



## **A SEGURANÇA PRIVADA NO CONTEXTO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

### **Private Security in the context of the Civil Aviation Security in Portugal**

**LUÍS MOÇO**

Mestrando em Direito e Segurança

#### **RESUMO**

O exercício de segurança privada encontra-se legislado em Portugal por lei própria, a qual inclui o desempenho de funções no âmbito da segurança da aviação civil. Esta área por seu turno, perante o aumento de ocorrência de atos de interferência ilícita tem vindo a ser fortemente regulada, a nível internacional e comunitário, com o reforço de procedimentos de segurança que se adaptem às novas ameaças. Esta atualização tem recaído muito sobre todo o pessoal a prestar serviço em ambiente aeroportuário, principalmente os que estão responsáveis pela aplicação das medidas e procedimentos de segurança, com medidas específicas de recrutamento e com exigências de formação específica de acordo com as funções desempenhadas por cada trabalhador.

O presente trabalho pretende abordar toda a legislação que as empresas de segurança privada devem cumprir de forma a ficarem habilitadas a prestar serviço de segurança da aviação civil em Portugal.

## **PALAVRAS CHAVE**

Segurança da aviação civil, security, segurança privada, segurança nos aeroportos, formação em segurança da aviação civil.

## **ABSTRACT**

The private security sector is legislated in Portugal by the law itself, which includes the possibility to perform duties in the field of civil aviation security.

This area turn to the increased occurrence of acts of unlawful interference has been tightly regulated, international and European Union level, with the reinforcement of security procedures adapted to the new threats. This updates have been focused on all staff responsible for implementing security measures and procedures, regarding specific measures to recruitment and specific training requirements in accordance with the functions performed by each one.

This study aims to address all legislation that private security companies must meet in order to become qualified to provide civil aviation security service in Portugal.

## **KEYWORDS**

Aviation security, acts of unlawful interference, recruitment, training.

## **Abreviaturas**

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

ANSAC – Autoridade Nacional da Segurança da Aviação Civil

CEAC – Conferência Europeia da Aviação Civil

FALSEC – Facilitação e Segurança

OACI – 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  
UE – União Europeia

## **1. Introdução**

A segurança privada tem uma função subsidiária e complementar da atividade das forças e serviços de segurança pública do Estado. A segurança privada só pode ser exercida nos termos da lei e de regulamentação complementar. O novo regime do exercício de segurança privada prevê a prestação de serviço de assistente de aeroportos, prevendo além das licenças e alvarás necessários para o efeito, que os vigilantes possuam formação adequada para o efeito.

No âmbito da segurança da aviação civil, as entidades responsáveis pela aplicação de medidas e procedimentos de segurança tem de cumprir vários requisitos legais comunitários e nacionais, a fim de ficarem habilitadas à prestação de serviço em contexto aeroportuário e devem também assegurar que o recrutamento e a formação dos seus trabalhadores cumpre com vários procedimentos.

Dada a especificidade das matérias envolvidas, pretendo consolidar no presente trabalho os vários requisitos legais existentes na Lei de Segurança Privada e na vária legislação comunitária e nacional no âmbito da segurança da aviação civil.

Ciente que a maioria dos incidentes ocorridos na aviação civil se deveram a falhas de fator humano, continuo a acreditar que o investimento na formação é uma boa aposta e que será com o reforço de conhecimento dos formadores e dos trabalhadores que se elevará a segurança da aviação civil.

A segurança da aviação civil baseia-se em alguns princípios simples. O principal é a existência de uma zona restrita de segurança, que é por definição a área do lado ar onde além do controlo de acesso são aplicados outros procedimentos de segurança. A zona para ser considerada segura (sem artigos proibidos) tem de ser garantido que apenas acedem à mesma pessoas e bens sem esses artigos, este objetivo atinge-se de duas formas, ou as pessoas e bens já são seguros, com origem na cadeia segura de abastecimento, ou submetem-se os mesmos a rastreio (aplicação de meios técnicos ou outros com o objetivo de detetar artigos proibidos), quer uns (cadeia segura) quer outros (rastreados) a partir do momento em que são seguros devem ser constantemente submetidos a controlos de segurança (procedimentos que visam impedir a introdução de artigos proibidos).

