

Decreto-Lei n.º ____/____

O desenvolvimento do transporte aéreo comercial, e muito especialmente o de âmbito internacional, que nas últimas décadas viu aumentar significativamente o número de voos e quadruplicar o número de passageiros, incrementou e reforçou a importância deste meio de transporte na sociedade contemporânea.

Paralelamente, os sistemas de segurança que visam a prevenção de actos de interferência ilícita têm vindo a ser aperfeiçoados e adaptados à evolução das exigências comerciais e tecnológicas da aviação civil. A prova do êxito alcançado por Estados, aeroportos e transportadoras aéreas, é visível na diminuição do número de atentados contra a aviação civil que, nos últimos trinta anos do século XX, decresceu consideravelmente.

No entanto, os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, nos quais foram utilizados meios de aviação comercial, com aparente facilidade, para perpetrar um ataque terrorista de grande dimensão, e outras ameaças como a que ocorreu em Londres, no ano de 2006, evidenciam a necessidade de novos ajustamentos e melhorias nos sistemas de segurança da aviação civil, de modo a enfrentar este novo tipo de ameaças.

Consequentemente, as organizações internacionais competentes deram início a um processo, visando a introdução de alterações legislativas e regulamentares, mediante recomendações aos Estados contratantes, de que são exemplo as alterações feitas aos Anexos 6, 9 e 17 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 e ao Doc. n.º 30, Parte II, da Conferência Europeia da Aviação Civil.

Também no âmbito da União Europeia, o Conselho, em 21 de Setembro de 2001, adoptou medidas no sentido de intensificar o empenho dos Estados-Membros no combate ao terrorismo através de uma abordagem coordenada e interdisciplinar que incorpora todas as políticas da União, visando o reforço da segurança da aviação e o restabelecimento da confiança no transporte aéreo.

Em 16 de Dezembro de 2002 foi adoptado o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil.

Recentemente, e mais concretamente em 11 de Março de 2008, foi adoptado o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, que veio revogar, de forma faseada, o Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Consequentemente, e pelo menos até Abril de 2010 coexistirão estes dois instrumentos normativos em matéria de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, cujo princípio nuclear, naturalmente, se mantém.

De uma maneira geral, toda a regulamentação tem como objectivo primeiro a adopção de medidas e a aprovação de disposições adequadas a garantir de forma eficaz, a máxima segurança a todos quantos nela intervêm, sejam passageiros, tripulações, trabalhadores ao serviço dos operadores, agentes aeroportuários e ainda o público em geral, por forma a criar um sistema de segurança, que possibilite garantir a prevenção de actos de interferência ilícita contra a aviação civil, em particular actos de natureza terrorista e apropriação de aeronaves.

Assim, o Governo, empenhado em contribuir de forma efectiva para os objectivos enunciados e a combater todas as formas de terrorismo, além das medidas concretas que tem vindo a adoptar em diversos planos, vem definir o sistema nacional de segurança da aviação civil, dotando o sector com os meios e a estrutura de segurança adequados, por forma a assegurar a cooperação com as estruturas congéneres internacionais e comunitárias, com as quais Portugal e as transportadoras aéreas se relacionam permanentemente.

Simultaneamente, e uma vez que, quer o Anexo 17 à Convenção de Chicago, quer o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, exigem a designação de uma autoridade nacional de segurança da aviação civil, como autoridade responsável pela coordenação, implementação e supervisão da execução dos programas no domínio da facilitação do transporte aéreo e da segurança da aviação civil, clarifica-se a disposição já constante da alínea b) do n.º 8 do artigo 6.º da Lei Orgânica do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, da qual se extrai que o Presidente do Conselho Directivo do INAC, I.P. é a autoridade competente nesta matéria.

Desta forma, e tendo em conta que o INAC, I.P. tem como atribuição a promoção da segurança do transporte aéreo e a coordenação do respectivo sistema nacional, nos termos

do artigo 3.º, n.º 2, alínea q) da Lei Orgânica do INAC, I.P., aprovada pelo Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, e que o Presidente do respectivo Conselho Directivo é a autoridade nacional competente para materializar estas atribuições do Instituto, justifica-se que o serviço executivo da autoridade nacional de segurança da aviação civil se mantenha organicamente integrado, naquele Instituto, conforme decorre, aliás, do artigo 2.º dos respectivos Estatuto, aprovados pela Portaria n.º 543/2007, de 30 de Abril.

Esta opção resulta não só da necessidade de racionalização de custos, que em última instância se repercutem nos operadores e consumidores do transporte aéreo, mas sobretudo da rentabilização de meios e da agilidade de circuitos administrativos que se obtém, com manifesta potenciação de eficiência.

Relativamente aos sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil, procurou-se a compatibilização das duas matérias, de forma a conseguir-se um equilíbrio adequado e aceitável, em todas as vertentes inerentes aos dois sistemas.

Um dos maiores contributos para garantir a segurança da aviação civil é, sem dúvida, a formação do pessoal que exerce funções de segurança, criando-se através do presente diploma as normas programáticas que permitam regular a formação e a correspondente certificação deste pessoal, cujo regime será concretizado através da publicação do diploma que aprovará o Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil.

Para além disso e com o objectivo de uma maior disponibilização de recursos humanos para o cumprimento integral das funções de segurança da aviação civil, alarga-se a possibilidade do exercício daquelas funções a trabalhadores de entidades titulares de alvará para o exercício de segurança privada, nos termos do Decreto-Lei n.º 35/2004, de 21 de Fevereiro, alterado pela Lei n.º 38/2008, de 8 de Agosto.

Por último, cria-se o regime sancionatório previsto no artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2008, de modo a garantir o cumprimento integral das obrigações contidas no presente diploma e na regulamentação da União Europeia sobre a matéria em causa.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I
Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

- 1 - O presente diploma define o sistema nacional de segurança da aviação civil e designa a autoridade nacional responsável pela implementação e acompanhamento da execução dos programas no domínio da facilitação do transporte aéreo e da segurança na aviação civil.
- 2 - O presente diploma determina a responsabilidade dos operadores aeroportuários quanto à garantia e permanência da segurança da aviação civil para o exercício, nomeadamente, das seguintes funções de segurança no domínio aeroportuário:
 - a) Rastreio de passageiros;
 - b) Rastreio de pessoal de terra e tripulantes.
 - c) Controlo de acessos;
 - d) Rastreio de objectos transportados e veículos;
 - e) Rastreio de bagagem de cabina;
 - f) Rastreio de bagagem de porão;
 - g) Rastreio de carga;
 - h) Rastreio de correio e encomendas expresso;
 - i) Rastreio de correio postal;
 - j) Rastreio de correio postal e material das transportadoras aéreas;
 - l) Rastreio de provisões e outros fornecimentos de restauração das transportadoras aéreas;
 - m) Rastreio de produtos e outros fornecimentos de limpeza das transportadoras aéreas.
- 3 - O presente diploma cria, ainda, um regime de contra-ordenações para as infracções no domínio da segurança na aviação civil, em cumprimento do disposto no artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2008.

