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto;

Decreto-Lei n.º 209/2005, de 29 de novembro;

Decreto-Lei n.º 223/2005, de 27 de dezembro;

Decreto-Lei n.º 252/2000, de 16 de outubro;

Decreto-Lei n.º 254/2003, de 18 de outubro;

Decreto-Lei n.º 35/2004 de 21 de fevereiro;

Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de Fevereiro;

Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março;

Decreto-Lei n.º 84/92, de 7 de maio;

Decreto-Lei nº 35/2004 de 21 de fevereiro;

Deliberação nº248-DB/2003 do Conselho de Ministros de 23 de dezembro;

Doc 30 da CEAC/ECAC;

ECAC Vulnerability Assessments – Landside Security Methodology, Amendment 7, August 2018;

Estatuto do Pessoal da PSP – Decreto-Lei n.º 299/2009 de 14 de outubro;

Lei de Organização e Funcionamento da PSP – Lei n.º 53/2007 de 31 de agosto;

Lei n.º 34/2013, de 16 de Maio - Lei da Segurança Privada;

Lei nº 49/2008, de 27 de agosto;

Lei Orgânica da GNR, Lei 63/2007 de 6 de novembro;

Lei Orgânica da Polícia Judiciária, Lei nº 37/2008, de 6 de agosto;

Lei quadro do SIRP (Lei nº 30/84 de 5 de setembro, alterada pela Lei Orgânica nº 4/2014, de 13 de agosto);

Lei que estabelece a orgânica do SGSIRP, SIED e SIS (Lei nº 50/2014, de 13 de agosto, alterada pela Lei nº 9/2007 de 19 de fevereiro);

NEP OPSEG/DEPOP/01/08 da DN/PSP;

Portaria n.º 148/2014, de 18 de julho do Ministério da Administração Interna;

Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil;

Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil;

Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;

Regulamento (CE) n.º 1217/2003 da Comissão, de 4 de Julho de 2003;

Regulamento (CE) n.º 1254/2009 da Comissão de 18 de dezembro de 2009;

Regulamento (CE) n.º 1592/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho;

Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro;

Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão de 2 de Abril;

Regulamento (CE) N.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de março;

Regulamento (CE) n.º 450/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2008;

Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006;

Regulamento (CE) n.º 622/2003 da Comissão, de 4 de abril;

Regulamento (UE) 2016/2096 da Comissão, de 30 de novembro de 2016;

Regulamento (UE) n.º 1141/2011 da Comissão de 10 de Novembro de 2011;

Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão de 8 de Janeiro de 2010;

Regulamento (UE) n.º 245/2013 da Comissão de 19 de Março de 2013;

Regulamento (UE) n.º 297/2010 da Comissão de 9 de Abril de 2010;

Regulamento (UE) n.º 334/2011 da comissão de 7 de abril de 2011;

Regulamento (UE) n.º 357/2010 da comissão de 23 de abril de 2010;

Regulamento (UE) n.º 358/2010 da comissão de 23 de abril de 2010;

Regulamento (UE) n.º 573/2010 da comissão de 30 de junho de 2010;

Regulamento (UE) n.º 72/2010 da Comissão, de 26 de Janeiro;

Regulamento (UE) n.º 720/2011 da Comissão de 22 de Julho de 2011;

Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013;

Regulamento (UE) n.º 983/2010 da Comissão de 3 de novembro de 2010;

Regulamento da ANAC n.º 534/2015, de 11 de agosto;

Regulamento de Execução (EU) 2017/2215 da Comissão, de 30 de novembro de 2017;

Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015;

Regulamento de Execução (UE) da Comissão 2019/103, de 23 de janeiro de 2019;

Regulamento de Execução (UE) n.º 104/2013 da Comissão de 4 de fevereiro de 2013;

Regulamento de Execução (UE) n.º 1082/2012 da Comissão de 9 de novembro de 2012;

Regulamento de Execução (UE) n.º 1087/2011 da Comissão de 27 de outubro de 2011;

Regulamento de Execução (UE) n.º 1103/2013 da Comissão de 6 de novembro de 2013;

Regulamento de Execução (UE) n.º 1116/2013 da Comissão de 6 de novembro de 2013;

Regulamento de Execução (UE) n.º 1147/2011 da Comissão de 11 de novembro de 2011;

Regulamento de Execução (UE) n.º 173/2012 da Comissão de 29 de fevereiro de 2012;

Regulamento de Execução (UE) n.º 185/2010, de 4 de março;

Regulamento de Execução (UE) n.º 189/2013 da Comissão de 5 de março de 2013;

Regulamento de execução (UE) n.º 2015/187 da comissão de 6 de fevereiro de 2015;

Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/2426 da Comissão de 18 de dezembro de 2015 ;

Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/815 da Comissão de 12 de maio de 2017;

Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/837 da Comissão de 17 de maio de 2017;

Regulamento de Execução (UE) n.º 2018/55 da Comissão de 9 de janeiro de 2018;

Regulamento de Execução (UE) n.º 2019/103 da Comissão de 23 de janeiro de 2019;

Regulamento de Execução (UE) n.º 246/2013 da Comissão de 19 de março de 2013;

Regulamento de Execução (UE) n.º 278/2014 da Comissão de 19 de março de 2014;

Regulamento de Execução (UE) n.º 654/2013 da Comissão de 10 de julho de 2013;

Regulamento de Execução (UE) n.º 687/2014 da Comissão de 20 de junho de 2014;

Regulamento de Execução (UE) n.º 711/2012 da Comissão de 3 de agosto de 2012;

Regulamento de Execução (UE) n.º 859/2011 da Comissão de 25 de agosto de 2011;

Resolução (53) 2. Reproduzida na totalidade no Doc 7447-C/868 da ICAO "*Resolutions of the Council of ICAO and the Council of Europe Relative to the Convening of a Conference on the Co-ordination of Air Transport in Europe*";

Resolução que formalmente constituiu a ECAC (ECAC/1-RES.1, 1955);

Sítio da ANAC disponível em (www.anac.pt) acedido em 22 de junho de 2016;

Sítio da CEAC/ECAC disponível em (www.ecac-ceac.org) acedido em 20 e 21 de junho de 2016;

Sítio da FIATA disponível em (www.fiata.com) acedido em 26 de janeiro de 2018;

Sítio da GNR disponível em (www.gnr.pt) acedido em 27 de fevereiro de 2018;

Sítio da IATA disponível em (www.iata.org) acedido em 26 de janeiro de 2018;

Sítio da OACI/ICAO disponível em (www.icao.int) acedido em 20 de junho de 2016;

Sítio da PJ disponível em (ww.pj.pt) acedido em 14 de maio de 2018;

Sítio da PSP disponível em (www.psp.pt) acedido em 30 de junho de 2016;

Sítio do EEAS disponível em (www.eeas.europa.eu) acedido em 10 de janeiro de 2019;

Sítio do Projeto COPPRA disponível em (<http://www.coppra.eu>) acedido em 30 de junho de 2016;

Sítio do SEF disponível em (ww.sef.pt) acedido em 12 de junho de 2018;

Sítio do SIED disponível em (www.sied.pt) acedido em 31 de março de 2108;

Sítio do SIS disponível em (ww.sis.pt) acedido em 31 de março de 2018