

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR DA FORÇA AÉREA

2006/2007



TII

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.

SISTEMA DE AUTORIDADE AERONÁUTICA

CARLOS MANUEL ALVES MENINO
CAP/TOCART



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

SISTEMA DE AUTORIDADE AERONÁUTICA

CAP/TOCART Carlos Manuel Alves Menino

Trabalho de Investigação Individual do CPOS FA 06/07

Lisboa 2007



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

SISTEMA DE AUTORIDADE AERONÁUTICA

CAP/TOCART Carlos Manuel Alves Menino

Trabalho de Investigação Individual do CPOS FA 06/07

Orientador: TCOR/PILAV Sérgio Pereira

Lisboa 2007

Agradecimentos

À minha esposa e filhos, pela paciência e compreensão que demonstraram durante a frequência deste curso.

Aos camaradas que desinteressadamente me apoiaram quando solicitados.

A todos a minha gratidão.

Índice

Assunto	Pág.
Introdução	1
1. A conjuntura internacional no âmbito da segurança e defesa	4
a. Entidades internacionais com interesse nas questões de segurança e defesa ...	4
b. O terrorismo	4
(1) A evolução do fenómeno terrorista	5
(2) Os meios usados pelos terroristas	6
c. Organização das Nações Unidas (ONU)	6
d. Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)	7
e. União Europeia (UE)	9
f. Síntese conclusiva	10
2. A Segurança da Aviação Civil	10
a. Organizações com responsabilidade na segurança da aviação civil Internacional	10
b. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)	11
c. Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC)	13
d. A Comissão Europeia (CE)	13
e. Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL)	14
f. Entidades nacionais ligadas à segurança da aviação civil	15
g. Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)	16
(1) Comissão Nacional de Facilitação e Segurança	17
(2) Comissões Aeroportuárias	21
(3) Planos de Segurança Aeroportuários	21
(4) Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC)	21
h. Síntese conclusiva	22
3. O Sistema de Autoridade Aeronáutica	23
a. Quem representa o Sistema de Autoridade Aeronáutica	24
b. A Força Aérea e a Segurança da Aviação Civil	25
c. Síntese conclusiva	26
Conclusões	28
Bibliografia	31

Resumo

O terrorismo é um dos principais motivos de preocupação das entidades internacionais e nacionais relacionadas com a segurança e a defesa. Para combater este fenómeno crescente, as convenções internacionais e as organizações com interesse nesta matéria, têm produzido jurisprudência internacional que é usada posteriormente como orientação para produzir legislação nacional nos diferentes Estados.

As organizações internacionais que mais se têm destacado nesta luta contra o terrorismo são, a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e ao nível europeu, a União Europeia (UE) através da sua Comissão Europeia (CE).

Relativamente às entidades relacionadas com a aviação civil, podemos destacar entre várias, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) e a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL), e em Portugal, o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), as Forças de Segurança e a Força Aérea Portuguesa (FAP).

Este fenómeno do terrorismo ligado à aviação civil tem evoluído com especial destaque para os últimos 30 anos. Se no início eram apenas desvios de aeronaves efectuados pelos “piratas do ar”, hoje em dia, o objectivo é muito diferente. O 11 de Setembro de 2001, foi o culminar desta evolução na aviação civil, quando aeronaves comerciais, foram usadas como armas para atingir um país como os Estados Unidos da América (EUA), num dos seus mais importantes símbolos nacionais.

Tendo em consideração esta evolução, importa saber até que ponto estamos preparados para fazer face a estas ameaças.

O objectivo deste trabalho é analisar a existência de um sistema de autoridade aeronáutica no normativo português e avaliar da sua adequabilidade para fazer face ao novo ambiente internacional provocado pela ameaça terrorista.

Abstract

Nowadays terrorism is one of the main reasons for concern among the international and national organizations related with security and defence. To fight this on going phenomena, international conventions and organizations with interest in this subject, produce rules that lead to an international standard and latter are used as a guide to produce national law in different States.

The international organizations more concerned with this battle against terrorism are the United Nations (UN), the North Atlantic Treaty Organization (NATO), and at european level, the European Union (EU) through the European Commission (EC).

Concerning the organizations related to civil aviation we can appoint the International Civil Aviation Authority (ICAO), the European Civil Aviation Conference (ECAC), the European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL) and in Portugal, the Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), the Security Forces and the Portuguese Air Force (FAP).

This terrorism phenomena related to civil aviation grow up in the last 30 years. In the beginning it was only about take control of the aircraft by the so called “hijackers”, today the objective is quite different. The 11th September 2001, was the peak of this evolution in civil aviation, when commercial aircrafts where used as weapons to attack a country like the United States of America (USA) in one of its most important national symbol.

Considering the evolution in security and these phenomena in the civil aviation, it is important to know how we are prepared to face this type of threats.

The objective of this work is to evaluate the existence of an aeronautical authority system in the Portuguese law and analyse if it is adequate to deal with the new international environment, produced by the terrorist threat.

Palavras-chave

- Ameaça
- Facilitação
- Normas
- Práticas recomendadas
- *Renegade*
- *Safety*
- *Security*
- Segurança
- Terrorismo

Lista de abreviaturas

ANA	- Aeroportos de Portugal
ANSAC	- Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil
BF/GNR	- Brigada Fiscal / Guarda Nacional Republicana
CE	- Comissão Europeia
CEAC	- Conferência Europeia da Aviação Civil
CEMGFA	- Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas
CTC	- <i>Counter Terrorism Committee</i>
CTT	- Correios de Portugal
DGAC	- Direção-Geral da Aviação Civil
EUA	- Estados Unidos da América
EUROCONTROL	- Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea
EUROPOL	- Serviço Europeu de Polícia
FAP	- Força Aérea Portuguesa
GF	- Guarda Fiscal
IATA	- <i>International Aviation Transportation Association</i>
ICAO	- <i>International Civil Aviation Organization</i>
ICP	- Instituto de Comunicações de Portugal
INAC	- Instituto Nacional de Aviação Civil
INEM	- Instituto Nacional de Emergência Médica
NATINEADS	- <i>NATO Integrated Extended Air Defence System</i>
NATO	- <i>North Atlantic Treaty Organization</i>
NAV	- Navegação Aérea de Portugal
NRF	- <i>NATO Response Force</i>
OACI	- Organização da Aviação Civil Internacional
ONU	- Organização das Nações Unidas
OTAN	- Organização do Tratado do Atlântico Norte
PJ	- Polícia Judiciária
PNSAC	- Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
PSP	- Polícia de Segurança Pública
PT	- Portugal Telecom
SEF	- Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIS	- Serviço de Informações e Segurança
UE	- União Europeia

Introdução

O uso do termo “sistema” no ordenamento jurídico português é frequente, como tal podemos encontrar os mais diversos sistemas para enquadrar serviços ou entidades. Por definição sistema é um “*conjunto de princípios que formam um corpo de doutrina; forma de governo; conjunto de partes dependentes umas das outras*” (DICIONÁRIO, 1999: 1517).

O sistema que se pretende analisar com esta investigação é o “Sistema de Autoridade Aeronáutica”.

A Lei n.º 20/87, de 12 de Junho, Lei da Segurança Interna, no seu articulado refere-se a dois sistemas, o Sistema de Autoridade Marítima e o Sistema de Autoridade Aeronáutica. De acordo com esta Lei, os responsáveis destes sistemas fazem parte do Conselho Superior de Segurança Interna e do Gabinete Coordenador de Segurança, exercendo funções de segurança interna (Art. 14º) e sendo considerados autoridades de polícia (Art. 15º). No entanto, ao contrário do Sistema de Autoridade Marítima, definido pelo Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, não se conhece nenhum diploma que defina o Sistema de Autoridade Aeronáutica pelo que iremos procurar ao longo desta investigação averiguar a sua existência, as suas funções e organização.

Importância do estudo e justificação da escolha

Este tema foi escolhido por ser um assunto de grande interesse para as Forças Armadas e enquadra-se na actual ordem do dia internacional, como um assunto de relevante preocupação para o País e para a Força Aérea em particular, dado o seu envolvimento directo na segurança e defesa aérea da nação e no combate ao terrorismo, como ameaça externa.

O objecto de estudo e delimitação

Este estudo, insere-se numa área de investigação do nível legislativo e da organização dos serviços com responsabilidade na aviação civil, onde se procurará aferir da adequabilidade da legislação em vigor sobre este assunto. A existência ou não, de um sistema de autoridade aeronáutica no enquadramento jurídico português será o objecto principal de estudo.

Definição do objectivo da investigação

O objectivo deste trabalho será analisar a existência de um sistema de autoridade aeronáutica, previsto no ordenamento jurídico português, a fim de avaliar a sua adequação ao novo ambiente de segurança e defesa no âmbito da aviação civil internacional.

Metodologia

A metodologia a usar será, partindo dum facto conhecido, a Lei de Segurança Interna, que refere a existência do “Sistema de Autoridade Aeronáutica”, investigar a sua origem, o seu percurso legislativo até à actualidade e concluir da sua adequabilidade.

Para atingir este objectivo iremos procurar responder à pergunta de partida que orienta a investigação: “Será que a autoridade aeronáutica nacional, prevista no ordenamento jurídico português, responde ao novo ambiente de segurança e defesa, no âmbito da segurança da aviação civil nacional e internacional?”

Partindo desta pergunta de partida consideram-se ainda as seguintes perguntas derivadas:

- De que modo a conjuntura internacional e o terrorismo em particular, afectam a aviação civil?
- De que modo a aviação civil internacional e nacional está a reagir ao novo ambiente de segurança?
- Pode o sistema em vigor fazer face às novas exigências?