Artigo 2.º

Definições e abreviaturas

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

- a) «ANSAC», Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- b) «ASA», Autoridade de Segurança do Aeroporto;
- c) «CAFALSEC», Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança;
- d) «CEAC», Conferência Europeia de Aviação Civil;
- e) «CNFALSEC», Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil;
- f) «COE», Centro de Operações de Emergência;
- g) «COSA», Centro de Operações de Segurança do Aeroporto;
- h) «GPIAA», Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves;
- i) «GSA», Gabinete de Segurança do Aeroporto;
- j) «INAC, I.P.», Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.;
- l) «OACI», Organização de Aviação Civil Internacional;
- m) «Operador aeroportuário», empresa ou entidade que desenvolve a sua actividade no aeroporto;
- n) «PCMOV», Posto de Comando Móvel;
- o) «Pessoal de segurança da aviação civil», elementos e supervisores de segurança certificados.

Artigo 3.º

Sistemas de Facilitação e de Segurança

- 1 - O Presidente do Conselho Directivo do INAC, I.P., é órgão responsável pelo estabelecimento dos sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil e respectivos programas nacionais, competindo-lhe, designadamente, aprovar as normas, recomendações e procedimentos propostos pela CNFALSEC referida no artigo 15.º e supervisionar o seu cumprimento.
- 2 - O Presidente do Conselho Directivo do INAC, I.P. é coadjuvado no desempenho da competência estabelecida no número anterior, por um serviço executivo,

integrado na estrutura orgânica daquele Instituto, com funções de inspecção da facilitação e de segurança, competindo-lhe, nomeadamente, promover, orientar e fiscalizar o cumprimento das normas, recomendações e procedimentos aprovados e os métodos da sua aplicação.

CAPÍTULO II

Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil

SECÇÃO I

Generalidades

Artigo 4.º

Definição

O sistema nacional de segurança da aviação civil é um sub-sistema do sistema de segurança interna do Estado Português, que tem por objectivo a promoção da segurança da aviação civil, através da prevenção e repressão de actos interferência ilícita.

Artigo 5.º

Composição

- 1 - O sistema nacional de segurança da aviação civil é composto, pelos seguintes órgãos e serviços:
 - a) A ANSAC;
 - b) O serviço executivo da ANSAC;
 - c) O núcleo de operações da ANSAC;
 - d) A CNFALSEC.
- 2 - Integram, ainda, o sistema nacional de segurança da aviação civil:
 - a) As Forças e Serviços de Segurança com funções de segurança interna;
 - b) O comandante da aeronave de matrícula nacional, durante o voo;
 - c) Os directores de aeroporto;
 - d) A Força Aérea Portuguesa;
 - e) A Autoridade Alfandegária;

- f) A Autoridade Nacional de Comunicações;
 - g) O GPIAA.
- 3 - A nível aeroportuário, o sistema nacional de segurança da aviação civil é composto pelos seguintes serviços e agentes:
- a) A ASA;
 - b) O GSA;
 - c) O COE;
 - d) O COSA;
 - e) A CAFALSEC;
 - f) Os gestores de segurança dos aeroportos, das transportadoras aéreas e dos prestadores de serviço de navegação aérea, de assistência em escala e dos agentes reconhecidos;
 - g) Os serviços de tráfego aéreo.

SECÇÃO II

Organização e Serviços

Artigo 6.º

Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil

- 1 - O Presidente do Conselho Directivo do INAC, I.P. é, nos termos da legislação nacional e comunitária a ANSAC.
- 2 - A ANSAC exerce as suas competências em todo o território nacional e no espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado Português.

Artigo 7.º

Competências

- 1- Compete à ANSAC:
 - a) Supervisionar e estabelecer os sistemas de facilitação do transporte aéreo e segurança da aviação civil;
 - b) Orientar e superintender a actividade do respectivo serviço executivo e da ASA;

- c) Emitir despachos e aprovar procedimentos de execução das normas legais vigentes e das recomendações da OACI e da CEAC, no âmbito da facilitação e segurança da aviação civil;
 - d) Aprovar os planos e programas de segurança de formação e treino e de controlo de qualidade de segurança dos aeródromos, das transportadoras aéreas, dos prestadores de serviços de navegação aérea e de assistência em escala e ainda dos agentes reconhecidos;
 - e) Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos vigentes em matéria de facilitação e segurança da aviação civil;
 - f) Instaurar processos de inquérito no âmbito da facilitação e segurança da aviação civil;
 - g) Convocar e presidir as reuniões da CNFALSEC;
 - h) Nomear e exonerar os dirigentes do serviço executivo.
- 2 - A ANSAC, enquanto responsável pelo sistema nacional de segurança da aviação civil, faz parte do Conselho Superior de Segurança Interna e do Gabinete Coordenador de Segurança.
- 3 - A ANSAC pode delegar no dirigente do serviço executivo as competências previstas nas alíneas b) a g) do n.º 1 do presente artigo.

Artigo 8.º

Serviço executivo da autoridade nacional de segurança da aviação civil

- 1 - O Gabinete de Facilitação e Segurança da Aviação Civil do INAC, I.P. é o serviço executivo da ANSAC.
- 2 - O serviço executivo depende funcionalmente da ANSAC.
- 3 - Ao serviço executivo, sem prejuízo de outras atribuições previstas na lei, compete:
- a) Assessorar e apoiar a ANSAC no exercício das suas funções;
 - b) Coordenar a implementação e execução dos programas nacionais de facilitação e de segurança e de controlo de qualidade da segurança da aviação civil;

- c) Promover a implementação e o desenvolvimento do programa nacional de formação e treino de segurança da aviação civil;
 - d) Proceder, a auditorias, inspecções e testes de segurança;
 - e) Elaborar estudos e pareceres e apresentar propostas de medidas em matéria de facilitação e de segurança da aviação civil;
 - f) Representar a ANSAC no secretariado permanente do Gabinete Coordenador de Segurança;
 - g) Assegurar a representação da ANSAC no comité previsto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2008;
 - h) Elaborar o relatório anual de actividades da ANSAC;
 - i) Difundir informação a todas as entidades, com base no princípio da necessidade de conhecer, sobre a avaliação do nível de ameaça e de risco às operações da aviação civil dentro do território nacional.
- 4 - O serviço executivo garante, por delegação da ANSAC, a participação nacional daquela nas auditorias e inspecções de segurança da aviação das organizações internacionais de que Portugal faz parte.
- 5 - Os recursos humanos afectos ao serviço executivo são determinados pela ANSAC, após prévio parecer do Conselho Directivo do INAC, I.P..