Os elementos de segurança privada a desempenhar serviço nos aeroportos estão presentes em todos os momentos em que os princípios acima enunciados são aplicados.

Quanto melhor formados e treinados estiverem melhor desempenharão as suas funções e maiores garantias de segurança se obterão.

## **2. A Lei da Segurança Privada e a Aviação Civil**

A Segurança privada está regulamentada na Lei nº 34/2013, de 16 de maio, doravante, Lei de Segurança Privada.

No elenco de serviços de segurança privada referidos no nº 3 do artigo 1º da Lei de Segurança Privada, estão compreendidos o rastreio, inspeção e filtragem de bagagens e carga e o controlo de passageiros no acesso a zonas restritas de segurança nos portos e aeroportos, bem como a prevenção da entrada de armas, substâncias e artigos de uso e porte proibidos ou suscetíveis de provocar atos de violência nos aeroportos, nos portos e no interior de aeronaves e navios, sem prejuízo das competências exclusivas atribuídas às forças e serviços de segurança, conforme preconizado no artigo 3º, nº 1 alínea e) do mesmo diploma.

As empresas que pretendam prestar este serviço devem dispor de Alvará A, de acordo com o artigo 14º, nº 2, alínea a).

Assistente de portos e aeroportos, nos termos da Lei de segurança Privada é uma das especialidades da profissão de segurança privado, conforme estipulado no artigo 17º, nº 3, alínea f).

Dentro das especialidades que se encontra autorizado e habilitado, o segurança privado exerce exclusivamente as funções de controlo da entrada, da presença e da saída de pessoas e bens em locais de acesso vedado ou condicionado ao público e a realização de revistas pessoais de prevenção e segurança, quando autorizadas expressamente por despacho do membro do Governo responsável pela área da administração interna, em locais de acesso vedado ou condicionado ao público, sujeitos a medidas de segurança reforçada, conforme consta no artigo 18º, nº 2, alíneas b) e e) da Lei de Segurança Privada. As revistas pessoais de prevenção e segurança estão por sua vez definidas no artigo 19º da mesma Lei. O Ministro da Administração Interna delegou no Diretor Nacional da PSP o poder de autorizar as revistas pessoais de prevenção ali aludidas, conforme o nº 3, alínea j) do Despacho n.º 15384/2014, de 18 de dezembro.

O assistente de portos e aeroportos, por sua vez, além das restantes funções enquanto segurança privado, nos termos do artigo 18, nº 7 da Lei de Segurança Privada exercem exclusivamente as seguintes funções:

- a) Controlo de acessos de pessoas, veículos, aeronaves e embarcações marítimas;
- b) Rastreio de passageiros, tripulantes e pessoal de terra;
- c) Rastreio de objetos transportados e veículos;
- d) Rastreio de bagagem de cabine e de porão;
- e) Rastreio de carga, correio e encomendas expresso;
- f) Rastreio de correio postal;
- g) Rastreio de correio postal e material das transportadoras aéreas ou marítimas;
- h) Rastreio de provisões e outros fornecimentos de restauração das transportadoras aéreas ou marítimas;
- i) Rastreio de produtos e outros fornecimentos de limpeza das transportadoras aéreas ou marítimas.

### **3. A Segurança da Aviação Civil - Perspetiva Histórica**

#### **3.1 Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO)**

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

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, cria no seu artigo 43º a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) vulgarmente conhecida pela sigla em inglês ICAO – *International Civil Aviation Organization*. Estamos perante uma agência especializada das Nações Unidas, estabelecida pelos Estados em 1944 para gerir e administrar a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago).

Atualmente a ICAO é constituída por 191 Estados-membros e grupos da indústria, que trabalham com o objetivo de chegar a um consenso sobre as normas internacionais de aviação civil, de forma a harmonizar todo sector da aviação civil e torna-lo mais

seguro, eficiente e economicamente sustentável numa política ambientalmente responsável, 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.