Com base na pergunta de partida levantam-se as seguintes hipóteses:

- A inexistência de um normativo que crie o sistema de autoridade aeronáutica implica um vazio de autoridade.
- É necessário um sistema de autoridade aeronáutica para fazer face às novas ameaças na aviação civil.

Definição de termos

Organizações terroristas – *“considera-se grupo, organização ou associação terrorista todo o agrupamento de duas ou mais pessoas que, actuando concertadamente, visem prejudicar a integridade e a independência nacionais, impedir, alterar ou subverter o funcionamento das instituições do Estado previstas na Constituição, forçar a autoridade pública a praticar um acto, a abster-se de o praticar ou a tolerar que se pratique, ou ainda intimidar certas pessoas, grupos de pessoas ou a população em geral”*¹

¹ N.º 1 do Art.º 2 da Lei n.º 52/2003, de 22 de Agosto

Renegade – “plataforma civil que se julga estar a operar de maneira a levantar a suspeição de que possa estar a ser usada como arma para efectuar um ataque terrorista”²

Facilitação – “conjunto de medidas e procedimentos com o objectivo de facilitar o tráfego aéreo expedito entre estados e eliminar atrasos desnecessários do avião, tripulação, passageiros, carga e correio, no que se refere em especial à imigração, quarentena, alfândega e autorizações”³

Segurança – “conjunto de medidas e procedimentos com vista a prevenir a ocorrência de interferências ilícitas contra a segurança da aviação civil”⁴

Organização do estudo

Para atingir o objectivo deste estudo, iremos procurar internacionalmente as fontes da legislação relacionadas com a origem da aviação civil numa vertente de segurança e defesa, o modo como evoluiu até aos dias de hoje e de que maneira afectou a legislação nacional. Assim, começaremos por fazer no primeiro capítulo um enquadramento da conjuntura internacional no âmbito da segurança e defesa, abordando o fenómeno terrorismo como um factor potenciador da actualização de normas e procedimentos nas entidades internacionais com interesse nas questões de segurança e defesa, as quais têm repercussões no direito nacional.

No segundo capítulo iremos avaliar de que forma a aviação civil internacional e nacional está a reagir ao novo ambiente de segurança. Para isso iremos verificar como as organizações internacionais ligadas à aviação civil actualizaram nos seus normativos e de que forma os mesmos têm aplicação nos diferentes Estados e o modo como as entidades nacionais responsáveis por este sector estão a acompanhar ou não esta evolução.

No terceiro capítulo abordaremos de forma pormenorizada a existência de um sistema de autoridade aeronáutica no normativo português e se o mesmo está apto a fazer face às novas exigências da aviação civil impostas pelas novas ameaças internacionais e nacionais.

Nas conclusões, após a apresentação de um sumário do conteúdo dos capítulos, serão apresentados os novos contributos para o conhecimento desta temática trazidos por este estudo e, ainda, uma recomendação que constitui o resultado prático da investigação.

² Definição conforme Protocolo entre Força Aérea, o Instituto Nacional da Aviação Civil e a Navegação Aérea de Portugal

³ Definição do INAC retirada do Portal <<http://www.inac.pt>>

⁴ Idem

1. A conjuntura internacional no âmbito da segurança e defesa

A situação actual no domínio da segurança e defesa no rescaldo do 11 de Setembro de 2001, em que aeronaves civis foram usadas como armas para efectuar ataques ao coração de uma das maiores potências mundiais, os Estados Unidos da América (EUA), levou as entidades nacionais responsáveis pela segurança e defesa e as organizações ligadas à aviação civil internacional, a terem que rever as normas existentes para se actualizarem e adaptarem a este novo ambiente.

O uso crescente da aviação civil para actividades ilícitas, nas suas diferentes vertentes, o novo conceito de uso das aeronaves civis como armas e a necessidade de se ter que prever em última análise o seu abate, implicou profundas alterações na forma como as diferentes organizações e Estados, incluindo Portugal, se organizaram para fazer face a estas ameaças.

Para se aferir desta evolução vamos começar por procurar internacionalmente a origem das normas orientadoras da legislação nacional e o modo como estão a ser postas em prática.

a. Entidades internacionais com interesse nas questões de segurança e defesa.

As entidades internacionais mais importantes com interesse nas questões de segurança e defesa, com particular destaque para o combate ao terrorismo são, a Organização das Nações Unidas (ONU), a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e a União Europeia (UE). Embora existam outras, estas são aquelas que mais peso podem ter na orientação de normativos nacionais e por esse motivo nos mereçam especial atenção. O terrorismo, não sendo o único factor, é sem dúvida o mais determinante para a actualização da legislação relacionada com a segurança na aviação civil pelo que começaremos por abordar este fenómeno passando depois às organizações internacionais.

b. O terrorismo.

Não é fácil encontrar uma definição consensual de terrorismo na cena internacional, a ONU ao que se saiba não tem uma definição para terrorismo embora tenha produzido diversas Resoluções sobre este assunto e inclusive criado o “*Counter Terrorism Committee*” (CTC) (UN, 2006a: 1) para monitorizar este fenómeno. A OTAN define terrorismo de acordo com o seu Glossário AAP-6(2006) – NATO GLOSSARY OF TERMS AND

DEFINITIONS como “*o uso ilegal ou a ameaça do uso da força ou violência contra indivíduos ou bens numa tentativa de coagir ou intimidar governos ou sociedades com vista à consecução de objectivos políticos, religiosos ou ideológicos*”. A UE na sequência do 11 de Setembro de 2001, adoptou uma posição comum e criminalizou os diferentes actos considerados terroristas através da Decisão Quadro n.º 2002/475/JAI, do Conselho, de 13 de Junho.

No ordenamento jurídico português podemos encontrar uma definição de “grupo terrorista”, que resultou da transposição para o direito português da Decisão Quadro anteriormente referida, “*Considera-se grupo, organização ou associação terrorista todo o agrupamento de duas ou mais pessoas que, actuando concertadamente, visem prejudicar a integridade e a independência nacionais, impedir, alterar ou subverter o funcionamento das instituições do Estado previstas na Constituição, forçar a autoridade pública a praticar um acto, a abster-se de o praticar ou a tolerar que se pratique, ou ainda intimidar certas pessoas, grupos de pessoas ou a população em geral*”⁵, estas acções são os chamados “*crimes contra a vida, a integridade física ou a liberdade das pessoas*”, “*contra a segurança dos transportes e das comunicações*” ou inclusive a “*investigação e desenvolvimento de armas biológicas ou químicas*”, entre outros crimes tipificados no mesmo artigo.

(1) A evolução do fenómeno terrorista.

O terrorismo começou com o desvio de aeronaves comerciais pelos chamados “piratas do ar” no fim da década de 60. No início, estes “piratas do ar” não tinham motivações políticas, no entanto, rapidamente evoluíram dada a exposição mediática que surgiu em torno destas questões dos desvios de aeronaves, assistindo-se a um aumento significativo deste tipo de acções, já com motivações políticas e com um crescente de violência associado.

Este fenómeno culminou com o actual “novo tipo de terrorismo” motivado por fanatismos étnicos, apocalípticos e religiosos, extremamente perigoso. Estes terroristas, têm como objectivo matar o maior número de pessoas,

⁵ N.º 1 do Art. 2.º da Lei n.º 52/2003, de 22 de Agosto, Lei de combate ao terrorismo

causar o maior impacto possível com as suas acções e com isso chamar a atenção para a sua "causa".

(2) Os meios usados pelos terroristas

A panóplia de meios usados pelos terroristas é diversificada, podem usar grandes quantidades de explosivos para serem detonados à distância e causarem grande destruição em edifícios, em meios de transporte como em Madrid a 11 de Março de 2004, ou em Londres a 7 de Julho de 2005. Por vezes recorrem ao uso de agentes químicos, caso do agente neurotóxico Sarin no metro de Tóquio usado pela seita Aun, ou ao uso do Anthrax, através do envio de cartas contaminadas, ou ainda recorrendo ao uso de aeronaves civis de grande porte carregadas de combustível que são lançadas contra alvos determinados, como uma bomba de grande potência, causando grande destruição, como foi o caso ocorrido em 11 de Setembro de 2001, nos EUA. A questão que se coloca agora é saber como vai evoluir este fenómeno, como preveni-lo e combater-lo, com particular destaque para as acções que afectam a aviação civil.

c. Organização das Nações Unidas (ONU).

A ONU surgiu no pós segunda guerra mundial em 26 de Junho de 1945, na sequência da assinatura da Carta da Nações em S. Francisco e conta actualmente com 192 membros. (UN, 2007: 1)

No âmbito desta organização elaboraram-se 12 convenções e protocolos internacionais sob variados aspectos relacionados com o terrorismo (JANUS, 2003: 126): aviação civil, reféns, financiamento, ataques à bomba, etc., sendo estas convenções as principais fontes do direito internacional e nacional nestes temas. A Convenção de Tóquio, assinada em 14 de Setembro de 1963⁶, acordo relativo às infracções e a certos actos cometidos a bordo de aeronaves, foi a primeira das referidas convenções. Ao longo dos anos e de acordo com as necessidades do momento, outras convenções foram sendo elaboradas, reagindo-se deste modo ao maior número de actos de interferência ilegal

⁶ Transcrito para o direito português pelo Decreto-Lei n.º 45904, de 5 de Setembro de 1964

cometidos a bordo de aeronaves, contra as aeronaves ou, contra infra-estruturas no solo relacionadas com a aviação civil internacional.

A última convenção a ser produzida foi a Convenção Internacional para a Eliminação do Financiamento do Terrorismo, de 9 de Dezembro de 1999⁷.

No que diz respeito às Resoluções do Conselho de Segurança destacam-se duas, ambas adoptadas após o 11 de Setembro de 2001, a Resolução n.º 1368 e a 1373. No seguimento desta Resolução n.º 1373, foi criado o CTC com a função de monitorizar a aplicação desta Resolução nos Estados-Membros.