Artigo 9.º

Núcleo de operações da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil

- 1 - O núcleo de operações da ANSAC é um conjunto de entidades com vista à realização de acções de coordenação operacional que se constitui casuisticamente, por iniciativa da ANSAC, nas seguintes situações:
- a) Ocorrência de actos de interferência ilícita;
 - b) Ameaça ou risco elevados.
- 2 - O núcleo de operações da ANSAC funciona junto da ASA, ou de qualquer outra autoridade competente, de modo a acompanhar todas as operações inerentes e, quando necessário, deve estabelecer a ligação com outras autoridades aeronáuticas e instituições europeias internacionais.

- 3 - Nas situações previstas no n.º 1, o núcleo de operações da ANSAC deve transmitir as informações necessárias à regularização da situação, à autoridade à qual está incumbido o comando ou a coordenação das operações inerentes à situação verificada, de modo a contribuir para a eliminação das circunstâncias que motivaram a activação do COE.
- 4 - A composição e as competências do grupo de operações da ANSAC, são definidas em regulamentação complementar e emitir pela ANSAC.

Artigo 10.º

Dever de colaboração

Todas as pessoas e entidades, incluindo os respectivos trabalhadores e colaboradores, que exerçam actividades no âmbito da aviação civil, têm o especial dever de colaborar com as entidades referidas no artigo 37.º, no desempenho das suas funções de fiscalização, designadamente, facultando o acesso a locais e materiais sujeitos a inspecção e fornecendo todas as informações que lhes sejam solicitadas.

Artigo 11.º

Dever de sigilo

- 1 - Ficam sujeitos ao dever de sigilo quanto aos factos de que tomem conhecimento no exercício das suas funções, todas as pessoas que directa ou indirectamente desempenham funções, tarefas ou responsabilidades na área da segurança da aviação civil.
- 2 - A desvinculação do lugar ou da empresa não faz cessar o dever enunciado no número anterior.
- 3 - A violação do dever a que se refere o n.º 1 faz incorrer o agente em responsabilidade disciplinar e criminal, nos termos da lei.

Artigo 12.º

Apoio administrativo e logístico

O INAC, I.P., garante os recursos humanos, materiais e financeiros necessários ao funcionamento dos serviços de âmbito nacional do sistema nacional de segurança da aviação civil, previstos no n.º 1 do artigo 5.º, e assegura o adequado apoio administrativo.

Artigo 13.º

Comissão nacional de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil

- 1 - A CNFALSEC é constituída com o objectivo 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.
- 2 - A CNFALSEC tem funções de natureza consultiva junto da ANSAC, nos domínios da racionalização e eficiência da exploração aeroportuária e do transporte aéreo, em matéria de facilitação e ainda para a prevenção de actos ilícitos contra a aviação civil.

Artigo 14.º

Constituição

- 1 - A CNFALSEC é constituída por:
 - a) A ANSAC, que preside, ou um seu representante;
 - b) Dois representantes do INAC, I.P., um dos quais é o dirigente do serviço executivo, sendo o outro nomeado pela ANSAC, competindo a este último, exercer as funções de secretário;
 - c) Um representante permanente da Força Aérea Portuguesa;
 - d) Um representante permanente da Polícia de Segurança Pública;
 - e) Um representante permanente da Polícia Judiciária;
 - f) Um representante permanente do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;
 - g) Um representante permanente do Serviço de Informações de Segurança;
 - h) Um representante permanente da Brigada Fiscal da Guarda Nacional Republicana;
 - i) Um representante permanente da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo;

- j) Um representante permanente do Protocolo do Estado;
 - l) Um representante permanente do Instituto Nacional de Emergência Médica;
 - m) Um representante permanente do Instituto do Turismo de Portugal, I.P.;
 - n) Um representante permanente de cada uma das entidades que tenham a seu cargo a exploração de aeroportos e a prestação de serviços no âmbito da navegação aérea;
 - o) Um representante permanente de cada uma das empresas titulares de licença, emitida pelo Estado Português, para o exercício da actividade de transporte aéreo regular;
 - p) Um representante permanente das companhias aéreas que operam em Portugal e não estejam representadas nos termos da alínea anterior;
 - q) Um representante permanente dos CTT - Correios de Portugal, S.A.;
 - r) Um representante permanente da Portugal Telecom, S.A.;
 - s) Um representante permanente da Autoridade Nacional de Comunicações;
 - t) Um representante permanente da Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea (APPLA).
- 2 - Sempre que se verifique a regionalização dos serviços referidos no número anterior, as entidades correspondentes das Regiões Autónomas têm igualmente representação nesta Comissão.
- 3 - Cada uma das entidades referidas nos números 1 e 2 deve designar um representante substituto, sem poderes para se fazer representar.
- 4 - Por iniciativa do seu presidente ou da comissão podem participar nas reuniões desta outras entidades públicas ou privadas, sempre que se mostre conveniente a sua contribuição para os trabalhos daquela.
- 5 - A ANSAC pode delegar a presidência da comissão no responsável do serviço executivo.

Artigo 15.º

Atribuições

São atribuições da CNFALSEC:

- a) Emitir parecer sobre os projectos dos programas nacionais de segurança, de formação e treino de segurança e de controlo de qualidade de segurança;
- b) Emitir parecer sobre os projectos de alteração ao sistema nacional de segurança;
- c) Elaborar e propor 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 nas disposições emanadas dos organismos internacionais da aviação civil e constantes das convenções e acordos de que Portugal seja parte;
- d) Assegurar o intercâmbio de informação com entidades congéneres de outros Estados de forma a obter o aperfeiçoamento e uniformização das técnicas e procedimentos da facilitação e segurança;
- e) Promover a troca de informação, pareceres, comunicações e relatórios com os organismos internacionais da aviação civil;
- f) Emitir parecer sobre projectos legislativos em matéria de facilitação e segurança da aviação civil;
- g) Participar na preparação de reuniões nacionais ou internacionais sobre facilitação e segurança da aviação civil, sempre que solicitado pelo presidente da comissão;
- h) Emitir parecer sobre as propostas e sugestões que sejam apresentadas pelas comissões referidas no artigo 22.º;
- i) Emitir parecer sobre os projectos que sejam submetidos à sua apreciação quanto aos critérios gerais de facilitação e de segurança a aplicar na construção, instalação ou remodelação das infra-estruturas e equipamentos aeroportuários;
- j) Emitir parecer sobre qualquer assunto que lhe seja submetido pela ANSAC.