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 a 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. A última alteração ao Anexo 17 - Alteração 14 - entrou em vigor em 14 de Novembro de 2014.

Importa ainda referir, em termos de *security*, o Documento 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, infraestrutura e equipamentos; recrutamento, seleção, formação e certificação; e 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 rastreada 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 equipamento (ponto 11.3.1.6).

### **3.2. Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC/ECAC)**

A ECAC nasce depois de um corpo do transporte aéreo europeu ter sido considerado pela primeira vez quando a Assembleia Consultiva do Conselho da Europa considerou, em 1951, certas propostas submetidos 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 tarefa. Esta decisão foi incorporada numa resolução<sup>1</sup>, 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.

<sup>1</sup> 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".

O Conselho da ICAO, em resposta ao convite do Conselho da Europa, adota em Maio de 1953, uma resolução<sup>2</sup> 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.

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<sup>3</sup> 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 55 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

<sup>2</sup> Doc 7447-C/868 da ICAO.

<sup>3</sup> **Recommendation No. 28 of CATE**

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 registros das reuniões, correspondência e outros no Gabinete de Paris ICAO<sup>4</sup>.

A nível legislativo, à semelhança da ICAO, a ECAC possui igualmente a sua própria regulamentação. As recomendações relativas à vertente de *security* constam no *Documento 30 (DOC 30) – Parte II “ECAC Policy Statement in the Field of Aviation Security”*, estando em vigor a 9ª revisão da 13ª Edição, de fevereiro de 2016.

O DOC 30 neste momento contempla, além das recomendações da própria CEAC, as recomendações do Anexo 17 da OACI, 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 existente a nível europeu relativa à segurança da aviação civil. 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*.

### **3.3 Legislação comunitária**

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. No próprio preâmbulo deste diploma é assumido que o terrorismo é

<sup>4</sup> Parágrafos 8) e 9) da resolução que formalmente constituiu a ECAC (**ECAC/1-RES.1, 1955**)

uma das maiores ameaças aos ideais de democracia e liberdade e aos valores da paz que constituem a própria essência da União Europeia.

Com este diploma estabeleceram-se regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e normas de base comuns, com base nas recomendações do documento 30 da ECAC. Dotou-se também a Comissão de poderes de execução que lhe permitam 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 ilegal contra a aviação

Civil e o seu objetivo adicional era 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 vigilância da conformidade.

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 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 o Regulamento exige que cada Estado-Membro aprove um programa nacional de segurança da aviação civil (PNSAC) que garanta a aplicação das normas de base comum e das respetivas medidas de execução e determina ainda que os Estados-membros designem pelo menos uma autoridade<sup>5</sup> a quem caberá:

- a. Coordenar e supervisionar a aplicação do PNSAC<sup>6</sup>;

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Artigo 5º, n.º2.

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 detetadas<sup>7</sup>. Em 2003 a Comissão aprovaria o Regulamento (CE) n.º 1217/2003 da Comissão, de 4 de Julho de 2003, que estabelece 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 PNSAC<sup>8</sup>;

d. Implementar um programa nacional de formação no domínio da segurança da aviação civil<sup>9</sup>.

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

Com a entrada em vigor do Regulamento, n.º 300/2008, houve necessidade de concretizar as medidas e procedimentos ali previstos, tal como havia acontecido com o Regulamento n.º 2320/2002 através do Regulamento n.º 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

<sup>7</sup> Artigo 7º, n.º 1.

<sup>8</sup> Artigo 5º, n.º 4.

<sup>9</sup> Artigo 5º, n.º 5.

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 – na prática consolidou num só diploma todas as alterações efetuadas ao Regulamento 185/2010 sem conter alterações relativas ao conteúdo (20 no total - 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);

- Decisão de Execução da Comissão C(2015) 8005 de 16.11.2015 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)

Embora a Comissão disponibilize versões consolidadas da legislação e as mesmas estejam disponíveis no sítio Eur-lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>) não lhes é reconhecido valor legal, o que obriga no momento das referências legais que seja indicada além do ponto da regulamentação a indicação do Regulamento onde consta a última versão do mesmo.