Podemos afirmar que nos últimos anos a ONU tem desenvolvido um trabalho meritório no que diz respeito ao combate ao terrorismo, através do estabelecimento de um quadro legal que possibilitou a sua prevenção e repressão, no quadro da Carta das Nações Unidas. No entanto, como infelizmente tivemos ocasião de testemunhar pelos tristes acontecimentos de 11 de Março de 2004 em Madrid, e 7 de Julho de 2005 em Londres, verificamos que o terrorismo longe de ter terminado, continua a ser uma permanente ameaça à segurança e defesa das populações no actual século XXI. Esta tarefa não pode esmorecer e mais medidas são necessárias, foi assim que recentemente em 8 de Setembro de 2006, na sua 61ª Assembleia Geral foi formalmente lançada uma nova estratégia comum de combate ao terrorismo designada “*UN Global Counter – Terrorism Strategy*”. (UN, 2006b: 1)

Todas as Convenções feitas no âmbito da ONU, assim como as suas Resoluções sobre terrorismo, tiveram influência directa na elaboração de legislação nacional, como adiante veremos mais em pormenor.

d. Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)

A OTAN, criada pelo Tratado de Washington em 4 de Abril de 1949, é uma aliança de defesa e segurança que assume a defesa colectiva dos seus membros. Esta organização passou por uma fase de mutação desde a queda do muro de Berlim até à Cimeira de Praga. Esta Cimeira realizada em 2002, foi de alguma forma catalizada pelos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, assim, foi reafirmada a vontade da OTAN reagir contra ataques terroristas lançados contra populações, território, infra-estruturas ou forças dos Estados-Membros, ou

⁷ Resolução da Assembleia da República n.º 51/2002, DR n.º 177 1ª Série-A, de 2 de Agosto de 2002

ameaças, foi preparado um Plano de Emergência para responder a possíveis ataques com agentes químicos, biológicos, radiológicos ou nucleares, foram tomadas medidas adicionais de protecção de infra-estruturas críticas com especial atenção aos sistemas de informação e comunicação. (NATO, 2005: 6) Foi nesta Cimeira que foi criada a “*Nato Response Force*” (NRF), a qual passaria a ter uma área de acção à escala mundial, “*Trata-se de uma força projectável, conjunta e combinada, pronta a actuar onde necessário, em elevado estado de prontidão e capaz de executar um amplo leque de missões.*” (BRITO, 2005: 7)

Posteriormente na Cimeira de Istambul, realizada em Junho de 2004, foram reforçadas estas decisões e tomadas outras no âmbito da cooperação internacional nomeadamente ao nível do relacionamento civil-militar, da promoção da interoperabilidade e cooperação entre forças militares e troca de informações. (NATO, 2005: 8)

Um dos principais trunfos da Aliança é a sua capacidade de actuar contra as novas ameaças, nomeadamente as aeronaves sujeitas a interferências ilícitas as quais podem ser usadas como armas, assim “*A OTAN adequou o Sistema Integrado de Defesa Aérea (NATINEADS) às novas ameaças assimétricas. Implementou procedimentos adicionais para clarificar e coordenar responsabilidades, OTAN e nacionais, na neutralização de aviões civis suspeitos de intenções terroristas. Surgiu deste modo o Conceito RENEGADE, com o qual se pretende actuar de forma eficaz na prevenção de ameaças terroristas que possam utilizar aviões comerciais como plataforma ou arma de ataque.*” (BRITO, 2005: 8)

Para além das medidas referidas anteriormente, a OTAN tem-se mantido bastante activa no seu relacionamento com algumas entidades ligadas à aviação civil. Esta cooperação com outras entidades, em especial com a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL), tem como objectivo principal harmonizar os procedimentos de coordenação entre controladores militares e civis no caso de serem detectadas aeronaves suspeitas de serem classificadas como “*Renegade*”.

Em Portugal, este novo conceito deu origem à Directiva Operacional n.º 15/CEMGFA/02, de 12 de Novembro de 2002, Defesa Aérea em Tempo de

Paz, que operacionalizou para a realidade nacional o modo de executar esta acção, da responsabilidade exclusiva de cada Estado.

e. União Europeia (UE)

A UE em 11 de Setembro de 2001, já possuía alguns mecanismos de prevenção e combate ao fenómeno crescente do terrorismo, os quais foram sintetizados num relatório apresentado ao CTC conforme solicitado no n.º 6 da Resolução n.º 1373 do Conselho de Segurança da ONU (MOREIRA, 2004: 355). Podemos salientar alguns desses mecanismos como, a troca de informações entre Estados, a colaboração no âmbito do Serviço Europeu de Polícia (EUROPOL), com o objectivo de possibilitar a previsão de acções terroristas e o controlo da circulação de pessoas com o “*Shengen Information (computer) System SIS*”. Para além destes mecanismos foi posteriormente criminalizado o terrorismo, através da Decisão Quadro n.º 2002/475/JAI, de 13 de Junho (UE, 2005: 1), relativa à luta contra o terrorismo que convida os Estados-Membros a aproximarem as suas legislações e estabelece regras mínimas sobre as infracções terroristas. Esta Decisão Quadro, no caso português, deu origem à Lei n.º 52/2003, de 23 de Agosto, denominada Lei de Combate ao Terrorismo, que introduziu alterações no Código de Processo Penal e no Código Penal.

Outras acções foram tomadas pela UE em resposta às orientações da ONU, como o congelamento de contas suspeitas de resultarem de dinheiros obtidos com a prática de crimes, incluindo o terrorismo, através do Regulamento do Conselho (CE) n.º 2589/2001, de 27 de Dezembro de 2001, e a prevenção da utilização do sistema financeiro para “lavagens de dinheiro”, através de algumas Directivas.

As acções tomadas pela UE relativamente ao combate ao terrorismo também se orientaram na direcção da aviação civil, na prevenção e combate em áreas perfeitamente definidas que, embora já fossem alvo de preocupação, não tinham resultado ainda em Regulamentos com carácter obrigatório, esta matéria será abordada em pormenor no Capítulo 2 quando se falar da segurança da aviação civil.

f. Síntese conclusiva.

De uma forma genérica, vimos como a ONU, através das várias Resoluções do Conselho de Segurança tem criado jurisprudência, incentivando os Estados a ratificarem as diferentes convenções existentes sobre terrorismo e solicitando os mesmos a tomar medidas enérgicas no seu combate. De acordo com a informação disponibilizada no portal da ONU, Portugal assinou todas as convenções e protocolos existentes sobre terrorismo. A OTAN, pelas suas capacidades e novas orientações adequou a sua forma de agir contra este fenómeno, tendo introduzido o conceito “*Renegade*”, que Portugal operacionalizou ao nível das Forças Armadas com a Directiva, Defesa Aérea em Tempo de Paz. Ao nível europeu, a UE reviu a sua política de cooperação e os mecanismos de prevenção, adoptou medidas para criminalizar o terrorismo nas diferentes vertentes e criou regulamentação comum de aplicação obrigatória nos Estados-Membros.

Assim, podemos afirmar que as normas jurídicas nacionais sobre a segurança e defesa derivam da orientação produzida pelas convenções e organizações internacionais, influenciadas pela conjuntura internacional. Nesta perspectiva, estando Portugal atento ao novo ambiente de segurança e defesa, transcrevendo no direito nacional as orientações internacionais nesta matéria, com particular destaque para as relacionadas com o terrorismo, é seguro afirmar-se que a legislação nacional acompanhou as crescentes solicitações no âmbito da segurança e defesa.

2. A Segurança da Aviação Civil.

Neste capítulo iremos abordar o modo como a aviação civil internacional e nacional está a reagir à ameaça do terrorismo, o qual condiciona o ambiente de segurança e afecta as organizações com responsabilidade nesta matéria. Assim, vamos falar especificamente das alterações legislativas e organizativas decorrentes desta evolução e de que modo se reflectem na autoridade aeronáutica nacional.

a. Organizações com responsabilidade na segurança da aviação civil internacional.

Do conjunto de organizações com responsabilidade na segurança da aviação civil internacional, destaca-se a Organização da Aviação Civil Internacional

(OACI), a qual, logo após o 11 de Setembro de 2001, na sua 33^a Assembleia Geral, em 25 de Setembro de 2001, reagiu adoptando procedimentos no âmbito da segurança da aviação civil. Para além desta organização existem outras, das quais se salienta, a Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), a Comissão Europeia (CE) e a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL). De forma sumária, iremos falar destas organizações tendo em consideração as suas preocupações em relação à crescente ameaça terrorista na aviação civil e a forma como têm contribuído, directa ou indirectamente, para a existência no direito português de um conjunto de normativos que regulamentam e controlam esta actividade.

b. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)

Foi na sequência da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, vulgarmente designada por Convenção de Chicago, que surgiu a OACI a qual entrou em vigor a 4 de Abril de 1947⁸. A OACI tem actualmente 189 membros (ICAO, 2006: 4), é uma agência da família da ONU, especializada em assuntos de aviação civil e tem como objectivo, de acordo com o seu Artigo 44º (DOC 7300/8, 2000: 20), *“desenvolver os princípios e as técnicas da navegação aérea internacional, promover o planeamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional de uma forma sustentada, económica, não discriminatória para o benefício de todos os povos, prevenir a competição desenfreada, e promover a segurança dos voos”*.

Por iniciativa desta organização foram elaboradas várias convenções contra o terrorismo, das quais se salientam a Convenção de Tóquio de 1963, a Convenção de Haia de 1970, Convenção e o Protocolo de Montreal, respectivamente, de 1971 e de 1988, todas em vigor em Portugal.