Artigo 16.º

Funcionamento

- 1 - A comissão pode reunir em sessões plenárias ou restritas, consoante o âmbito dos assuntos agendados.

- 2 - A Comissão reúne, ordinariamente, no mínimo duas vezes por ano e no máximo quatro, em sessão plenária e, extraordinariamente, sempre que seja convocada pela ANSAC, ou por dois terços dos seus membros.
- 3 - A Comissão pode ainda, em caso de emergência, reunir sem divulgação prévia da agenda e convocada por qualquer meio expedito de comunicação com os seus membros.
- 4 - De cada reunião é lavrada acta, que deve ser enviada, para conhecimento, à ANSAC, aos demais membros da CNFALSEC e ainda aos presidentes das comissões aeroportuárias a que se refere o artigo 22.º.

Artigo 17.º

Regulamento das comissões

A CNFALSEC estabelece e aprova, no prazo de seis meses a contar da data da primeira reunião a realizar após a aprovação do presente diploma, o respectivo regulamento interno de funcionamento, e os relativos ao funcionamento das comissões aeroportuárias.

SUBSECÇÃO ÚNICA

Âmbito Aeroportuário

Artigo 18.º

Autoridade de segurança do aeroporto

- 1- O director de aeroporto é a autoridade de segurança do aeroporto.
- 2- A nomeação do director de aeroporto carece de parecer prévio favorável da ANSAC.
- 3- Compete ao director de aeroporto, no âmbito da segurança aeroportuária:
 - a) Supervisionar e coordenar o sistema de segurança do aeroporto;
 - b) Orientar e superintender a actividade do GSA;
 - c) Assegurar a implementação, manutenção e operação do COE;
 - d) Garantir a implementação e manutenção do COSA e superintender a actividade deste;

- e) Aprovar regras de procedimento em execução e adaptação local das normas legais e regulamentares em matéria de segurança da aviação civil;
 - f) Assegurar a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos vigentes em matéria de segurança da aviação civil;
 - g) Elaborar, submeter a aprovação da ANSAC, implementar e manter o programa de segurança do aeroporto;
 - h) Dar cumprimento às orientações e instruções da ANSAC;
 - i) Convocar e presidir as reuniões da CAFALSEC.
- 4- O director de aeroporto representa a ANSAC no gabinete coordenador de segurança regional ou distrital da área de implantação do aeroporto.

Artigo 19.º

Gabinete de segurança do aeroporto

O GSA é um serviço existente no aeroporto, ao qual cabe executar as tarefas e implementar as medidas definidas pelo director do aeroporto, no âmbito da segurança aeroportuária.

Artigo 20.º

Centro de operações de emergência e posto de comando móvel

- 1- O COE é o serviço de coordenação de situações de emergência presidido pelo director do aeroporto.
- 2- A localização, a composição e o funcionamento do COE são definidos para cada aeroporto no plano de emergência e no programa de segurança do aeroporto, tendo por base os requisitos estabelecidos no Anexo 14 à Convenção de Chicago e os Documentos 8973 e 9137 (Parte 7), ambos da OACI.
- 3- O PCMOV é um local não fixo onde a autoridade de segurança aeroportuária tem condições de receber e difundir informação e de tomar decisões relativas às operações de socorro.
- 4- A localização do PCMOV é decidida casuisticamente, de acordo com a avaliação de risco para cada infra-estrutura.

Artigo 21.º

Centro de operações de segurança do aeroporto

- 1- O COSA é o serviço de coordenação e direcção das operações de segurança aeroportuária.
- 2- O COSA funciona na dependência do director do aeroporto.
- 3- A Polícia de Segurança Pública assegura a operação do COSA nos aeroportos internacionais e nos aeródromos nacionais implantados na respectiva área de competência territorial, em conformidade com o estabelecido no programa nacional de segurança da aviação civil e no programa de segurança do aeroporto ou aeródromo.
- 4- A Guarda Nacional Republicana assegura a operação do COSA nos aeródromos nacionais implantados na respectiva área de competência territorial, em conformidade com o estabelecido no programa nacional de segurança da aviação civil e no programa de segurança do aeródromo.
- 5- O disposto no n.º 2 não prejudica a autonomia técnica e tática que juridicamente está conferida às forças e serviços de segurança que integram o COSA.

Artigo 22.º

Comissões aeroportuárias de facilitação e de segurança da aviação civil

- 1 - A CAFALSEC é uma estrutura de natureza consultiva que coadjuva o director do aeroporto no âmbito das suas competências em matéria de segurança aeroportuária.
- 2 - A CAFALSEC visa assegurar a coordenação entre as várias entidades locais intervenientes nos domínios da facilitação e da segurança, em cada aeroporto ou aeródromo, aberto ao tráfego comercial regular.
- 3 - Nos aeroportos ou aeródromos que processem apenas tráfego aéreo comercial não regular, as funções da CAFALSEC são desempenhadas pelo respectivo director, podendo o mesmo solicitar a colaboração de representantes das entidades referidas no artigo seguinte, quando existentes na localidade onde se situa o aeroporto ou aeródromo.

Artigo 23.º

Constituição

- 1 - As CAFALSEC são constituídas por:
 - a) O director do aeroporto ou aeródromo, que preside;
 - b) O responsável da Polícia de Segurança Pública ou da Guarda Nacional Republicana da localidade onde se situa o aeroporto ou aeródromo;
 - c) Um representante do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;
 - d) Um representante da Polícia Judiciária;
 - e) Um representante do Serviço de Informações de Segurança;
 - f) O responsável pela alfândega ou pela delegação aduaneira do aeroporto ou aeródromo;
 - g) O comandante da subunidade da Brigada Fiscal da Guarda Nacional Republicana;
 - h) Um representante da autoridade de saúde, na área do aeroporto ou aeródromo;
 - i) Um representante da entidade responsável pela prestação dos serviços de navegação aérea no aeroporto;
 - j) Um representante da entidade que represente o turismo, na área do aeroporto ou aeródromo;
 - l) Os chefes de escala das transportadoras aéreas nacionais que operam no aeroporto ou aeródromo;
 - m) Um representante dos prestadores de serviço de assistência em escala que operam no aeroporto;
 - n) Um representante permanente da Comissão dos Operadores das Linhas Aéreas.
- 2 - Qualquer das entidades referidas no número anterior pode designar um substituto, sem poderes para se fazer representar.
- 3 - O director do aeroporto ou aeródromo designa um funcionário para exercer as funções de secretário.