Para melhor entendimento, à semelhança do que acontece com o Anexo 17 e o DOC 8973 da OACI, também a nível comunitário os procedimentos 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 com detalhe a 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), 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 OACI e da CEAC 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 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*” ao aeroporto em causa e todos os passageiros que necessitem de efetuar uma transferência num outro aeroporto qualquer num território 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 *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.

### **3.4. Legislação Nacional**

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.

Por sua vez o Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), foi 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 conformidade.

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 regulamentação<sup>10</sup> 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 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).

<sup>10</sup> Cf. Artigo 14º do Regulamento nº 300/2008

## **4. Recrutamento**

Existem regras especiais de recrutamento no âmbito da segurança da aviação civil. Estas regras específicas apresentam um especial desafio no seio da segurança privada, não só porque estamos numa área onde a quantidade de trabalhadores em regime de *part-time* é muito relevante, mas também pelo reforço sazonal necessário para responder ao aumento de quantidade de voos no verão IATA (último domingo de março até ao último sábado de outubro) e na época de natal e fim de ano.

A legislação<sup>11</sup> 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, já a verificação de antecedentes laborais - 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) 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.

---

<sup>11</sup> Cf. ponto 11.1 do anexo ao Regulamento nº 1998/2015.

A regulamentação comunitária permite assim a possibilidade de aplicação de um regime menos exigente, apenas verificação de antecedentes laborais no caso dos trabalhadores desempenharem as tarefas identificadas no parágrafo anterior, contudo, no âmbito da segurança privada em Portugal, as empresas que se encontram neste momento a desempenhar tarefas de segurança da aviação civil estão todas abrangidas pela primeira parte, ou seja, todos os trabalhadores desempenham funções de rastreio e controlo de acessos ou outros controlos de segurança numa zona restrita de segurança, pelo que as empresas estão obrigadas a efetuarem o inquérito pessoal.

Além disso, importa ainda referir que a nível nacional a regulamentação é mais exigente, (situação aceite pela regulamentação comunitária<sup>12</sup>) 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.

## **5. Formação em segurança da aviação civil**

A Portaria n.º 148/2014, de 18 de julho do Ministério da Administração Interna, define os conteúdos, a duração dos cursos, bem como as qualificações profissionais mínimas do corpo docente, conforme indicação da Lei de Segurança Privada<sup>13</sup>. Encontramos no Artigo 16º, da Portaria, definido o módulo de formação específico de assistente de portos e aeroportos — segurança aeroportuária, complementado no Anexo X do mesmo diploma.

No entanto, os assistentes de aeroporto necessitam de muito mais formação que a que consta mencionada na legislação agora exposta.

A formação em segurança da aviação civil é sem dúvida um desafio que se coloca às empresas de segurança privada.

As empresas de segurança privada devem dotar os seus trabalhadores de formação específica de acordo com as tarefas que os mesmos irão desempenhar, antes dos mesmos poderem executar controlos de segurança sem supervisão.

Além da formação teórica, os trabalhadores que desempenhem as tarefas de rastreio de pessoas, bagagem de cabina, artigos transportados e bagagem de porão, carga e correio, correio e material da transportadora aérea, de provisões de bordo e de

<sup>12</sup> Cf. Artigo 6º do Regulamento nº 300/2008

<sup>13</sup> Cf. Artigo 25.º, nº 3

provisões do aeroporto e efetuem controlos de veículos e dos supervisores diretos das pessoas que executam os controlos de segurança (supervisores), devem igualmente ter formação prática e em contexto real de trabalho.