Na sequência das Resoluções n.º A17-10 e A18-10 da sua Assembleia Geral, em reacção ao aumento dos actos criminosos que afectaram a aviação civil no fim da década de 1960, foi decidido elaborar um Anexo à Convenção, específico para lidar com o problema das interferências ilegais na aviação civil. Assim, surgiu o Anexo 17, denominado “Segurança - Protecção da Aviação

⁸ Introduzida no direito português pelo Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de Fevereiro de 1947

Civil Internacional contra Actos de Interferência Ilegal”, que entrou em vigor em Março de 1974. Este anexo diz respeito a aspectos administrativos, de coordenação e a medidas para a prevenção e gestão da resposta a actos de interferência ilegal tendo dado origem a diversa legislação nacional sobre esta matéria. Nos termos deste Anexo as autoridades nacionais de cada Estado devem estabelecer e implementar um programa nacional de segurança, devendo designar uma autoridade nacional apropriada, dentro da sua administração, responsável pelo desenvolvimento, implementação e manutenção do respectivo programa de segurança nacional da aviação civil.

Para assistir os Estados na implementação deste programa nacional de segurança da aviação civil a OACI remete os mesmos para o “*Doc. 8973 - Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*”, de divulgação “restrita”, que contém procedimentos detalhados e directivas em aspectos de segurança (*security*) da aviação, documento publicado pela primeira vez em 1971.

Como medidas mais importantes do Anexo 17, recorda-se a sua décima alteração, adoptada em 7 de Dezembro de 2001, onde foram implementadas, entre outras, medidas de protecção da cabina de pilotagem e treino de tripulações em aspectos de segurança a bordo, para além destas medidas, algumas práticas recomendadas passaram à categoria de normas.

A OACI é das diversas organizações internacionais ligadas à aviação civil a mais importante, tem aplicação à escala mundial regulamentando através dos seus 18 Anexos à Convenção, matérias que vão desde o Licenciamento de Pessoal, à Segurança Aérea de Mercadorias Perigosas. São estes Anexos à Convenção e outros documentos, que as Administrações dos Estados transcrevem para o seu direito interno passando a constituir lei nesses Estados. É graças a este mecanismo que existe uma grande uniformidade de procedimentos à escala mundial que facilitam as questões ligadas à aviação civil.

Portugal, transcreveu esta Convenção para o Direito Nacional através do Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de Fevereiro de 1947, pelo que qualquer norma ou prática recomendada prevista nos seus Anexos é de cumprimento obrigatório em território nacional a não ser que a Autoridade Aeronáutica Nacional especificamente indique o contrário.

c. Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC)

A CEAC, fundada em finais de 1955, em Strasbourg, conta actualmente com 42 membros (ECAC-CEAC, 2007: 1), é uma organização intergovernamental e tem como objectivo promover o desenvolvimento seguro, eficiente e sustentado do sistema de transporte Europeu, através de políticas e práticas harmonizadas entre os seus Estados-Membros, funcionando em estreita ligação com a OACI e em activa cooperação com outras instituições da União Europeia, em especial com o EUROCONTROL. As resoluções e recomendações da CEAC são de carácter consultivo, ficando ao critério dos Estados a sua aprovação e integração na respectiva legislação nacional⁹.

A CEAC através do “*ECAC Security Working Group*” desenvolveu trabalhos em cinco áreas, segurança em voo, medidas básicas de segurança, controlo de qualidade, aspectos operacionais e aspectos técnicos, dos quais se salienta ao nível da segurança, a publicação de um manual de segurança da aviação civil, ECAC.CEAC Doc 30, de divulgação restrita, que concentra os 30 anos de experiência da ECAC nesta matéria, e o estabelecimento de um programa de auditorias, “*ECAC AVSEC Audit Programme*”, a todos os aeroportos que se proponham ser inspeccionados, tendo como objectivo avaliar a implementação das recomendações do referido documento. Este Doc 30 será a referência usada pela Comissão Europeia (CE) para elaborar legislação comum de aplicação em todos os Estados Membros e que Portugal irá obrigatoriamente ter de cumprir.

d. A Comissão Europeia (CE)

A CE, à data dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, não dispunha de legislação específica sobre a segurança da aviação civil (*security*). Esta situação devia-se, principalmente, à existência do Doc. 30 da CEAC, do Anexo 17 e do Doc. 8973 da OACI, não se considerando necessário proceder a mais normativos nesta área. No entanto, no seguimento dos acontecimentos anteriormente referidos, impunha-se restabelecer a confiança dos passageiros, diminuir os prejuízos das companhias aéreas e ao mesmo tempo harmonizar os procedimentos relativos à segurança da aviação civil no âmbito da política

⁹ N.º 5 da Resolução ECAC/1-RES.1,1955

comum de transportes, dado que os Estados-Membros não aplicavam os procedimentos de igual modo. Assim, tendo em vista garantir a livre circulação de passageiros, a protecção dos cidadãos na União Europeia, evitando acções de interferência ilegal foi decidido estabelecer regras comuns no domínio da segurança da aviação civil com base nas recomendações do Doc. 30 da CEAC. Nesta medida, foi aprovado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, de 16 de Dezembro, que viria a entrar em vigor no dia 19 de Janeiro de 2003.

Este Regulamento tem aplicação em todos os aeroportos da União Europeia, abertos a operações comerciais de transporte aéreo, tendo por “*objectivo principal estabelecer e implementar as medidas comunitárias adequadas, destinadas a evitar actos de interferência ilegal contra a aviação civil*” e “*como objectivo adicional proporcionar uma base de interpretação comum das disposições correspondentes da Convenção de Chicago, em especial do Anexo 17*” (REGULAMENTO 2320, 2002: 2). Para isso cada Estado-Membro teve que adoptar um Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, bem como um correspondente programa de controlo da qualidade e um programa de formação e designar uma Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, responsável pela coordenação e pelo acompanhamento da execução dos programas no domínio da segurança da aviação.

e. Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL)

O EUROCONTROL, foi fundado em 1960 pela Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea. É uma organização civil-militar constituída por 34 Estados-Membros, e tem como objectivo desenvolver um sistema europeu uniforme de gestão de tráfego aéreo com capacidade de acomodar as actuais e futuras necessidades dos utilizadores do espaço aéreo, mantendo elevados padrões de eficiência, economia e, acima de tudo, segurança (*safety*), não descurando os requisitos nacionais de segurança e defesa.

O EUROCONTROL até à data de 11 de Setembro de 2001, não possuía qualquer objectivo relacionado com segurança (*security*), no entanto face aos acontecimentos reviu a sua estratégia através do “*Air Traffic Management Strategy for the years 2000+*” (EUROCONTROL, 2006a: 1) edição de 2003,

passando a Segurança da Gestão do Tráfego Aéreo (“*ATM Security*”) a ser um dos principais objectivos estratégicos. Este documento tinha como finalidade identificar as medidas e procedimentos a aplicar em situações de resposta do sistema ATM às ameaças à segurança e aos eventos que podiam afectar não só os voos mas igualmente o próprio sistema ATM. As ameaças podiam ser, interferência ilegal, ataques usando mísseis, granadas, vírus no sistema, destruição de instalações ou equipamentos. Em face destas ameaças foram identificadas pelo EUROCONTROL em colaboração com a OTAN, OACI, ECAC e outras organizações, algumas iniciativas a desenvolver a médio e longo prazo em colaboração com essas entidades:

- *“Partilhar informação radar entre civis e militares;*
- *Criar um ponto único de contacto Europeu, civil-militar, responsável pela distribuição de informação relativa às ameaças à segurança ATM;*
- *Validar um sistema de comunicações ar-solo encriptado, com capacidade para transmitir voz, dados de voo e informação vídeo do interior da aeronave;*
- *Harmonizar os procedimentos entre controladores de tráfego aéreo civis e militares, em caso de aeronaves sujeitas a interferência ilegal ou de outras emergências;*
- *Elaborar planos de contingência para fazer face a situações de degradação dos sistemas ATM ou outro tipo de limitações”.* (EUROCONTROL, 2006b: 1)

Como organização civil-militar o EUROCONTROL tem particular atenção a estas questões relacionadas com a segurança e no caso específico português, algumas das iniciativas referidas nos pontos anteriores já têm aplicação nomeadamente, a partilha do sinal do radar do aeroporto de Lisboa pela Força Aérea.

f. Entidades nacionais ligadas à segurança da aviação civil

As entidades que ao nível nacional têm responsabilidades na segurança da aviação civil e que importa aqui referir são o INAC, as Forças de Segurança e a Força Aérea. Devido a limitações de espaço não iremos particularizar a missão das Forças de Segurança que exercem a sua actividade em prol da segurança da

aviação civil, fazendo-se apenas uma breve referência às mesmas no âmbito da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança. Relativamente à missão da Força Aérea nesta matéria, será abordada no Capítulo três.

g. Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)

O INAC, actual sucessor da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil (DGAC), criada em 1946, é um “*instituto público dotado de personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira e património próprio, que fica sujeito à tutela e superintendência do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território*”¹⁰. Nos termos dos seus Estatutos¹¹ o INAC tem como atribuições e competências “*promover a segurança aeronáutica, assegurar a representação do Estado Português em organismos internacionais, organizar e conservar o Registo Aeronáutico Nacional, promover e regular a informação aeronáutica, promover a facilitação e a segurança do transporte aéreo e coordenar o respectivo sistema nacional, participar nos sistemas nacionais de coordenação civil e militar em matéria de utilização do espaço aéreo, de busca e salvamento, de protecção civil, de planeamento civil de emergência e de segurança interna*” e, no âmbito da “regulação”, compete-lhe “*definir, através de regulamento, as regras necessárias à aplicação de normas, recomendações e outras disposições emanadas da Organização da Aviação Civil Internacional e de outros organismos internacionais de normalização técnica, no âmbito da aviação civil*”¹².