- 4 - Por iniciativa do director do aeroporto ou aeródromo, ou da comissão podem participar nas reuniões desta outras entidades públicas ou privadas, sempre que se mostre conveniente a sua contribuição para os trabalhos daquela.

Artigo 24.º

Atribuições

São atribuição das CAFALSEC;

- a) Definir, tendo em conta as características locais, as condições de aplicação das normas recomendações e procedimentos de facilitação e de segurança estabelecidos para a respectiva infra-estrutura aeroportuária;
- b) Colaborar na elaboração do plano de segurança aeroportuária de forma a garantir a participação coordenada dos vários serviços e entidades intervenientes na execução, e em especial do plano de emergência e de localização, composição e funcionamento do COE;
- c) Dar parecer, no âmbito da facilitação e da segurança, sobre os projectos de construção, instalação ou remodelação das infra-estruturas e equipamentos aeroportuários, submetendo-os à apreciação da CNFALSEC, quando não existir consenso entre as partes interessadas ou quando o julgar conveniente;
- d) Emitir parecer sobre qualquer assunto que lhe seja submetido pela ANSAC.

Artigo 25.º

Funcionamento

- 1 - As comissões podem reunir em sessões plenárias ou restritas, consoante o âmbito dos assuntos a tratar.
- 2 - As comissões reúnem, ordinariamente, em sessão plenária uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que sejam convocadas pelo respectivo presidente, ou por dois terços dos seus membros.
- 3 - As decisões tomadas com a oposição das entidades directamente interessadas na matéria em causa devem ser postas à consideração da CNFALSEC.

- 4 - De todas as reuniões é lavrada acta, aprovada e subscrita pelos intervenientes, a qual deve ser remetida ao serviço executivo da ANSAC, no prazo máximo de cinco dias úteis após a realização da reunião.

Artigo 26.º

Estatuto dos presidentes das comissões aeroportuárias

- 1 - Os presidentes das CAFALSEC, ou o director do aeroporto ou aeródromo, nas situações previstos no n.º 3 do artigo 22.º, actuam em representação da ANSAC, com vista a assegurar o cumprimento das normas, resoluções e procedimentos em vigor no âmbito da facilitação e da segurança da aviação civil.
- 2 - As pessoas previstas no número anterior devem informar o dirigente do serviço executivo da ANSAC, sobre o estado de implementação no respectivo aeroporto ou aeródromo das normas, recomendações e procedimentos em vigor.

Artigo 27.º

Programas de segurança aeroportuários

- 1 - Os programas de segurança aeroportuários devem conter as condições de aplicação das normas, recomendações e procedimentos de segurança estabelecidos e esquematizar os planos de emergência relativos às diversas situações de segurança.
- 2 - A elaboração dos programas referidos no número anterior é da responsabilidade do director do aeroporto ou aeródromo, em colaboração com a autoridade policial local e com a participação da CAFALSEC, quando existente.
- 3 - Cabe à autoridade policial com responsabilidade pela segurança pública na área da infra-estrutura aeroportuária, a preparação dos planos operacionais que lhes dizem respeito e da sua execução, com a participação das respectivas entidades envolvidas.

SECÇÃO III

Outros Serviços e Organismos

Artigo 28.º

Comandante da aeronave

- 1- O comandante da aeronave é responsável pela segurança da operação da aeronave e pela segurança das pessoas e bens a bordo, nos termos do Estatuto do Comandante, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 71/84, de 27 de Fevereiro.
- 2- O comandante da aeronave é detentor, durante o voo, dos necessários poderes de autoridade, designadamente os previstos na Convenção de Tóquio, tendo em vista assegurar a protecção da aeronave e das pessoas e bens a bordo.
- 3- O comandante da aeronave detém, em especial:
 - a) Autoridade sobre a tripulação e passageiros a bordo, durante o voo;
 - b) Responsabilidade pela disciplina e ordem durante o voo;
 - c) Responsabilidade de verificar, antes de iniciar o voo, que todas as medidas e procedimentos de segurança em terra foram aplicados.
- 4 - O comandante da aeronave de registo nacional reporta directamente à ANSAC todos os incidentes de segurança ocorridos durante o voo.

Artigo 29.º

Forças e serviços de segurança

As forças e serviços de segurança desenvolvem as suas atribuições e competências, no âmbito do sistema nacional de segurança da aviação civil, em conformidade com o estabelecido nos programas nacional e aeroportuários de segurança da aviação civil e no plano de coordenação, controlo e comando operacional das forças e serviços de segurança e demais legislação de segurança interna.

Artigo 30.º

Gestor de segurança

- 1- Os aeroportos, as transportadoras aéreas nacionais, os prestadores de serviços de navegação aérea e de assistência em escala e os agentes reconhecidos devem estar organicamente dotados de um gestor de segurança, a quem compete a coordenação da implementação das medidas e procedimentos de segurança, no âmbito da respectiva empresa e nos termos previstos no Capítulo III do presente diploma.

- 2- O gestor de segurança depende funcionalmente da administração ou dos responsáveis pelas entidades previstas no número anterior, e no caso dos aeroportos, do respectivo director.
- 3- A ANSAC emite parecer vinculativo quanto à nomeação do gestor de segurança.

Artigo 31.º

Serviço de tráfego aéreo

No âmbito da segurança da aviação civil, os serviços de tráfego aéreo asseguram os procedimentos de gestão e utilização do espaço aéreo definidos nos respectivos planos, no programa nacional de segurança da aviação civil e no programa de segurança do aeroporto, em especial no que se referir às situações de ocorrência de actos de interferência ilícita durante o voo.

CAPÍTULO III

Segurança Aeroportuária

SECÇÃO I

Dos operadores aeroportuários

Artigo 32.º

Responsabilidade pela segurança

O controlo de acessos às zonas restritas de segurança do aeroporto e a manutenção da respectiva segurança são da responsabilidade da entidade gestora aeroportuária.

Artigo 33.º

Exercício de funções de segurança

- 1 - Para efeitos do disposto no artigo anterior, podem ser celebrados contratos entre as entidades gestoras aeroportuária e empresas titulares de alvará para o exercício de segurança privada, nos termos do Decreto-Lei n.º 35/2004, de 21 de Fevereiro, alterado pela Lei n.º 38/2008, de 8 de Agosto, de modo a que os trabalhadores ao

serviço destas possam exercer funções de segurança na aviação civil, nas condições previstas no presente diploma.