Estes trabalhadores juntamente com os que irão desempenhar tarefas de controlo de acessos ao aeroporto, assim como as operações de vigilância e as rondas, os gestores de segurança e os instrutores, além da sua formação específica devem receber formação inicial, a qual incluirá<sup>14</sup>:

- c) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;
- d) Conhecimento do enquadramento legal da segurança da aviação;
- e) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança;
- f) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acessos;
- g) Conhecimento dos sistemas de cartões de identificação usados no aeroporto;
- h) Conhecimento dos procedimentos de interpelação de pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado;
- i) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;
- j) Capacidade de identificar artigos proibidos;
- k) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança;
- l) Conhecimento das formas como o comportamento e as reações humanas podem afetar a segurança;
- m) Capacidade de comunicar de uma forma clara e confiante.

Estes trabalhadores devem ainda frequentar a formação específica de cada um dos controlos de segurança que irão desempenhar. No caso de irem executar o rastreio de pessoas, bagagem de cabina, artigos transportados e bagagem de porão, devem receber formação específica nos termos do ponto 11.2.3.1, se desempenharem o rastreio de carga e correio devem receber formação específica nos termos do ponto 11.2.3.2, se

<sup>14</sup> Cf. Ponto 11.2.2, do Regulamento nº 1998/2015

forem responsáveis pela execução do rastreio de material da transportadora aérea, de provisões de bordo e de provisões do aeroporto devem receber formação específica nos termos do ponto 11.2.3.3, se efetuarem controlo de veículos devem receber formação específica nos termos do ponto 11.2.3.4 e se executam o controlo de acessos ao aeroporto, assim como as operações de vigilância e as rondas devem receber formação específica nos termos do ponto 11.2.3.5, todos do Anexo ao Regulamento nº 1998/2015 e Artigos 5º, 6º, 7º, 8º, e 9º do PNFSAC.

Os supervisores diretos das pessoas que executam controlos de segurança e os gestores de segurança, além da formação inicial já mencionada, devem ainda possuir formação específica nos termos dos pontos 11.2.4, 11.2.5 do Anexo ao Regulamento nº 1998/2015 e Artigos 15º e 16º do PNFSAC.

Os instrutores, por seu turno, além da formação inicial também já referida, devem ainda possuir formação específica que inclua os requisitos plasmados no ponto 11.5.1 do Anexo ao Regulamento nº 1998/2015 e nos termos do Artigo 20º do PNFSAC.

A nível nacional, os elementos de segurança privada a desempenhar funções nos aeroportos nacionais ou a prestar serviço a entidades no âmbito da segurança da aviação civil, desempenham mais que uma função. Normalmente todos eles desempenham as seguintes funções:

- Rastreio de pessoas, bagagem de cabina, artigos transportados e bagagem de porão;
- Rastreio de carga e correio;
- Rastreio de correio e material da transportadora aérea, de provisões de bordo e de provisões do aeroporto;
- Controlo de veículos;
- Controlo de acessos;

### **5.1 Certificação e formação contínua**

Os elementos de segurança privada, por desempenharem as tarefas acima mencionadas devem ser sujeitos a um processo de certificação ou aprovação inicial, a recertificação, pelo menos de 3 em 3 anos, no caso de operarem equipamentos de raios X ou SDE ou para os examinadores humanos de scâneres de segurança; e recertificação ou reaprovação, pelo menos de 5 em 5 anos, para as restantes pessoas, nos termos do

Regulamento nº 1998/2015, contudo, no âmbito do PNFSAC, existem medidas mais restritivas e em Portugal a recertificação dos elementos que operam os equipamentos de raio X ou SDE ou examinadores humanos de scâneres de segurança deve ocorrer de 2 em 2 anos ou a um processo de reaprovação no caso de estarem mais de 6 meses sem exercerem as respetivas funções<sup>15</sup>.

Realça-se ainda que os operadores de equipamentos de raios X ou SDE ou os examinadores humanos de scâneres de segurança devem, no âmbito do processo de certificação ou aprovação inicial, ser aprovados num teste normalizado de interpretação de imagens com aproveitamento superior a 80%, o qual deve incluir não só o teste normalizado de interpretação de imagens como uma avaliação do seu desempenho operacional<sup>16</sup>.