De acordo com a última alteração dos estatutos o INAC passa a publicar as suas normas regulamentares na 2ª *Série do Diário da República*. Para além destas competências previstas na sua lei orgânica, o INAC em Outubro de 2003, passou a ser responsável por instaurar e instruir os processos de contra-ordenação por actos de interferência ilícita cometidos a bordo de aeronave civil, em voo comercial, por “passageiros desordeiros”¹³. Em 2004 com o Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, foi estabelecido o regime aplicável às contra-ordenações aeronáuticas civis e pelo Decreto-Lei n.º 11/2004, de 9 de Janeiro,

¹⁰ Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio

¹¹ Anexo a que se refere o n.º 1 do Artigo 1º do Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio

¹² N.º 3 do Artigo 8º do Decreto-Lei n.º 133/98, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 145/2002, de 21 de Maio

¹³ Decreto-Lei n.º 254/2003, de 18 de Outubro

foi criada uma taxa de segurança destinada à cobertura parcial dos encargos respeitantes aos meios humanos e materiais afectos à segurança da aviação civil, para repressão de actos ilícitos.

(1) Comissão Nacional de Facilitação e Segurança.

A Comissão Nacional de Facilitação e Segurança surgiu com a necessidade de se proteger o transporte aéreo e a aviação civil em geral, da prática de actos de terrorismo. A partir de 1970, as organizações internacionais interessadas e a maioria dos países adoptaram normas especiais de segurança. Estas normas surgiram na sequência da elaboração de algumas convenções, nomeadamente da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves – Haia, 16 de Dezembro de 1970 – e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil – Montreal, 23 de Setembro de 1971.

Portugal, na qualidade de signatário destas Convenções procurou dar cumprimento ao que nelas se estabelecia e recomendava, assim, foi publicado o Decreto-Lei n.º 526/72, de 19 de Dezembro que criou a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil, mais tarde reformulada pelo Decreto-Lei n.º 575/75, de 6 de Outubro.

Posteriormente, com a evolução do transporte aéreo internacional e a sua cada vez maior importância socio-económica, as organizações internacionais tiveram que adoptar normas e medidas de facilitação. Assim, foi publicado o Decreto-Lei n.º 551/75, de 30 de Setembro, que criou a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo.

As implicações da “facilitação” e da “segurança” levaram, no entanto, a OACI, a recomendar a compatibilidade das duas matérias, de forma a conseguir-se um equilíbrio adequado e aceitável entre as duas, sendo desejável a junção das respectivas comissões. Deste modo, pelo Decreto-Lei n.º 10/83, de 17 de Janeiro, foram reformulados os Decretos-Leis n.º 551/75 e 575/75, foi criado um sistema de facilitação e de segurança comum sendo o director-geral da aviação civil responsável pelo estabelecimento dos sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil e respectivos programas nacionais, o objectivo deste diploma é o referido no n.º 1 do seu Artigo 2º ”*A fim de estabelecer*

a coordenação entre as várias entidades e serviços que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos de facilitação e segurança, é criada, no âmbito da Direcção-Geral da Aviação Civil, a Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil, abreviadamente designada por Comissão Nacional FAL/SEC” referindo ainda no n.º 2 do mesmo Artigo que “A Comissão referida no número anterior é um órgão consultivo do director-geral da Aviação Civil nos domínios da racionalização e eficiência da exploração aeroportuária (facilitação) e da prevenção de actos ilícitos contra a aviação civil (segurança)”. O Decreto-Lei anteriormente referido previa para além da Comissão Nacional FAL/SEC, as Comissões Aeroportuárias e os Planos de Segurança Aeroportuários, preconizados pelo Anexo 17 e que abordaremos mais adiante.

Nesta comissão estão representantes da DGAC, Polícia de Segurança Pública (PSP), Polícia Judiciária (PJ), Serviço de Estrangeiros, Guarda Fiscal (GF), Alfândegas, e outras entidades relacionadas com o Protocolo de Estado, Turismo, Saúde, CTT, operadores de transporte aéreos regulares e pilotos.

A Comissão Nacional FAL/SEC tinha entre outras, as seguintes competências:

- *“Estudar e propor o estabelecimento dos sistemas nacionais que visem a facilitação do transporte aéreo e a segurança da aviação civil e os respectivos programas nacionais;*
- *Estudar e propor normas, recomendações e procedimentos de facilitação e de segurança a aplicar nos aeroportos, aeródromos e serviços de apoio à navegação aérea, tendo em conta o disposto em convenções e acordos de que Portugal é signatário bem como as disposições recomendadas pelos organismos internacionais da aviação civil;*
- *Propor as alterações às disposições legais em vigor julgadas convenientes à prossecução dos objectivos da facilitação e da segurança;*

- *Promover a troca de informações, pareceres, comunicações e relatórios com os organismos internacionais da aviação civil;*
- *Considerar e estudar as propostas e sugestões que lhe sejam apresentadas pelas comissões aeroportuárias e analisar os seus relatórios e informações”. (DECRETO-LEI 10, 1983: 90)*

Posteriormente, com a publicação do Decreto-Lei n.º 121/94, de 14 de Maio, foram cometidas à ANA – Aeroportos e Navegação Aérea, EP as competências que a Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC) detinha em matéria de aeroportos e aeródromos. Assim, importava adaptar a legislação relativa à facilitação do transporte aéreo e segurança da aviação civil ao novo quadro resultante das competências cometidas à ANA, EP. Nestes termos foi publicado o Decreto-Lei 134/95, de 9 de Junho, que revogou o Decreto-Lei n.º 10/83, de 17 de Janeiro, transferindo-se as competências do director-geral da DGAC para o presidente do conselho de gerência da ANA EP, passando este a ser o responsável pelo estabelecimento dos sistemas para a facilitação do transporte aéreo e da segurança da aviação civil e a execução nos aeroportos e aeródromos e respectivos programas nacionais.

Com esta alteração, assistimos a um primeiro contratempo na organização da facilitação e da segurança em Portugal, que se traduziu na mudança da entidade que em sede de Lei de Segurança Interna¹⁴, tinha representação no Conselho Superior de Segurança Interna e no Gabinete Coordenador de Segurança.

Para além desta transferência de competências foram introduzidas alterações ao nível da Comissão Nacional FAL/SEC que passou a ter representantes da ANA EP, DGAC, FAP, PSP, PJ, SEF, BF/GNR, Alfândegas, Protocolo de Estado e INEM.

Passados três anos, com o Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de Outubro, assiste-se a uma nova alteração no enquadramento jurídico da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança, regressando a mesma para a dependência do responsável pelo serviço da Administração Pública com atribuições de autoridade aeronáutica nacional, situação que se mantém até

¹⁴ Lei n.º 20/87, de 12 de Junho

aos dias de hoje. De acordo com o legislador, o Decreto-Lei n.º 134/95, de 9 de Junho, introduziu “*graves distorções jurídicas e de funcionamento institucional, no plano nacional e internacional, do sistema nacional de facilitação e segurança*” que importava corrigir. Da mesma forma importava seguir o “*conceito, os princípios e o sistema instituídos pela Lei de Segurança Interna, aprovada pela Lei n.º 20/87, de 12 de Junho*”, onde o responsável da autoridade aeronáutica nacional era o presidente do conselho de administração do INAC, criado pelo Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, organismo público que, “*entre outras atribuições de autoridade aeronáutica, prossegue a de promover a facilitação e segurança do transporte aéreo e de coordenar o respectivo sistema nacional*”. (DECRETO-LEI 322, 1998: 5588) Com esta alteração temos nova troca de representação no Conselho Superior de Segurança Interna e no Gabinete Coordenador de Segurança.

Assim, o presidente do conselho de administração do INAC passa a ser o responsável pelo estabelecimento dos sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil e respectivos programas nacionais.

A Comissão Nacional FAL/SEC voltou a integrar alguns representantes retirados pelo Decreto-Lei n.º 134/95, de 9 de Junho, e mais alguns, agora “*com o estatuto de membros permanentes, de representantes de algumas entidades, de natureza pública ou particular, que são destinatários e interessados directos na aplicação das normas e procedimentos de facilitação e segurança*” salientando-se os representantes do INAC, FAP, PSP, PJ, SEF, SIS, BF/GNR, Alfândegas e Impostos Especiais sobre Consumo, Protocolo de Estado, INEM, Turismo, ANA, NAV, ICP, CTT, PT e representantes das companhias aéreas e pilotos.

Este foi o percurso da Comissão Nacional de Facilitação e Segurança desde 1972 até à actualidade, no entanto, com a implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) em 2003, e a grande preocupação com o planeamento do EURO 2004, a Comissão Nacional FAL/SEC, esteve quase dois anos sem reunir demonstrando deste modo a sua ineficiência na missão de segurança. (OLIVEIRA, 2005: 1) Na realidade, esta Comissão tem tido um papel pouco interveniente

remetendo-se à sua função de consultadoria e de acompanhamento das situações relacionadas com a facilitação e segurança.

(2) Comissões Aeroportuárias.

As comissões aeroportuárias de segurança da aviação civil tiveram o mesmo percurso legislativo, que a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança. Com o Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de Outubro, ainda em vigor, foram finalmente estabelecidos os objectivos, a constituição, as competências, o modo de funcionamento e o estatuto dos presidentes das comissões. Assim a comissão aeroportuária *“é o órgão que define e orienta, no respectivo aeroporto ou aeródromo, as condições de aplicação das normas, recomendações e procedimentos estabelecidos, competindo ao respectivo presidente assegurar o respectivo cumprimento”*, (DECRETO-LEI 322, 1998: 5590) agindo para o efeito em nome do INAC.