- 2 - A celebração dos contratos previstos número anterior não prejudica a responsabilidade pela segurança prevista no artigo anterior.
- 3 - A celebração dos contratos previstos no n.º 2 carece de aprovação prévia da ANSAC, sem prejuízo do poder de fiscalização da execução dos mesmos.

Artigo 34.º

Pessoal de segurança da aviação civil

- 1 - Para efeitos do disposto nos artigos anteriores, as entidades gestoras aeroportuárias ali mencionadas devem ter pessoal qualificado e titular de certificação individual.
- 2 - Os agentes das forças de segurança pública que exerçam funções de segurança da aviação civil devem ser certificados pela ANSAC, nos termos de legislação complementar.

SECÇÃO II

Seleção de candidatos ao exercício de funções de segurança

Artigo 35.º

Critérios gerais de selecção

- 1- Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2008, e do Regulamento (CE) n.º 820/2008 da Comissão, de 8 de Agosto de 2008, os critérios de selecção a adoptar pelas entidades empregadoras relativamente aos candidatos ao exercício de funções de segurança da aviação civil devem integrar como requisitos mínimos a idade, condição física, níveis de educação e qualificação, em conformidade com a natureza específica da função a desempenhar.
- 2- Os critérios especiais de selecção são definidos no Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil.
- 3- Os critérios previstos nos números anteriores complementam, no caso das empresas de segurança privada, os requisitos gerais de admissão do pessoal de

segurança, que se encontram previstos no D.L. n.º 35/2004, de 21 de Fevereiro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 38/2008, de 8 de Agosto, de modo a que este pessoal possa exercer funções de segurança no âmbito da aviação civil.

Artigo 36.º

Formação

Toda a matéria relativa à formação em segurança da aviação civil, avaliação da formação e certificação, é objecto de regulamentação no Plano Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação Civil, a aprovar mediante a publicação de legislação específica.

CAPÍTULO IV

Fiscalização e contra-ordenações

Artigo 37.º

Fiscalização

Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, são competentes para a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma as entidades seguintes:

- a) A ANSAC;
- b) O serviço executivo da ANSAC;
- c) Os directores de aeródromos e aeroportos;
- d) A Guarda Nacional Republicana;
- e) A Polícia de Segurança Pública;
- f) O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

Artigo 38.º

Medidas cautelares

- 1 - O INAC, I.P., e a ANSAC, podem determinar, como medida cautelar e por prazo não superior a 6 meses, a suspensão de certificados, aprovações ou homologações, por razões de segurança devidamente fundamentadas, nomeadamente quando sejam violadas ou incumpridas as condições de manutenção dos mesmos, previstas neste diploma e em legislação específica.

- 2 - Em situações de ameaça iminente da prática de qualquer acto de interferência ilícita contra a aviação civil, incluindo a protecção das instalações aeroportuárias, a ANSAC pode determinar o encerramento imediato das zonas públicas do aeroporto, previstas nos respectivos programas de segurança.

Artigo 39.º

Contra-ordenações

- 1 - Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações aeronáuticas civis muito graves:
- a) A entidade gestora aeroportuária não assegurar de forma permanente o controlo dos acessos às zonas restritas de segurança e às restantes zonas do lado ar de forma a impedir a entrada nessas zonas a pessoas não autorizadas e a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança ou na aeronave;
 - b) A falta de estabelecimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, de demarcações e controlos para detectar acessos não autorizados;
 - c) A falta de inspecção, por parte da entidade gestora aeroportuária aos veículos para detectar artigos proibidos e pessoas não autorizadas;
 - d) A realização de inspecção a veículos, permitindo a permanência no seu interior do condutor ou ocupantes durante a mesma, por parte da entidade gestora aeroportuária;
 - e) A falta de rastreio, por parte da entidade gestora aeroportuária, a todo o pessoal, incluindo tripulantes, e também aos objectos transportados, antes de lhe ser permitido o acesso às áreas críticas das zonas restritas de segurança;
 - f) O transporte, a detenção, ou a introdução por qualquer forma, por passageiro ou outra pessoa não autorizada, para as zonas restritas de segurança ou para a aeronave, de artigos proibidos;
 - g) A permissão ou o não impedimento do transporte, para a zona restrita de segurança ou para a cabina de uma aeronave, de qualquer artigo proibido, por parte da entidade gestora aeroportuária;

- h) A falta de rastreio, por parte da entidade gestora aeroportuária, de todos os passageiros iniciais e passageiros em trânsito, a não ser que tenham sido previamente sujeitos a rastreio, para evitar a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança e a bordo da aeronave;
- i) A falta de exigência de apresentação nos pontos de rastreio, de todos os líquidos para exame, por parte da entidade gestora aeroportuária;
- j) A falta de verificação do procedimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, de retirar da bagagem de cabina os computadores portáteis e outros aparelhos eléctricos de grande dimensão, antes do seu rastreio, sendo rastreados separadamente;
- l) A falta de verificação do procedimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, de rastrear como peças separadas da bagagem de cabina os casacos e blusões dos passageiros;
- m) A falta de garantia, por parte das transportadoras aéreas, de que todos os passageiros viajem no mesmo voo em que é transportada a sua bagagem de porão rastreada, ou a consideração, por parte das transportadoras aéreas, da bagagem de porão como bagagem não acompanhada;
- n) A falta de procedimentos aptos a evitar a colocação de artigos proibidos de bagagem de porão, por parte da entidade gestora aeroportuária;
- o) A falta de limitação, por parte da entidade gestora aeroportuária, do acesso às zonas de triagem, de encaminhamento e de armazenamento da bagagem, aos membros do pessoal que, por exigências operacionais, devem entrar nessas zonas;
- p) A falta de vigilância, por parte da entidade gestora aeroportuária, dos passageiros que acessem à sua própria bagagem de porão já rastreada, depois de autorizados, de forma a impedir que algum artigo proibido seja introduzido na bagagem de porão ou retirado desta e introduzido na cabina da aeronave ou numa zona restrita de segurança;
- q) A falta de rastreio, por parte da entidade gestora aeroportuária, da bagagem de cabina dos passageiros iniciais ou dos passageiros em trânsito, a não ser