Os operadores de equipamentos de raios X ou SDE devem ser sujeitos a formação contínua, com componentes de treino e de teste de reconhecimento de imagens. As restantes pessoas devem receber formação contínua com uma frequência suficiente para garantir que mantêm e adquirem competências em consonância com os progressos realizados na área da segurança. A formação contínua deve ser ministrada relativamente às competências adquiridas durante a formação inicial, específica e de sensibilização para a segurança, uma vez em cada período de três anos ou, se as competências não forem exercidas durante mais de 6 meses, antes de a pessoa reassumir funções de segurança; e relativamente às competências novas ou alargadas, sempre que for necessário para assegurar que as pessoas que executam ou são responsáveis pela execução dos controlos de segurança têm conhecimento imediato das novas ameaças e dos novos requisitos legais a aplicar.<sup>17</sup>

O conteúdo dos cursos de formação devem ser especificado ou aprovado pela ANSAC. Os formadores da formação de segurança da aviação civil têm obrigatoriamente de ser certificados pela ANSAC. A certificação é válida por três anos e a recertificação dos formadores depende de alguns requisitos, nomeadamente ter ministrado no mínimo uma formação por ano e ter recebido formação contínua.

<sup>15</sup> Cf. Artigo 30º, nº 1 do PNFSAC.

<sup>16</sup> Cf. Pontos 11.3.2.e.11.3.3 do Anexo ao Regulamento nº 1998/2015 e artigo 30º, nºs 2 e 3 do PNFSAC.

<sup>17</sup> Cf. Pontos 11.4.1 e 11.4.3 do Anexo ao Regulamento nº 1998/2015 e Artigos 23º, 24º e 25º do PNFSAC

## **6. Conclusão**

A aviação civil é declaradamente um alvo preferencial dos grupos terroristas. Os atos de interferência ilícita no âmbito da aviação civil são imensamente publicitados, por variadas razões, dando visibilidade aos grupos responsáveis, através da aviação civil podem-se atacar vários interesses de uma só vez, desde o país da transportadora aérea ou aeroporto até ao país onde ocorre o incidente e de todas as vítimas que possam ocorrer.

As medidas de segurança da aviação civil, historicamente têm sido reativas aos atos de interferência ilícita, existindo até ao momento muito poucos episódios onde tenham sido preventivas (realçamos neste ponto a restrição de líquidos aerossóis e géis como um desse episódios onde felizmente se conseguiu prevenir, graças ao extraordinário trabalho dos serviços de inteligência ingleses na desmontagem do plano da bomba líquida). As medidas e procedimentos tentam na medida do possível acautelar as diversas formas de ultrapassar a segurança dos aeroportos, contudo, por muito que se desenvolvam os equipamentos de rastreio, será sempre necessário investir em pessoal, principalmente em formação.

O novo paradigma da segurança que se tem vindo a desenvolver no âmbito da segurança da aviação civil – a segurança por camadas, onde se pretende criar várias camadas de segurança, de forma a que se for ultrapassada algum delas existe sempre a possibilidade de uma das camadas detetar a tentativa de intrusão e impedir o ato de interferência ilícita.

A melhor forma de aplicar todas essas camadas de segurança, por muito que a tecnologia evolua no futuro na minha opinião, é através dos elementos responsáveis pelos procedimentos de segurança dos aeroportos, onde, a nível nacional as empresas de segurança privada desempenham um papel importantíssimo.

Com a presente exposição se conclui que um elemento de segurança privada a efetuar serviço num aeroporto tem uma formação muito além da preconizada na Lei de Segurança Privada e que a área da segurança é cada vez mais uma área onde a formação de quem tem responsabilidades na sua execução é preponderante e elementar para o bom desempenho da missão.

## **Bibliografia**

Sítio da OACI disponível em ([www.icao.int](http://www.icao.int)) acedido em 20 de junho de 2016;

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

Sítio da ANAC disponível em ([www.anac.pt](http://www.anac.pt)) acedido em 22 de junho de 2016;

Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;

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

Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil;

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

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