(3) Planos de Segurança Aeroportuários

Com o Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de Outubro, os Planos de Segurança Aeroportuários passam a denominar-se Programas de Segurança Aeroportuários, são estabelecidos para cada infra-estrutura aeroportuária constituindo o instrumento de aplicação de normas, recomendações e procedimentos de segurança estabelecidos e esquematizam em planos de contingência, as diversas situações de segurança. A elaboração dos programas é da responsabilidade do comando metropolitano ou regional da PSP com a participação da comissão aeroportuária respectiva.

(4) Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC)

Através da Deliberação do Conselho de Ministros 248-DB/2003, de 23 de Dezembro de 2003, foi aprovado o PNSAC, documento muito exaustivo e técnico que inclui: definições, segurança do aeroporto, segurança da aeronave, passageiros e bagagem de cabine, bagagem de porão, carga, correio e encomendas expresso, correio postal, correio postal e materiais da transportadora aérea, provisões e outros fornecimentos de restauração da transportadora aérea, produtos e outros fornecimentos de limpeza da

transportadora aérea, aviação geral, recrutamento e formação do pessoal e orientações para o equipamento. Este programa, dado o seu conteúdo é classificado como documento “confidencial”.

O PNSAC é o resultado da transposição do Anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, de 16 de Dezembro, do Parlamento Europeu e do Conselho, para a realidade nacional, feito pelo INAC. Este Programa veio resolver algumas das lacunas da Comissão Nacional FAL/SEC, que nunca implementou, ao que se saiba, qualquer programa nacional deste tipo, apesar de previsto no Anexo 17. Assim, a Comissão Europeia, sabendo das dificuldades de interpretação do Anexo 17 procurou, solucionar estas falhas através de um regulamento, quando define que o seu objectivo é *“estabelecer e implementar as medidas comunitárias adequadas, destinadas a evitar actos de interferência ilegal contra a aviação civil”*. (REGULAMENTO, 2320: 2)

O Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil, previsto no PNSAC, foi promulgado em 31 de Janeiro de 2005, pelo presidente do conselho de administração do INAC, designado Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC). Esta nomeação vem ao encontro do previsto pela CE que reforça a necessidade de cada Estado-Membro designar uma autoridade única adequada responsável pela coordenação e pelo acompanhamento da execução dos programas no domínio da segurança da aviação. Este programa tem como objectivo garantir que todo o pessoal afecto ao sector da aviação civil tem formação em segurança, adequada ao desempenho das respectivas funções e tarefas.

h. Síntese conclusiva

A OACI é a organização internacional mais importante na aviação civil, é com base nos seus Anexos que os Estados fazem a sua legislação aeronáutica e a mantêm actualizada. Assim, Portugal cumprindo com o previsto nos Anexos à Convenção, criou legislação sobre segurança e facilitação que resultou no actual Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de Outubro, Comissão Nacional FAL/SEC. Relativamente à CE, foi dado cumprimento ao previsto no Regulamento (CE) n.º 2320/2002, de 16 de Dezembro, tendo-se implementado o PNSAC em

Dezembro de 2003 e o Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil, previsto no PNSAC, em 31 de Janeiro de 2005.

É de referir que a Comissão Nacional FAL/SEC, prevista pela OACI e o PNSAC imposto pela CE, funcionam no âmbito do INAC. Para além destes normativos, o próprio INAC viu os seus estatutos serem revistos, as suas competências reforçadas na regulação, na fiscalização, nas medidas de execução e sanções, passando a ter competências em relação aos “passageiros desordeiros” e ainda ao nível das contra-ordenações aeronáuticas civis. Neste contexto da segurança, foi ainda publicada a Lei de Combate ao Terrorismo¹⁵, em cumprimento de uma Decisão Quadro do CE, que criminalizou o terrorismo.

Resumindo, o INAC é o responsável por legislar, fiscalizar e controlar o cumprimento das medidas de facilitação e segurança em território e espaço aéreo de responsabilidade nacional, necessitando no entanto, da colaboração das forças de segurança nas infra-estruturas aeroportuárias, e da Força Aérea para o policiamento do espaço aéreo nacional.

3. O Sistema de Autoridade Aeronáutica

A segurança (*security*) na aviação civil internacional resulta essencialmente da cooperação entre Estados, da adopção de medidas de segurança nos aeroportos, a bordo das aeronaves, no espaço aéreo, envolvendo todo um conjunto de entidades nacionais com responsabilidade na aviação como sejam: entidades reguladoras, prestadoras de serviços de navegação aérea, gestores aeroportuários, operadores de transporte aéreo, representantes de pilotos, Força Aérea e as forças e serviços de segurança.

Deste modo concluímos que é importante a existência de um “sistema de autoridade aeronáutica” que de uma forma coordenada e integrada seja responsável pela aplicação das normas, pela sua fiscalização e controlo. No entanto, embora referido na Lei de Segurança Interna, não se encontra no ordenamento jurídico português qualquer diploma que defina o seu objectivo, as suas atribuições e a sua organização, pelo que somos levados a considerar que ou o mesmo não existe, ou não tem essa designação.

Não existindo um normativo que crie o “sistema de autoridade aeronáutica” podemos questionar se estamos perante um vazio de autoridade. Esta é a dúvida que

¹⁵ Lei n.º 52/2003, de 22 de Agosto

persiste e que podendo condicionar esta investigação, foi tida como uma hipótese. Do nosso ponto de vista e tendo em consideração tudo o que foi referido no Capítulo anterior, não cremos que exista um vazio de autoridade, sempre existiu uma entidade que esteve presente nas reuniões no âmbito da Lei de Segurança Interna e relativamente ao previsto pela OACI, esta recomenda a existência de uma autoridade aeronáutica nacional nunca se referindo a um “sistema”, o próprio Anexo17 refere-se apenas à comissão de segurança e facilitação.

Este é o panorama com que nos deparamos, o INAC é a actual autoridade aeronáutica nacional, responsável pela Comissão Nacional FAL/SEC e pelo PNSAC, com acrescidas competências no domínio aeronáutico mas que, nos termos dos seus estatutos, não tem quaisquer competências para adoptar nenhuma das medidas de polícia tipificadas pelo artigo 16º da Lei de Segurança Interna.

a. Quem representa o Sistema de Autoridade Aeronáutica

Nos termos da alínea d) do número 1 do artigo 11º e da alínea f) do número 2 do artigo 14º da Lei n.º 20/87, de 12 de Junho, existe um sistema denominado “Sistema de Autoridade Aeronáutica”. Pela interpretação desta Lei, somos levados a afirmar que efectivamente existe um sistema de autoridade aeronáutica no normativo português, no entanto, apesar do mesmo aí estar referido não se conhece qualquer diploma que defina o seu objectivo, as suas atribuições e a sua organização. Assim, questionando a sua existência legal, verificamos que o legislador refere-se a este “Sistema de Autoridade Aeronáutica” sempre em conjunto com o “Sistema de Autoridade Marítima”, este perfeitamente definido pelo Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, anterior à Lei de Segurança Interna. Somos então levados a pensar que o legislador já previa ou antecipava a existência deste sistema na lei portuguesa pelo que faz referência aos dois sistemas quando menciona que os seus responsáveis fazem parte do Conselho Superior de Segurança Interna e do Gabinete Coordenador de Segurança. Posteriormente, no Decreto-Lei n.º 61/88, de 27 de Fevereiro, que estabeleceu as normas de funcionamento do Gabinete Coordenador de Segurança é novamente referido no n.º 2 do Artigo n.º 1 que *“Integram o Gabinete:” “ O responsável pelo sistema de autoridade marítima; O responsável pelo sistema de autoridade aeronáutica;”* reforçando a ideia da sua existência.

Prosseguindo nesta investigação chegamos ao preâmbulo do Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de Outubro, onde é finalmente clarificada esta situação quando se afirma *“que o responsável da autoridade aeronáutica nacional é, presentemente, o presidente do conselho de administração do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), criado pelo Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, organismo público que, entre outras atribuições de autoridade aeronáutica, prossegue a de promover a facilitação e segurança do transporte aéreo e de coordenar o respectivo sistema nacional. Assim, no quadro do sistema orgânico da Lei n.º 20/87, é o presidente do INAC que deve participar no Conselho Superior de Segurança Interna e no Gabinete Coordenador de Segurança. Donde, por razões que relevam da imprescindível articulação entre o sistema de segurança interna e os sistemas nacionais de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil, deve ser o presidente do INAC o responsável pelo estabelecimento destes últimos sistemas e pela sua coordenação.”* Apesar desta clarificação, voltamos a encontrar mais uma referência ao sistema de autoridade aeronáutica no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 149/2001, de 7 de Maio, quando se refere à constituição do secretariado permanente do Gabinete Coordenador de Segurança *“O secretariado permanente continua a ser constituído por um representante de cada uma das entidades que compõem o Gabinete (GNR, PSP, SIS, SEF, PJ, sistema de autoridade marítima e sistema de autoridade aeronáutica)”* clarificando posteriormente no n.º 2 do artigo 1º que *“Integram o Gabinete:” “O director-geral de Marinha; O presidente do Instituto Nacional da Aviação Civil”*.

Conclui-se que o “Sistema de Autoridade Aeronáutica” não existe, a utilização desta terminologia errada nos vários diplomas foi da responsabilidade do legislador, aparentemente por analogia com o sistema de autoridade marítima, e que os mesmos já foram alterados com indicação expressa que é o presidente do INAC quem deve estar representado no Conselho Superior de Segurança Interna e no Gabinete Coordenador de Segurança.

b. A Força Aérea e a Segurança da Aviação Civil

O contributo da Força Aérea para a segurança da aviação civil tem-se resumido à sua representação na Comissão Nacional FAL/SEC e a exercer o policiamento do espaço aéreo nacional de acordo com a sua Lei Orgânica¹⁶.

No entanto, esta situação está a ser revista quando o Governo no seu Conceito Estratégico de Defesa Nacional¹⁷ afirma que *“o terrorismo transnacional apresenta-se, pois, como uma ameaça externa e, quando concretizado, como uma agressão externa, pelo que a sua prevenção e combate se inserem claramente na missão das Forças Armadas”*, decorrente desta afirmação refere *“as missões e capacidades das Forças Armadas devem ter capacidade de vigilância e controlo do território nacional e do espaço interterritorial, nele se incluindo a fiscalização dos espaços aéreos e marítimos nacionais e para, em colaboração com as forças de segurança, na ordem interna, e em estreita relação com os aliados, na ordem externa, prevenir e fazer face às ameaças terroristas”*.

Esta posição já tinha sido afirmada pelo Ministro da Defesa Nacional¹⁸ quando referia que *“A prevenção e o combate ao terrorismo internacional constituem, pois, acções que se compreendem no quadro da segurança externa, em que é lícita a intervenção das Forças Armadas”* inserindo-se na missão primária das Forças Armadas nos termos do artigo 2.º da Lei n.º 111/91, de 29 de Agosto, pelo que competia ao CEMGFA emitir as directivas operacionais para uma participação militar, na prevenção e no combate ao terrorismo internacional.

Assim, surge a Directiva Operacional n.º 15/CEMGFA/02, de 12 de Novembro de 2002, Defesa Aérea em Tempo de Paz, que caracterizando as capacidades do Sistema Integrado de Defesa Aérea de detectar ameaças e accionar os meios de Policiamento Aéreo e de Defesa para responder a essas ameaças, estabelece o canal de contacto da “autoridade nacional governamental” que tomará a decisão sobre o emprego dos sistemas de armas contra aeronaves civis consideradas hostis *“Renegade”*. Esta Directiva com classificação de “reservada” deu origem ao Protocolo entre a Força Aérea Portuguesa (FAP), o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC) e a Navegação Aérea de Portugal (NAV), relativo ao processamento de aeronaves suspeitas, que entrou em vigor no dia 1 de

¹⁶ Decreto-Lei n.º 51/93, de 26 de Fevereiro

¹⁷ Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003, DR n.º 16, 20 de Janeiro 2003,

¹⁸ Despacho n.º 22749/2001 (2ª Série) DR n.º 260, de 9 de Novembro 2001

Dezembro de 2006, o qual estabelece em pormenor todos os detalhes de coordenação necessários para lidar com este novo conceito de arma “*Renegade*”.

c. Síntese conclusiva

O “Sistema de Autoridade Aeronáutica” não existe. O legislador ao referir-se a este sistema na Lei de Segurança Interna, provocou algumas dúvidas de interpretação que só terminaram com a publicação do Decreto-Lei n.º 322/98 de 28 de Outubro, onde se clarifica que é o presidente do INAC quem deve estar presente no Conselho Superior de Segurança Interna e no Gabinete Coordenador de Segurança.

O INAC, apesar de estar representado no âmbito da lei de Segurança Interna não tem competências de polícia necessitando da colaboração das forças de segurança e da Força Aérea para a execução de algumas tarefas de segurança.

Conclusões

Portugal, desde 1946 com a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, que de acordo com o preconizado pela OACI, tem uma entidade responsável pelos assuntos da aviação civil, configurando-se como a autoridade aeronáutica nacional. Em 1979, a Direcção-Geral da Aviação Civil, criada pelo Decreto-Lei n. 242/79 de 25 de Julho, substituiu a anterior e passa a ter atribuições de orientação, regulamentação e inspecção das actividades relacionadas com a aviação civil no território e espaço aéreo nacional e internacional confiado à jurisdição portuguesa, tendo evoluído para o actual Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), criado pelo Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, com competências na área da facilitação e segurança do transporte aéreo, na coordenação do respectivo sistema nacional, participação nos sistemas de coordenação civil e militar, planeamento civil de emergência e de segurança interna, entre outras. Este foi o percurso institucional da actual "autoridade aeronáutica nacional".

Seguindo a metodologia proposta para esta investigação, verificamos ao longo do Capítulo 1 que Portugal transcreveu as convenções e as orientações das organizações internacionais, nomeadamente da ONU, OTAN e UE, para o direito nacional, actualizando-se deste modo ao nível legislativo e organizativo, às novas solicitações no âmbito da segurança e defesa, com particular destaque para o terrorismo. Um exemplo foi o conceito "*Renegade*" criado pela OTAN e que Portugal operacionalizou através da Directiva Operacional n.º 15/CEMGFA/02, de 12 de Novembro de 2002, e a Lei do Combate ao Terrorismo que resultou de uma Decisão Quadro do CE.

No Capítulo 2 analisamos o modo como a aviação civil internacional e nacional, tem reagido ao novo ambiente de segurança verificando individualmente o contributo de cada organização para esta evolução. Portugal, como Estado-Membro da OACI e dando cumprimento às normas e práticas recomendadas dos seus Anexos, elaborou legislação específica sobre segurança que se traduziu inicialmente no Decreto-Lei n.º 526/72, de 19 de Dezembro, o qual após algumas revisões culminou no Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de Outubro, ainda em vigor, que criou a Comissão Nacional FAL/SEC, no âmbito do INAC. No âmbito europeu a CE com o Regulamento n.º 2320/2002, de 16 de Dezembro, estabeleceu regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, de aplicação obrigatória nos Estados-Membros. Portugal, por Deliberação do Conselho de Ministros 248-DB/2003, de 23 de Dezembro, aprovou o seu Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) que estabeleceu o sistema nacional de segurança da aviação civil,

e nomeou o presidente do INAC como Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC).

Com efeito a partir desta data passamos a ter duas estruturas paralelas no âmbito da segurança da aviação civil, a Comissão FAL/SEC e o PNSAC. Este conjunto de legislação aeronáutica e a organização dos serviços, aliada a novas competências do INAC e reforçada pela Lei de Combate ao Terrorismo, foi a forma como Portugal reagiu ao novo ambiente de segurança na aviação civil.

No Capítulo 3, após uma análise exaustiva da legislação nacional, concluiu-se que não existe um “sistema de autoridade aeronáutica” que o seu “representante” no âmbito da Lei de Segurança Interna, foi a DGAC de 1987 a 1995, posteriormente a ANA de 1995 a 1998 e finalmente o INAC após 1998. Que apesar desta Lei ser de 1987, só em 1998 no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de Outubro, foi clarificado pelo legislador, que é o presidente do INAC que deve participar no Conselho Superior de Segurança Interna e no Gabinete Coordenador de Segurança, e só em 2001, foi alterada a redacção do Decreto-Lei n.º 61/88, de 27 de Fevereiro, que definia a composição do Gabinete Coordenador de Segurança.

Esta foi a forma, algo atribulada, como a aviação civil nacional evoluiu em termos de segurança e facilitação, faltando responder à questão que pretende saber se o sistema em vigor pode fazer face às novas exigências. Na nossa opinião, não conseguirá responder cabalmente às novas solicitações. A inexistência de um verdadeiro sistema de autoridade aeronáutica aliado ao modo como se tem produzido legislação, sem preocupação em se aferir da sua articulação com outros normativos já existentes no direito nacional, leva a uma duplicação e excessiva concentração de funções e poderes no INAC, os quais têm um peso burocrático excessivo. Da leitura dos Regulamentos emitidos pelo INAC, da transcrição das normas internacionais para normas nacionais, da postura típica demonstrada pela actuação deste Instituto ao longo dos últimos anos, podemos afirmar que tem tido unicamente uma atitude reactiva e interpretativa das orientações internacionais, com especial relevo para as oriundas da OACI e da CE.

Apesar da Comissão Nacional de Segurança e Facilitação, ser um órgão consultivo do presidente do INAC e de este ser a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, não é suficiente para se dizer que o INAC é sinónimo de “sistema de autoridade aeronáutica”.

É necessário melhorar a eficácia e a operacionalidade de actuação em situações de interferências ilícitas, por exemplo a intercepção de uma aeronave suspeita, pela Força

Aérea, e o seu desvio para um aeroporto internacional, implica coordenações com as entidades aeroportuárias, serviços de segurança e defesa, entidades governamentais e outras a diferentes níveis que actualmente não se enquadram nas capacidades e competências do INAC.

Presentemente a actual autoridade aeronáutica nacional não está apta a responder cabalmente ao novo ambiente de segurança e defesa no âmbito da aviação civil nacional e internacional. A autoridade que está instituída, está demasiado centralizada numa só entidade com preocupações ao nível da regulamentação e facilitação, descurando a parte da segurança. Para além disso, o sistema implementado está articulado para os aeroportos internacionais descurando-se os aeródromos secundários, o que indicia uma lacuna na segurança interna.

Apesar do anteriormente referido, o INAC é uma parte muito importante na autoridade aeronáutica, no entanto, por si só não detém todas as valências que um sistema deve englobar, tem competência para inspeccionar, fiscalizar, regulamentar, instruir e decidir os processos de contra-ordenação, aplicar coimas e outras sanções, devendo, em nossa opinião, ser parte do sistema e não a totalidade. No que diz respeito à segurança (*security*), é necessário dar a palavra aos especialistas e esses são as forças e serviços de segurança nos aeroportos e aeródromos, e a Força Aérea no espaço aéreo nacional.

A transcrição de normas internacionais para o direito nacional por si só não chega é necessário saber adequar as normas à realidade nacional e se necessário criar algo específico para fazer face a uma necessidade específica.

Deste modo, é nosso entendimento que a autoridade aeronáutica nacional, prevista no ordenamento jurídico português, não responde correctamente ao novo ambiente de segurança e defesa no âmbito da segurança da aviação civil nacional e internacional. Falta articular de forma permanente através de um normativo que crie uma verdadeira Autoridade Aeronáutica Nacional e um Sistema de Autoridade Aeronáutica, que integre a aviação civil e militar, vocacionada para a segurança do espaço aéreo nacional, com capacidade para impor o cumprimento da lei, nos aeroportos e aeródromos, com capacidade e autoridade para coordenar o emprego operacional das forças e serviços de segurança e defesa.

Esta autoridade deveria ser uma entidade de nível ministerial e ter uma organização semelhante à que existe actualmente na Marinha, com a Autoridade Marítima Nacional e o Sistema de Autoridade Marítima.

Bibliografia

AAP-6. (2006). *NATO GLOSSARY OF TERMS AND DEFINITIONS*, January 2006, p. 2-T-4

ANNEX 9. (2005). *Facilitation*, Twelfth Edition, July 2005, Montreal: ICAO

ANNEX 17. (2002). *Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, Seventh Edition, April 2002, Montreal: ICAO

AVISO n.º 356 (2005). DR I Série-A N.º 193, de 7 de Outubro 2005, p. 5953

BRITO, José Augusto de. (2005). *As Forças Armadas e o Terrorismo*. Cadernos Navais N.º 12. Lisboa: Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia, Edições Culturais da Marinha

DECISÃO Quadro n.º 475/JAI (2002). do Conselho, de 13 de Junho de 2002, relativa à luta contra o terrorismo, 04/03/2005 [referência de 9 de Janeiro de 2007] Disponível na Internet em <<http://europa.eu/scadplus/leg/pt/lvb/l33168.htm>>

DECRETO-LEI n.º 526 (1972). DR I Série-A N.º 293, de 19 de Dezembro de 1972, p. 1994

DECRETO-LEI n.º 551 (1975). DR I Série-A N.º 226, de 30 de Setembro de 1975, p. 1516-1518

DECRETO-LEI n.º 575 (1975). DR I Série-A N.º 231, de 6 de Outubro de 1975, p. 1572-1574

DECRETO-LEI n.º 242 (1979). DR I Série N.º 170, de 25 de Julho de 1979, p. 1646-1661

DECRETO-LEI n.º 10 (1983). DR I Série-A N.º 13, de 17 de Janeiro de 1983, p. 88-91

DECRETO-LEI n.º 300 (1984). DR I Série-A N.º 208, de 7 de Setembro de 1984, p. 2766-2770

DECRETO-LEI n.º 61 (1988). DR I Série-A N.º 48, de 27 de Fevereiro de 1988, p. 690-691

DECRETO-LEI n.º 51 (1993). DR I Série-A N.º 48, de 26 de Fevereiro de 1993, 827-832

DECRETO-LEI n.º 121 (1994). DR I Série-A N.º 112, de 14 de Maio de 1994, p. 2543-2549

DECRETO-LEI n.º 134 (1995). DR I Série-A N.º 134, de 9 de Junho de 1995, p. 3762-3764

DECRETO-LEI n.º 133 (1998). DR I Série-A N.º 112, de 15 de Maio de 1998, p. 2276-2285

DECRETO-LEI n.º 322 (1998). DR I Série-A N.º 249, de 28 de Outubro de 1998, p. 5587-5591

DECRETO-LEI n.º 149 (2001). DR I Série-A N.º 105, de 7 de Maio de 2001, p. 2642-2644

DECRETO-LEI n.º 43 (2002). DR I Série-A N.º 52, de 2 de Março de 2002, p. 1750-1752

DECRETO-LEI n.º 44 (2002). DR I Série-A N.º 52, de 2 de Março de 2002, p. 1752-1758

DECRETO-LEI n.º 145 (2002). DR I Série-A N.º 117, de 21 de Maio 2002, p. 4624-4625

DECRETO-LEI n.º 254 (2003). DR I Série-A N.º 242, de 18 de Outubro de 2003, p. 6979-6980

DECRETO-LEI n.º 10 (2004). DR I Série-A N.º 7, de 9 de Janeiro de 2004, p. 106-112

DECRETO-LEI n.º 11 (2004). DR I Série-A N.º 7, de 9 de Janeiro de 2004, p. 112-113

DELIBERAÇÃO do Conselho de Ministros 248-DB (2003). de 23 de Dezembro de 2003

DESPACHO n.º 22749 (2001). (2ª Série) DR II Série N.º 260, de 9 de Novembro de 2001, p. 18584

DICIONÁRIO da Língua Portuguesa. (1999). Dicionários Editora, 8ª ed, Porto: Porto Editora

DIRECTIVA Operacional N.º15/CEMGFA/02 (2002), *Defesa Aérea em Tempo de Paz*, de 12 de Novembro de 2002

DOC. 7300/8 (2000). *Convention on International Civil Aviation*, Eight Edition 2000, Montreal: ICAO

DOC. 8973 - *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, 6 Edition, Montreal: ICAO

ECAC.CEAC Doc.30.ECAC *Policy Statement in the Field of Civil Aviation Security*, 9 Edition, Paris: ECAC

ECAC-CEAC, (2007). *Welcome*, [em linha]. [referência de 7 de Março de 2007] Disponível na internet em: <<http://www.ecac-ceac.org/index.php>>

EUROCONTROL. (2003). *Air Traffic Management Strategy for the Years 2000+*, Edition 2003, Bruxelas: EUROCONTROL

EUROCONTROL. (2006a). ATM SECURITY, *General Objective* 04/07/2006 [em linha]. [referência de 7 de Março de 2007] Disponível na internet em: <http://www.eurocontrol.int/mil/public/standard_page/atm_sec.html>.

EUROCONTROL. (2006b). ATM SECURITY IN EUROPE, *Strategic Initiatives* 04/07/2006 [em linha]. [referência de 7 de Março de 2007] Disponível na internet em: <http://www.eurocontrol.int/mil/public/standard_page/atm_sec_eur.html>.

ICAO Journal, (2006). *Safety Management*, Volume 61, Number 6, November/December 2006, Montreal: ICAO

JANUS 2003, Anuário de Relações Exteriores. Lisboa: Público UAL Universidade Autónoma de Lisboa.

LEI n.º 52 (2003). DR I Série-A N.º 193, de 22 de Agosto de 2003, p. 5398-5400

LEI n.º 20 (1987). DR I Série-A N.º 134, de 12 de Junho de 1987, p. 2294-2297

LEI n.º 111 (1991). DR I Série-A N.º 198, de 29 de Agosto de 1991, p. 4490-4494

MOREIRA, Adriano, et al. (2004). Terrorismo. Coimbra: Almedina

NATO, (2005). NATO Briefing: Response to Terrorism. March 2005. Brussels: NATO

OLIVEIRA, Mariana. (2005). Comissão que avalia segurança esteve quase dois anos sem funcionar. Artigo do Jornal Público de 14 de Março de 2005. Lisboa: Público

PROTOCOLO entre a Força Aérea Portuguesa (FA), o Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC) e a Navegação Aérea de Portugal (NAV Portugal) relativo ao processamento de Aeronaves Suspeitas, de 7 de Novembro de 2006.

QUIVY, Raymond et CAMPENHOUDT, Luc Van (1998). Manual de investigação em Ciências Sociais. Lisboa: Gradiva

REGULAMENTO do Conselho (CE) n.º 2589 (2001). de 27 de Dezembro de 2001

REGULAMENTO (CE) N.º 2320 (2002). do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, 30.12.2002 PT Jornal Oficial das Comunidades Europeias, p. L355/1-L355/21

REGULAMENTO (CE) N.º 1486 (2003). da Comissão, de 22 de Agosto de 2003, que estabelece procedimentos para as inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação civil, 23.8.2003 PT Jornal Oficial da União Europeia, p. L213/3- L213/6

RESOLUÇÃO da Assembleia da República n.º 51, (2002), DR I Série-A N.º 177, de 2 de Agosto de 2002

RESOLUÇÃO ECAC/1-RES.1,1955 (1955). [em linha] [referência de 5 de Fevereiro de 2006] Disponível na Internet em: <<http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=historique§ion=historique4>>

RESOLUÇÃO do Conselho de Ministros n.º 6 (2003). DR I Série-B N.º 16, 20 de Janeiro de 2003, p. 279-287

RESOLUTION 1368 (2001). *Adopted by the Security Council at its 4370th meeting on 12 September 2001*, [em linha]. S/RES/1368(2001), p. 1, [referência de 30 de Janeiro de 2007] Disponível na Internet em: <<http://www.un.org>>

RESOLUTION 1373 (2001). *Adopted by the Security Council at its 4385th meeting on 28 September 2001*, [em linha]. S/RES/1368(2001), p. 1-4, [referência de 30 de Janeiro de 2007] Disponível na Internet em: <<http://www.un.org>>

UE, (2005). *Luta contra o terrorismo e a criminalidade organizada*, [em linha] União Europeia [referência de 7 de Março de 2007] Disponível na Internet em:<<http://europa.eu/scadplus/leg/pt/lvb/133168.htm>>

UN, (2006a). *Security Council, Counter-Terrorism Committee*, [em linha] United Nations 2006 [referência de 15 de Novembro 2006] Disponível na Internet em: <<http://www.un.org/sc/ctc/index.shtml>>.

UN, (2006b). *UN ACTION TO COUNTER TERRORISM, United Nations General Assembly Adopts Global Counter-Terrorism Strategy*, [em linha] [referência de 7 de Março de 2007] Disponível na Internet em: <<http://www.un.org/terrorism/strategy-counter-terrorism.html>>.

UN, (2007). *United Nations Member States*, [em linha] United Nations 2007 [referência de 7 de Março 2007] Disponível na Internet em: <www.un.org/members/list.shtml>.