- que tenham sido previamente rastreados, antes de aquela bagagem ser autorizada a entrar numa zona restrita de segurança e a bordo de aeronave;
- r) A falta de rastreio, por parte da entidade gestora aeroportuária, de toda a bagagem de porão acompanhada, a não ser que tenha sido previamente rastreada, pelos métodos prescritos, antes de ser embarcada na aeronave;
 - s) A falta de utilização de meios ou métodos para detectar artigos proibidos e o não assegurar que o meio ou o método empregues sejam suficientemente fiáveis para garantir que não sigam na carga artigos proibidos, por parte dos prestadores de serviços de assistência em escala, dos agentes reconhecidos, dos expedidores conhecidos e das transportadoras aéreas;
 - t) A falta de submissão a controlos de segurança de todo o correio postal, antes de ser embarcado em aeronaves de transporte de passageiros, de carga ou de correio, por parte, por parte dos prestadores de serviços de assistência em escala, dos agentes reconhecidos e dos expedidores conhecidos;
 - u) A recepção, processamento e manuseamento do correio urgente efectuados por pessoal não devidamente recrutado e treinado ou sem que o correio seja revistado manualmente ou através de inspecção física, ou rastreado com equipamento de raios X, ou submetido a câmara de simulação, ou submetido a outros meios processuais, técnicos ou biossensoriais, a fim de assegurar, de forma razoável, que o correio postal não inclui qualquer artigo proibido e que as informações de voo e o itinerário da aeronave que transporta o correio são confidenciais, por parte, dos prestadores de serviços de assistência em escala, dos agentes reconhecidos e dos expedidores conhecidos;
 - v) A recepção, processamento e manuseamento de outros tipos de correio efectuados por pessoal não devidamente recrutado e treinado ou sem que o correio seja revistado manualmente ou através de inspecção física, ou rastreado com equipamento de raios X, ou submetido a câmara de simulação, ou submetido a outros meios processuais, técnicos ou biossensoriais, a fim de assegurar, de forma razoável, que o correio postal não inclui qualquer artigo proibido, por parte, dos prestadores de serviços de assistência em escala, dos agentes reconhecidos e dos expedidores conhecidos;

- x) A falta de submissão a controlos de segurança do correio postal e dos materiais de uma transportadora aérea transportados nas suas próprias aeronaves, por parte da entidade gestora aeroportuária e da transportadoras aérea;
- z) A falta de submissão a controlo de rastreio de segurança para garantir que não foi introduzido qualquer artigo proibido no transporte da companhia, ou deixar abandonado qualquer carregamento antes de ser embarcado a bordo da aeronave, dos carregamentos das transportadoras aéreas de correio da companhia “co-mail” ou de materiais da companhia “co-mat”, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
- aa) A falta de aplicação dos controlos de segurança previstos para evitar a introdução de artigos proibidos nas provisões e outros fornecimentos de restauração das transportadoras aéreas, por parte dos prestadores de serviços de assistência em escala, dos agentes reconhecidos, dos expedidores conhecidos e dos fornecedores de restauração das transportadoras aéreas;
- bb) O embarque, por parte das transportadoras aéreas, na aeronave de provisões e outros abastecimentos entregues por empresas que não observem as medidas de controlo de segurança;
- cc) A falta de adopção das medidas de segurança prescritas, para impedir a introdução de artigos proibidos nos materiais de limpeza destinados a ser colocados a bordo, por parte das empresas que fornecem serviços de limpeza às transportadoras aéreas;
- dd) A utilização de equipamento para garantir a segurança da aviação civil, sem ser previamente aprovado pela autoridade adequada, ou sem estar de acordo com as orientações prescritas, por parte da entidade gestora aeroportuária.

2 - Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações aeronáuticas civis graves:

- a) A falta de colaboração de qualquer pessoa ou entidade, trabalhador ou colaborador que exerçam a sua actividade no âmbito da aviação civil, para

com qualquer das entidades referidas no artigo 37.º, estando estas no desempenho das suas funções, em violação do disposto no artigo 10.º;

- b) A celebração de contratos, por parte da entidade gestora aeroportuária, em violação do disposto nos números 1 e 3 do artigo 33.º;
- c) O exercício de funções de segurança de aviação civil, por pessoal não qualificado e não titular de certificação individual, em violação do disposto no artigo 34.º;
- d) A falta de garantia, por parte da entidade gestora aeroportuária, que todo o pessoal com acesso a zonas restritas de segurança cumpre as medidas rigorosas de controlo de acesso prescritas;
- e) A falta de destruição do cartão de identificação aeroportuária, em caso de cessação ou de alteração do vínculo profissional do trabalhador, por parte da autoridade responsável pela sua emissão;
- f) A falta de invalidação imediata do respectivo cartão de identificação aeroportuária, após a notificação da sua perda ou furto, por parte da entidade responsável pela sua emissão;
- g) A falta de entrega das provisões de sacos invioláveis nos estabelecimentos comerciais localizados quer numa zona do lado do ar, para lá do posto de controlo dos cartões de embarque, quer numa zona restrita de segurança, em embalagens invioláveis, por parte dos prestadores de serviços de assistência em escala, agentes reconhecidos, expedidores conhecidos, ou outra entidade ou empresa;
- h) A falta de protecção das provisões de sacos invioláveis, contra interferências não autorizadas, desde a sua recepção nos estabelecimentos e até à sua utilização final, por parte da entidade gestora aeroportuária;
- i) A falta de controlo do acesso de forma a manter a integridade do controlo, em relação às aeronaves estacionadas e em serviço, desde o início do controlo de segurança da aeronave até à partida, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
- j) A falta de controlo do acesso de forma a manter a integridade da verificação, em relação às aeronaves estacionadas, que não estejam em serviço e que

tenham sido verificadas e encaminhadas para uma zona restrita de segurança, desde o início da verificação de segurança da aeronave até à partida, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;

- l) A falta de vigilância capaz de detectar qualquer acesso não autorizado, a toda a aeronave em serviço, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
- m) A falta de controlo do acesso a cada aeronave que não esteja em serviço, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
- n) A falta de observação da aeronave, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas, no mínimo de trinta em trinta minutos, por patrulha apeada ou móvel, excepto se colocada sob uma forma de vigilância capaz de detectar qualquer acesso não autorizado, sempre que nem todo o pessoal tiver sido objecto de um rastreio para ter acesso às zonas restritas de segurança;
- o) A falta de estacionamento das aeronaves, sempre que possível, longe de vedações ou de outras barreiras fáceis de transpor e em locais bem iluminados, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
- p) A falta de adopção das medidas previstas para a protecção das zonas técnicas, das zonas de manutenção, das áreas circundantes do aeroporto, das instalações aeroportuárias e dos equipamentos sensíveis, por parte da entidade gestora aeroportuária;
- q) A falta de garantia, por parte das transportadoras aéreas que o pessoal que efectua a verificação e o controlo de segurança da aeronave esteja familiarizado com o tipo de aeronave que está a ser submetida a controlo e tenha recebido formação adequada para a realização dessas actividades;
- r) A falta de realização da revista de uma zona que tenha sido utilizada por passageiros de chegada que não foram submetidos a rastreio com o grau de pormenor previsto, no caso dessa parte das instalações de um terminal aéreo ficar localizado entre os postos de rastreio de segurança e o ponto de embarque na aeronave, por parte da entidade gestora aeroportuária;

- s) A falta de rastreio de diplomatas e de outros beneficiários de privilégios e respectivas bagagens pessoais, bem como a falta de certificação de que as malas diplomáticas foram enviadas pelos funcionários devidamente nomeados para as respectivas missões diplomáticas, por parte da entidade gestora aeroportuária;
- t) A falta de obtenção de registo escrito, de que os controlos de segurança previstos foram efectuados relativamente à bagagem de porão não acompanhada, antes de esta ser aceite para transporte, por parte das transportadoras aéreas que aceitem essa bagagem de outras transportadoras aéreas;
- u) A falta de adopção das medidas prescritas, antes de colocar a bordo da aeronave, bagagem de porão, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
- v) A falta de submissão, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas, a rastreios aleatórios, das provisões e outros abastecimentos, após a entrega;
- x) A falta de submissão por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas, a rastreios aleatórios, dos materiais de limpeza, após a entrega;
- z) O estacionamento de aeronaves da aviação geral, nos aeroportos, próximo de aeronaves utilizadas em voos comerciais, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
- aa) A falta de adopção das disposições legais que prevêm a separação dos passageiros dos voos comerciais já submetidos a um rastreio de segurança, dos ocupantes das aeronaves da aviação geral, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
- bb) O não cumprimento de instruções ou mandados legítimos das entidades fiscalizadoras referidas nas alíneas c) a f) do artigo 37.º, no âmbito das competências de fiscalização atribuídas por este diploma;

- 3 - Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações aeronáuticas civis leves:
- a) A falta de exibição permanente do cartão de identificação aeroportuária, em local visível, sempre que o seu titular esteja em serviço, por parte do respectivo titular;
 - b) A falta de afixação em local facilmente visível do cartão de livre trânsito específico do veículo, para os veículos que devam transitar entre o lado terra e o lado ar, por parte da empresa ou particular que detenha a direcção do veículo;
 - c) A utilização de qualquer tipo de cartão de acesso a instalação aeroportuária de forma abusiva ou fora das condições que legitimaram a sua emissão, por parte do seu titular;
 - d) A falta de comunicação imediata, da perda ou furto de cartão de identificação aeroportuária, à entidade responsável pela sua emissão, por parte do seu titular;
 - e) A transição de veículos entre o lado terra e o lado ar, sem serem observadas as condições previstas;
 - f) A manutenção das portas de acesso utilizadas exclusivamente para operações de desembarque e que permitam aceder à plataforma de estacionamento ou a zonas restritas de segurança abertas, fora do processo de desembarque, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
 - g) A manutenção dos postos de rastreio de segurança, sem estarem protegidos por guardas ou por equipamento de vigilância adequado, para dissuadir e impedir violações da segurança nas vias de entrada e de saída desses postos de controlo, por parte da entidade gestora aeroportuária e das transportadoras aéreas;
 - h) A ausência de protecção ou de vigilância permanente dos materiais armazenados em zonas restritas de segurança e noutras zonas do lado ar utilizadas no processo dos passageiros e da bagagem de porão, por parte da entidade gestora aeroportuária;

- i) A falta de destruição dos materiais utilizados e deitados fora, por parte da entidade gestora aeroportuária;
- j) A falta de criação de meios de controlo dos acessos às zonas públicas situadas nas imediações das zonas de movimentação de aeronaves, por parte da entidade gestora aeroportuária;
- l) A ausência de registo do controlo de segurança de uma aeronave, durante 24 horas ou durante o respectivo voo, consoante o que for mais longo, por parte da respectiva transportadora aérea;
- m) A ausência de registo da verificação de segurança de uma aeronave, durante 24 horas ou durante o respectivo voo, consoante o que for mais longo, por parte da respectiva transportadora aérea;
- n) A verificação de segurança de uma aeronave sem que a cabina esteja vazia, por parte da respectiva transportadora aérea;
- o) A falta de disponibilização da lista de artigos proibidos nas agências das transportadoras aéreas e através de outros meios adequados, por parte das transportadoras aéreas.

Artigo 40.º

Processamento das contra-ordenações

Compete ao INAC, I.P., nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação relativos às infracções previstas no presente diploma, bem como proceder à aplicação das respectivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar.

Artigo 41.º

Sanções acessórias

O INAC, I.P. pode, de acordo com a Secção II do Capítulo II do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro e com o artigo 21.º do Regime Geral das Contra-Ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redacção actual dada pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, determinar em simultâneo com a aplicação da coima

correspondente às contra-ordenações previstas no n.º 1 do artigo 39.º a aplicação das seguintes sanções acessórias:

- a) Perda de objectos que tenham servido ou se destinassem a servir a prática da contra-ordenação;
- b) Privação, até dois anos, do direito de participar em concursos públicos que tenham por objecto a concessão de serviços públicos ou a atribuição de licenças ou alvarás no âmbito da segurança da aviação civil;
- c) Suspensão, até um ano, de autorizações, aprovações, homologações, certificações e licenças emitidas pelo INAC, I.P.;
- d) Interdição, até um ano, do exercício de profissões ou actividades de segurança da aviação civil, incluindo as de formador ou examinador.

Artigo 42.º

Perda de objectos

Os objectos apreendidos no âmbito dos processos de contra-ordenação previstos no presente diploma que venham a ser declarados perdidos a favor do Estado, são afectos ao INAC, I.P., sempre que sejam considerados, por deliberação do Conselho Directivo, como de utilidade para a instituição.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 43.º

Disposição transitória

Os certificados, as autorizações, as aprovações e as homologações emitidos ao abrigo do Despacho n.º 16303/2003, de 21 de Agosto, mantêm-se válidos pelo período por que foram emitidos.

Artigo 44.º

Norma revogatória

- 1 - É revogado o Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de Outubro.
- 2 - É também revogado o Despacho n.º 16303/2003, de 21 de Agosto.

Artigo 45.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

O Primeiro-Ministro

O Ministro de Estado e das Finanças

O Ministro da Administração Interna

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações