

## **AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

### **Regulamento n.º 944/2024**

**Sumário:** Regulamenta o acesso de pessoas às áreas restritas e condicionadas dos aeródromos e aeroportos nacionais.

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro, estabelece na alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º que compete à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC) «Emitir determinações e aprovar regulamentos de desenvolvimento das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e legislação aplicável e no desenvolvimento das recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional e da Conferência Europeia da Aviação Civil».

Alguns dos procedimentos inerentes ao regime de acesso de pessoas às áreas reservadas e restritas dos aeroportos nacionais encontram-se regulados na Deliberação n.º 680/2000, de 9 de junho, do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., que homologou a Deliberação n.º 2/99, de 16 de dezembro, da Comissão Nacional FAL/SEC.

Face ao desenvolvimento legislativo e regulamentar que ocorreu nos anos pós 11 de setembro de 2001 e à importância cada vez maior do regime de acessos às áreas restritas e condicionadas dos aeródromos e aeroportos nacionais no âmbito das medidas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, é fundamental que sejam definidas regras transversais que densifiquem o normativo da União Europeia de acordo com a realidade nacional.

A importância do regime de controlo de acessos é ainda reforçada pela crescente complexidade e multiplicidade de serviços e produtos oferecidos aos passageiros em ambiente aeroportuário, com o consequente incremento do número de pessoas e viaturas com necessidades de acesso às áreas restritas e condicionadas.

De salientar ainda a necessidade de definir regras que permitam detetar e impedir o exercício ilícito de atividades comerciais no lado terra dos aeroportos.

O presente regulamento é aplicável a todas as infraestruturas aeroportuárias nacionais, sejam aeródromos ou aeroportos, relativamente aos quais não tenham sido concedidas isenções ou derrogações quanto à aplicação da regulamentação da União Europeia respeitante à segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil.

Não obstante, importa clarificar que o presente regulamento consagra uma diferenciação dos vários tipos de infraestruturas aeroportuárias, assente no tipo de áreas existentes e não na dicotomia aeródromo ou aeroporto, em consonância com o acervo normativo da União Europeia aplicável, ou seja, o Regulamento (CE) n.º 300/2008, de 11 de março, na sua redação atual, e o Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1998, da Comissão, de 5 de novembro.

Neste sentido, salienta-se que as principais áreas em que se pode dividir uma infraestrutura aeronáutica são o lado ar, a zona restrita de segurança e a área crítica da zona restrita de segurança, dependendo do tipo de atividade que processam e do número de pessoas com acesso à infraestrutura.

Ora, por forma a afastar quaisquer dúvidas na aplicação do presente regulamento, e em sequência dos contributos rececionados em sede de consulta pública, importa esclarecer que os pequenos aeródromos, sem tráfego aéreo comercial regular, não têm a obrigação de definir uma zona restrita de segurança e, consequentemente, a única zona de acesso restrito que obrigatoriamente têm que implementar é o lado ar, que corresponde à área de movimento e aos terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, de acesso restrito.

Assim, o presente regulamento prevê, no artigo 7.º, em linha com o normativo da União Europeia, que o acesso ao lado ar possa ser feito com base em meras autorizações, e não em cartões de identificação aeroportuária.

A tais autorizações, nos termos do n.º 1.2. do Anexo ao Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro, na sua redação atual, não se aplicam os mesmos requisitos que aos cartões de identificação aeroportuária, bastando que sejam tangíveis, para efeitos de verificação (e não apenas verbais), e que permitam verificar se efetivamente o titular está autorizado a aceder ao lado ar. Com efeito, este sistema é o que já se encontra atualmente implementado em praticamente todos os aeródromos nacionais de menor dimensão pelo que, neste aspeto, o presente regulamento visa, no essencial, definir de uma forma clara, transparente e consolidada, o regime de controlo de acessos aplicável a tais infraestruturas, não criando qualquer obrigação adicional.

Finalmente, ainda relacionado com os aeródromos nacionais de menor dimensão, nos quais existem obrigações de serviço público relacionadas com transporte aéreo comercial de passageiros, salienta-se que a zona restrita de segurança é limitada no espaço e no tempo, ou seja, a mesma é implementada na área da placa necessária ao estacionamento da aeronave durante a operação de embarque e desembarque de passageiros e apenas durante a janela de tempo necessária para o efeito. Fora de tal espaço e de tais janelas de tempo, os aeródromos deixam de ter uma zona restrita de segurança implementada, passando a ter apenas lado ar, podendo, consequentemente, utilizar o sistema de controlo de acessos previsto no artigo 7.º

O presente regulamento foi objeto de consulta pública, no período compreendido entre 12 de junho a 5 de julho de 2024, de acordo com o disposto no artigo 30.º dos Estatutos da Autoridade Nacional da Aviação Civil, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

Assim, a Presidente do Conselho de Administração da ANAC, na sua qualidade de Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, ao abrigo do disposto nos artigos 19.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, e do artigo 7.º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro, aprova o seguinte regulamento:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objetivo e âmbito de aplicação

1 — O presente regulamento define as categorias de áreas de acesso restrito ou condicionado que podem ser implementadas nos aeródromos e aeroportos nacionais, de forma a mitigar a possibilidade de acessos não autorizados e otimizar as capacidades de deteção de eventuais tentativas de acessos não autorizados.

2 — O presente regulamento define igualmente a tipologia e as características físicas dos cartões de identificação e livre-trânsitos destinados a outras pessoas que não sejam passageiros e a veículos que permitem o acesso às diferentes áreas de acesso restrito ou condicionado nos aeródromos e aeroportos nacionais.

#### Artigo 2.º

##### Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições do Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro, na sua redação atual, bem como do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, na sua redação atual.

**CAPÍTULO II****Áreas dos aeródromos e aeroportos****Artigo 3.º****Áreas de acesso restrito ou condicionado**

1 — Para efeitos do presente regulamento, consideram-se as seguintes áreas de acesso restrito ou condicionado:

a) Áreas de acesso restrito:

i) «Lado ar», a zona de movimento dos aeródromos e aeroportos, os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, de acesso restrito; e

ii) «Zona restrita de segurança/área crítica», a zona do lado ar na qual, além de o acesso ser restrito, se aplicam outras normas de segurança da aviação.

b) Área de acesso condicionado: «Lado terra», constituído pelas zonas dos aeroportos e os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, não incluídos no lado ar.

2 — As áreas de acesso restrito são devidamente identificadas com sinalética informativa de área de acesso restrito, com a menção do crime previsto no artigo 191.º do Código Penal («Introdução em lugar vedado ao público»).

3 — A sinalética deve ser aposta de forma visível ao longo de todo o limite da área que visa identificar e com um espaçamento que permita assegurar que a informação é permanentemente visível em toda a extensão do limite da área de acesso restrito.

4 — A sinalética a adotar pelos aeródromos e aeroportos nacionais, após a entrada em vigor do presente regulamento, obedece à tipologia e características previstas no Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

**Artigo 4.º****Acesso às áreas restritas ou condicionadas**

1 — O acesso às áreas restritas ou condicionadas nos aeródromos e aeroportos nacionais é feito através de cartões de identificação aeroportuária e de controlo de acessos.

2 — Para efeitos de emissão de cartões de identificação aeroportuária e de controlo de acessos, nos aeródromos e aeroportos nacionais, são utilizados códigos de cores e letras.

3 — O código de cores indica a área de segurança onde a pessoa exerce a sua atividade profissional principal.

4 — Os códigos de letras indicam, se aplicável, as áreas operacionais específicas onde essa atividade é desenvolvida.

5 — Os códigos de cores correspondem às seguintes áreas de acesso restrito ou condicionado:

a) Verde: permite o acesso a todas as áreas de acesso restrito;

b) Amarelo: permite o acesso a todas as áreas de acesso restrito situadas no interior e exterior dos terminais, nomeadamente, lojas francas e outras, restaurantes, *lounges*, salas de embarque, desembarque e trânsito e outras áreas das aerogares situadas entre as posições de controlo de acessos e rastreio de segurança e as portas de embarque e desembarque *Schengen*, bem como à plataforma de estacionamento de aeronaves, respetivos acessos e áreas de proteção envolventes (corresponde às letras L e P);

c) Laranja: permite o acesso a todas as áreas de acesso restrito situadas no interior dos terminais (corresponde à letra L);

d) Vermelho: permite o acesso a todas as áreas de acesso restrito situadas no exterior dos terminais (corresponde à letra P);

e) Cinzento: permite o acesso às áreas do lado ar que não estejam classificadas como zona restrita de segurança/área crítica;

f) Castanho: permite o acesso às áreas do lado terra situadas no interior dos terminais e outros edifícios situados no complexo aeroportuário.

6 – Os códigos de letras correspondem às seguintes áreas de acesso restrito ou condicionado:

a) Área O: constituída pelas pistas, caminhos de circulação que dão acesso às pistas (taxiways), áreas de segurança operacional envolventes e pelos equipamentos afetos aos serviços de navegação aérea incluídos na zona restrita de segurança;

b) Área P: constituída pelas plataformas de estacionamento de aeronaves, respetivos acessos e áreas de proteção envolventes;

c) Área I: constituída pelas salas de embarque, desembarque e trânsito e outras áreas das aerogares situadas entre as posições de controlo de fronteira e as portas de embarque e desembarque não Schengen, incluindo as áreas utilizadas como centros de instalação temporária ou espaços equiparados;

d) Área L – Constituída pelas áreas comerciais (lojas francas e outras, restaurantes e *lounges*), pelas salas de embarque, desembarque e trânsito e outras áreas das aerogares situadas entre as posições de controlo de acessos e rastreio de segurança e as portas de embarque e desembarque Schengen.

e) Área M: constituída pelas instalações de manutenção e outras instalações técnicas ligadas à atividade que se processa nas zonas restritas de segurança;

f) Área C: constituída pelos terminais e armazéns de carga, ou parte destes, incluídos na zona restrita de segurança;

g) Área T: constituída pelos terminais de bagagem de partidas e de chegadas;

h) Área B: constituída pela sala de receção de bagagem da área de desembarque dos passageiros;

i) Área E: constituída pelas portas de embarque, desde a porta de embarque/desembarque até à aeronave, quando a aeronave se encontra em utilização de ponte telescópica e até ao limite do edifício/autocarro quando a aeronave se encontra parqueada em posição remota.

## Artigo 5.º

### **Plano de ordenamento físico das áreas restritas ou condicionadas dos aeródromos e aeroportos**

1 – Compete ao diretor do aeródromo ou aeroporto, nos termos definidos no programa nacional de segurança da aviação civil (PNSAC), promover a elaboração do programa de segurança do aeródromo ou aeroporto, que deve descrever a definição, delimitação, sinalização e proteção das áreas de acesso restrito ou condicionado da respetiva infraestrutura.

2 – O programa de segurança deve conter os pormenores de delimitação, sinalização e proteção de todas as áreas de acesso restrito ou condicionado, assim como os procedimentos inerentes à sua implementação.

3 – A elaboração e as revisões dos programas de segurança de infraestruturas aeroportuárias devem ser coordenadas com a autoridade policial local e com a participação da Comissão Aeroportuária de Facilitação e Segurança, nos termos previstos no PNSAC.

4 – O programa de segurança é submetido à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC) para aprovação.

5 – Em situações excecionais, que impliquem uma alteração temporária dos limites das áreas de acesso restrito ou condicionado definidos no programa de segurança aprovado pela ANSAC, o diretor do aeródromo ou aeroporto, em coordenação com a força de segurança competente, pode autorizar a alteração, que deve ser notificada à ANSAC no prazo máximo de cinco dias úteis.

6 – A notificação à ANSAC deve indicar as alterações realizadas e os respetivos motivos, as medidas ou procedimentos alternativos implementados em substituição dos aprovados no respetivo programa de segurança, bem como o período de tempo aproximado das alterações.

7 – A duração das alterações temporárias previstas no n.º 5 não podem exceder seis meses.

8 – O programa de segurança inclui, obrigatoriamente, um plano de ordenamento físico das áreas de acesso restrito ou condicionado do aeródromo ou aeroporto, que inclui, pelo menos:

a) Planta à escala 1:250 ou superior, com a identificação das áreas de acesso restrito ou condicionado e respetivos limites;

b) Memória descritiva da identificação de todas as áreas de acesso restrito ou condicionado;

c) Memória descritiva de todos os pontos de acesso a todas as áreas de acesso restrito ou condicionado e dos respetivos mecanismos implementados para o controlo de acessos de pessoas e viaturas.

9 – Nos casos de infraestruturas aeronáuticas que não processem tráfego aéreo comercial regular, a informação e procedimentos previstos nos números anteriores pode constar do manual do aeródromo.

### CAPÍTULO III

#### **Acesso de pessoas às áreas restritas**

##### Artigo 6.º

#### **Autorizações e cartões de acesso**

1 – O estabelecimento de áreas de acesso restrito ou condicionado no ordenamento físico e operacional de um aeródromo ou aeroporto tem como objetivo assegurar que a cada uma das áreas apenas acedem as pessoas que têm uma razão legítima para o efeito.

2 – Para efeitos do presente regulamento, entende-se por razão legítima as motivações associadas ao desempenho das diversas atividades profissionais, públicas ou privadas, que concorrem para o bom funcionamento das infraestruturas aeroportuárias, e quando no exercício efetivo das respetivas funções.

3 – O desempenho de atividades profissionais sujeitas ao licenciamento do operador do aeródromo no lado terra da infraestrutura, só pode ser autorizado com base num cartão de identificação do aeródromo ou aeroporto.

4 – O acesso ao lado ar que, não seja zona restrita de segurança, só pode ser concedido com base numa autorização do diretor do aeródromo ou aeroporto.

5 – O acesso de pessoas que não sejam passageiros às zonas restritas de segurança/áreas críticas, só pode ser concedido mediante a apresentação de um:

a) Cartão de identificação do aeródromo/aeroporto permanente;

b) Cartão de aeródromos/aeroportos nacionais;

c) Cartão de aeródromo/aeroporto pontual;

d) Cartão de identificação de entidade gestora aeroportuária;

e) Cartão de identificação de tripulante; e

f) Cartões pontuais «SERVIÇO»;

g) Certificado de tripulante (Crew member certificate – CMC).

6 – Sem prejuízo dos requisitos de escolta, o acesso de tripulantes e ocupantes de voos de aviação geral às zonas restritas de segurança/áreas críticas pode ser concedido com base na verificação prévia e registo de elementos das licenças de pilotagem e documentos de identificação, respetivamente.

#### Artigo 7.º

##### **Autorizações de acesso ao lado ar**

1 – O acesso ao lado ar, que não seja zona restrita de segurança, só pode ser concedido com base numa autorização do diretor do aeródromo ou aeroporto, que, obrigatoriamente, deve:

a) Ser usada em local visível pelo titular enquanto este se mantiver em serviço no aeródromo ou aeroporto e ser exibida e facultada sempre que lhe seja solicitada para efeitos de controlo; e

b) Permitir a pronta identificação do titular ou, caso a autorização não seja nominal, conter uma referência que permita identificar o titular com base no registo de acessos ao lado ar.

2 – As autorizações nominais são emitidas com a validade máxima de cinco anos e devem conter os mesmos elementos previstos para os cartões de identificação de aeródromo ou aeroporto.

3 – As autorizações não nominais têm a validade máxima de um ano, devendo o operador do aeródromo proceder ao registo de todos os acessos ao lado ar realizado pelos respetivos titulares.

4 – As autorizações não nominais previstas no número anterior, só podem ser utilizadas nos aeródromos que não processem tráfego comercial, sem prejuízo das que se destinem a autorizar o mero acesso pontual ao lado ar, caso em que a respetiva validade não pode exceder 24 horas.

5 – Os titulares de autorizações não nominais ao lado ar são sempre escoltados nos termos previstos no artigo 12.º do presente regulamento.

#### Artigo 8.º

##### **Cartões de acesso às áreas restritas e condicionadas**

Para efeitos de acessos às zonas restritas de segurança/áreas críticas e condicionadas, são estabelecidos os seguintes tipos de cartões de acesso:

a) Cartões de aeródromos/aeroportos nacionais:

a) Para um grupo de aeroportos;

b) Para todos os aeroportos.

b) Cartão de identificação do aeródromo/aeroporto permanente: dão acesso a todas ou a parte das áreas do aeródromo ou aeroporto a que respeitam;

c) Cartão de aeródromo/ aeroporto pontual: dão acesso a todas ou a parte das áreas do aeródromo ou aeroporto a que respeitam, com uma validade máxima de 10 dias corridos;

d) Cartões de entidade gestora aeroportuária (EGA): dão acesso a todas ou a parte das áreas dos aeródromos ou aeroportos operados pela mesma entidade gestora aeroportuária;

e) Cartões de identificação de tripulante;

f) Cartões pontuais «serviço»; e

g) Certificados de tripulante (crew member certificate), emitidos nos termos previstos no Anexo 9 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 e ratificada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de fevereiro de 1947.

**Artigo 9.º****Cartões de aeródromos/aeroportos nacionais**

1 — A Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil é o centro emissor dos cartões de aeródromos/aeroportos nacionais.

2 — Os cartões de aeródromos/aeroportos nacionais contêm, obrigatoriamente, os seguintes elementos:

- a) A identificação do seu titular, através da inscrição do seu nome;
- b) A nome ou designação comercial/firma da respetiva entidade empregadora;
- c) Uma fotografia recente do titular, que cumpra os requisitos previstos no número seguinte;
- d) O código de cores previsto no n.º 4 do artigo 4.º, de acordo com a necessidade de acesso dos respetivos titulares;
- e) Um identificador numérico único, associado a outra referência, sempre que se justifique para efeitos de diferenciação de cartões emitidos para um mesmo titular; e
- f) A inscrição da validade no formato DD/MM/AAAA.

3 — A fotografia prevista na alínea c) do número anterior deve:

- a) Comportar a totalidade do rosto do titular, de forma a permitir a imediata e cabal identificação visual;
- b) Estar focada, ser tipo passe e a cores em fundo liso, sem marcas de tinta, vincos ou ajustes na imagem, interferências gráficas ou qualquer manipulação;
- c) O titular deve apresentar-se com uma expressão neutra, com a face enquadrada (centrada vertical e horizontalmente) e os olhos naturalmente abertos, paralelos ao topo da foto, não podendo o cabelo tapar a face ou os olhos;
- d) O titular deve apresentar-se de cabeça descoberta, sem óculos escuros ou lentes escurecidas ou que apresentem reflexos, não podendo as armações tapar qualquer parte dos olhos;
- e) Sem prejuízo dos demais requisitos das alíneas anteriores, por circunstâncias médicas, religiosas ou culturais pode ser permitida cobertura da cabeça (se usada permanentemente).

4 — As fotografias devem ser recusadas sempre que não cumpram os requisitos previstos no número anterior e quando não sejam recentes.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se que as fotografias não são recentes sempre que:

- a) Existir uma alteração substancial face à fisionomia atual (uso/não uso de barba, cabelo curto/comprido ou outra alteração relevante);
- b) A identificação pela fotografia não seja imediata;
- c) Seja suscetível de criar dúvida razoável.

6 — Os cartões de aeródromos/aeroportos nacionais devem ser laminados e ter a dimensão exterior aproximada de 85 mm × 54 mm.

7 — Os cartões de aeródromos/aeroportos nacionais não devem conter rasuras ou apresentar sinais de desgaste que possam prejudicar a respetiva verificação para efeitos de controlo.

8 — Os cartões devem ainda conter outros elementos que dificultem a sua reprodução não autorizada, nomeadamente hologramas, fita holográfica ou *microprint*.

9 – O prazo de validade máxima dos cartões de aeródromos/aeroportos nacionais é de cinco anos.

10 – O prazo referido no número anterior é reduzido em função do termo do contrato de trabalho do seu titular ou do motivo invocado para a sua emissão, aplicando-se sempre o prazo que for mais curto.

11 – Os cartões de aeródromos/aeroportos nacionais devem obedecer às características físicas e à distribuição e arranjo dos elementos gráficos previstos no Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

## Artigo 10.º

### **Cartões de aeródromo/aeroporto**

1 – Os cartões de aeródromo/aeroporto são emitidos pelo aeroporto a que permitem o acesso e devem conter a identificação do aeródromo/aeroporto a que conferem o acesso, através da designação oficial da infraestrutura, do código IATA ou, na ausência deste, do código ICAO.

2 – Os cartões de aeródromo/aeroporto contêm ainda os seguintes elementos:

- a) A identificação do seu titular, através da inscrição do seu nome;
- b) O nome ou designação comercial/firma da respetiva entidade empregadora;
- c) Uma fotografia recente do titular, que cumpra os requisitos previstos nos números 3 e 4 do artigo anterior;
- d) O código de cores e letras previstos nos n.ºs 4 e 5 do artigo 4.º, de acordo com a necessidade de acesso dos respetivos titulares;
- e) Um identificador numérico único, associado a outra referência sempre que se justifique para efeitos de diferenciação de cartões emitidos para um mesmo titular; e
- f) A inscrição da validade no formato DD/MM/AAAA, exceto se programados eletronicamente.

3 – O prazo de validade máxima dos cartões é de cinco anos, podendo o mesmo ser reduzido em função do termo do contrato de trabalho do seu titular ou do motivo invocado para a sua emissão, aplicando-se sempre o prazo menor.

4 – Sem prejuízo do disposto no número anterior, nos cartões de aeródromo ou aeroporto com o código de cor verde ou com os códigos de letras O, P ou T, o prazo referido no número anterior pode ainda ser reduzido para efeitos de assegurar o cumprimento de outras obrigações legais imputáveis ao operador do aeródromo.

5 – Para efeitos do disposto no número anterior, o custo imputável aos utilizadores pela emissão dos cartões deve ser reduzido na mesma proporção da redução da validade do cartão, caducando tal possibilidade no dia 31 de janeiro de 2027.

6 – Os cartões de aeródromo/aeroporto devem ser laminados e ter a dimensão exterior aproximada de 85 mm × 54 mm.

7 – Os cartões de aeródromo/aeroporto não devem conter rasuras ou apresentar sinais de desgaste que possam prejudicar a respetiva verificação para efeitos de controlo.

8 – Os cartões devem, ainda, conter outros elementos que dificultem a sua reprodução não autorizada, nomeadamente hologramas, fita holográfica ou microprint.

9 – Nos aeródromos e aeroportos cujos sistemas de controlo de acessos disponham de tecnologia *contactless*, *swipe* ou de biometria, a entidade gestora deve disponibilizar à força de segurança responsável pela realização de rondas, vigilância e outros controlos físicos das instalações do aeródromo ou aeroporto, equipamentos portáteis ou outros mecanismos que permitam verificar os elementos e a autenticidade dos cartões durante o desempenho das referidas tarefas;

10 – O verso do cartão deve conter a inscrição das obrigações dos titulares dos cartões previstas no artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro, ou uma referência para o referido artigo.

### Artigo 11.º

#### **Cartões de acesso pontual**

1 – Os cartões de acesso pontual são emitidos pelo aeródromo e aeroporto a que permitem o acesso e destinam-se a fazer face a situações em que a necessidade de acesso à zona restrita de segurança é de muito curta duração, não podendo a sua validade exceder 10 dias corridos.

2 – Os cartões de acesso pontual contêm, obrigatoriamente, os seguintes elementos:

- a) A identificação do seu titular, através da inscrição do seu nome e da respetiva entidade empregadora;
- b) A identificação da escolta, se aplicável, através da inscrição do seu nome e da respetiva entidade empregadora;
- c) O código de cores e letras previstos nos n.ºs 4 e 5 do artigo 4.º, de acordo com a necessidade de acesso dos respetivos titulares;
- d) Um identificador numérico único, não repetível, associado ou não a outra referência; e
- e) A inscrição da validade no formato DD/MM/AAAA.
- f) As inscrições «Acompanhado» ou «Não acompanhado», consoante o tipo de cartão.

3 – Em situações específicas, devidamente tipificadas e procedimentadas, no programa de segurança da infraestrutura aeroportuária, podem ser emitidos cartões pontuais com a menção «Acompanhado», sem a inscrição dos elementos relativos à escolta.

4 – Para efeitos do disposto no número anterior, o procedimento implementado deve assegurar que é possível identificar a pessoa responsável pela escolta a todo o tempo, enquanto o titular do cartão pontual permanecer na zona restrita de segurança.

5 – Os cartões de acesso pontual que permitam o acesso às áreas de acesso restrito e que não se destinem a elementos das forças e serviços de segurança ou que visem suprir circunstancialmente a mera substituição de cartão de aeródromo ou aeroporto atribuído ao mesmo titular, devem ter inscrita a palavra «Acompanhado».

6 – Podem ainda ser atribuídos cartões pontuais, sem necessidade de escolta, quando visem permitir o acesso a um titular de cartão de identificação de aeródromo/aeroporto permanente emitido por outro aeródromo/aeroporto.

7 – Nos casos previstos no número anterior, a titularidade, a validade e o não extravio do respetivo cartão permanente devem ser confirmadas previamente pela entidade/pessoa requisitante, perante o centro emissor responsável pela emissão do cartão pontual.

8 – O centro emissor dos cartões pontuais previstos no número anterior pode solicitar, caso se justifique, a confirmação dos elementos ao centro emissor do cartão permanente.

9 – Enquanto permanecerem nas áreas de acesso restrito, os titulares de cartões de acesso pontual com a inscrição «Acompanhado» devem ser escoltados em permanência por um titular de cartão de aeródromo ou aeroporto autorizado a realizar escoltas, nos termos definidos no programa de segurança aprovado pela ANSAC, ou por um titular de cartão de aeródromos/aeroportos nacionais.

10 – Os cartões de acesso pontual devem ser laminados ou plastificados e ter as dimensões aproximadas de 85 mm x 54 mm.

11 – Os cartões de acesso pontual não devem conter rasuras ou apresentar sinais de desgaste que possam prejudicar a respetiva verificação para efeitos de controlo.

**Artigo 12.º****Escortas**

1 — A realização de escoltas a titulares de cartões pontuais com a inscrição «Acompanhado» obedece aos seguintes requisitos:

a) Só podem realizar escoltas as pessoas que sejam titulares de um cartão de aeroporto permanente ou por um titular de cartão de aeródromos/aeroportos nacionais, com acesso, no mínimo, às áreas para as quais a escolta é requerida;

b) A escolta deve verificar a identidade da pessoa a escoltar e a sua correspondência com a informação constante do cartão pontual;

c) A escolta deve assegurar que a pessoa escoltada exhibe sempre o cartão pontual de forma visível;

d) A escolta deve assegurar-se que mantém a pessoa escoltada permanentemente em linha de visão direta;

e) A escolta deve assegurar que a pessoa escoltada apenas acede às áreas às quais o cartão pontual lhe confere o acesso;

f) A escolta deve assegurar que a pessoa escoltada não conduz qualquer viatura nas áreas de acesso restrito do aeroporto, sem estar previamente autorizada para o efeito e a viatura seja devidamente guiada por uma viatura do tipo “follow-me”;

g) A escolta deve assegurar que findo o motivo que originou a emissão do cartão pontual, o mesmo é devolvido à entidade emissora.

2 — A escolta deve reportar de imediato à autoridade policial competente quaisquer irregularidades que ocorram durante a escolta, nomeadamente, nos casos em que o titular do cartão pontual aceda a área para a qual não disponha de autorização ou no caso da escolta deixar de conhecer o seu paradeiro.

3 — Cada escolta pode, em regra, proceder ao acompanhamento simultâneo de até seis pessoas, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

4 — No caso de aeródromos e aeroportos com um tráfego anual inferior a 10 milhões de passageiros, cada escolta pode proceder ao acompanhamento simultâneo de até 12 pessoas.

5 — Nos casos de escoltas em que a circulação nas áreas de acesso restrito seja realizada no interior de uma viatura, cada escolta pode proceder ao acompanhamento do número de pessoas correspondente à lotação máxima da viatura.

6 — Nos casos de escoltas de grupos organizados de pessoas cujo acesso às áreas restritas se destine a uma mesma finalidade e a circulação seja limitada a áreas situadas no interior dos terminais onde possam permanecer passageiros, o número de pessoas atribuídas a cada escolta pode ser aumentado até ao máximo de 20 pessoas.

**Artigo 13.º****Cartões de entidade gestora aeroportuária**

1 — As entidades gestoras aeroportuárias responsáveis (EGA) por mais do que uma infraestrutura aeroportuária, podem emitir cartões de identificação de EGA para os respetivos trabalhadores que, devido às respetivas funções, tenham necessidade de aceder com regularidade a duas ou mais infraestruturas da mesma entidade gestora.

2 — Os cartões de identificação de EGA são emitidos pelos aeródromos/aeroportos a designar pela respetiva entidade gestora nos respetivos programas de segurança.

3 — Os cartões de identificação de EGA são autorizados pelo mais alto superior hierárquico com funções executivas da entidade.

4 – Os cartões de EGA contêm os mesmos elementos e obedecem às mesmas características dos cartões de aeródromo/aeroporto, nos termos previstos no n.º 2 e seguintes do artigo 10.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

5 – Os cartões de EGA devem ainda conter na parte superior do rosto do cartão os códigos IATA ou, na ausência deste, do código ICAO, dos aeródromos e aeroportos a que permitem o acesso.

#### Artigo 14.º

##### **Cartões de identificação de tripulante**

1 – Os cartões de identificação de tripulante são emitidos pela transportadora aérea em relação à qual os titulares detenham um vínculo laboral.

2 – Os cartões de identificação de tripulante contêm os seguintes elementos:

- a) A identificação do seu titular, através da inscrição do seu nome;
- b) O nome ou designação comercial/firma da transportadora aérea;
- c) Uma fotografia recente do titular, que cumpra os requisitos previstos nos n.ºs 3 e 4 do artigo 9.º;
- d) Um identificador numérico único, associado a outra referência sempre que se justifique para efeitos de diferenciação de cartões emitidos para um mesmo titular;
- e) A inscrição da validade no formato DD/MM/AAAA ou MM/AAAA, considerando-se, neste caso, que o cartão é válido até ao último dia do mês indicado;
- f) A inscrição da palavra «CREW», em língua inglesa.

3 – O prazo de validade máxima dos cartões de identificação de tripulante é de cinco anos.

4 – O prazo referido no número anterior é reduzido em função do termo do contrato de trabalho do seu titular ou do motivo invocado para a sua emissão, aplicando-se sempre o prazo menor.

5 – Os cartões de identificação de tripulante devem ser laminados e ter a dimensão exterior aproximada de 85 mm × 54 mm.

6 – Os cartões de identificação de tripulante não devem conter rasuras ou apresentar sinais de desgaste que possam prejudicar a respetiva verificação para efeitos de controlo.

7 – Os aeródromos e aeroportos podem solicitar, para efeitos de controlo de segurança, que os tripulantes comprovem que estão em exercício das suas funções. A qualidade de tripulante em exercício de funções pode ser demonstrada através da informação contida na declaração prevista no apêndice 1 ao Anexo 9 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 e ratificada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de fevereiro de 1947.

8 – O acesso de tripulantes de aeronaves afetas à aviação geral às áreas reservadas e restritas dos aeródromos e aeroportos nacionais pode ser permitido mediante a confirmação da informação contida na declaração prevista no apêndice 1 ao Anexo 9 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 ratificada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de fevereiro de 1947.

#### Artigo 15.º

##### **Cartões pontuais «SERVIÇO»**

1 – A Polícia de Segurança Pública, caso a atividade na infraestrutura o justifique, pode solicitar às respetivas entidades gestoras o desenvolvimento e emissão de cartões de identificação de aeródromo/aeroporto pontuais com a designação de cartões «SERVIÇO».

2 — Os titulares dos cartões «SERVIÇO» são sempre escoltados enquanto permanecerem nas áreas de acesso restrito dos aeródromos e aeroportos, nos termos definidos no artigo 12.º

3 — As escoltas previstas no número anterior podem ser asseguradas por polícias da Polícia de Segurança Pública ou por elementos da mesma força ou serviço de segurança ou autoridade/entidade pública a que pertence o titular do cartão pontual, desde que sejam titulares de cartão de aeródromo/aeroporto permanente.

4 — Os cartões «SERVIÇO» são geridos pela Polícia de Segurança Pública, no âmbito das respetivas competências de segurança aeroportuária, podendo ser utilizados, nomeadamente, nas seguintes circunstâncias:

a) Assegurar, por parte da Polícia de Segurança Pública, nas situações legalmente previstas, o acesso de passageiros aos Centros de Instalação Temporária ou espaços equiparados situados em zona de acesso restrito;

b) Promover o acesso de advogados, médicos, enfermeiros ou outros profissionais cujo acesso aos centros de instalação temporária ou equiparados, situados nas áreas de acesso restrito das infraestruturas aeroportuárias, seja necessário no âmbito do cumprimento de um dever ou direito legal;

c) Promover o acesso de elementos das forças e serviços de segurança, que não sejam titulares de cartões de identificação aeroportuária permanente, e que necessitem de aceder, por razões de serviço, às áreas de acesso restrito das infraestruturas aeroportuárias;

d) Promover o acesso de elementos de outras autoridades ou entidades públicas que não sejam titulares de cartões de identificação aeroportuária permanente, e que, nos termos das respetivas atribuições e competências, necessitem de aceder, por razões de serviço, às áreas de acesso restrito das infraestruturas aeroportuárias.

5 — Nos casos previstos na alínea a) do número anterior, compete à entidade policial que realiza a escolta informar as pessoas responsáveis pelo rastreio de segurança se o passageiro escoltado deve ou não ser submetido a rastreio de segurança.

6 — Os cartões pontuais designados por “SERVIÇO” obedecem às seguintes características físicas:

a) Devem ser reutilizáveis, numerados e não confundíveis com as restantes tipologias de cartões de identificação aeroportuária;

b) Devem conter a inscrição “SERVIÇO”, ao centro, de forma destacada;

c) Devem ter as dimensões e formato dos cartões de aeródromo/aeroporto.

7 — A Polícia de Segurança Pública mantém um registo dos cartões «SERVIÇO» atribuídos, do qual devem constar os seguintes elementos:

a) Número do cartão atribuído;

b) Data/hora de atribuição;

c) Nome do titular;

d) Condição profissional do titular (médico, advogado, etc.);

e) Força ou serviço de segurança ou autoridade ou entidade pública a que pertence o titular;

f) Nome da escolta;

g) Força ou serviço de segurança ou autoridade/entidade pública a que pertence a escolta;

h) Número do cartão de aeródromo ou aeroporto permanente da escolta; e

i) Data/hora da devolução do cartão «SERVIÇO».

8 – A Polícia de Segurança Pública notifica o gabinete de segurança do aeródromo/aeroporto sempre que tenham notícia da existência de cartões «SERVIÇO» válidos extraviados, furtados ou não devolvidos.

### Artigo 16.º

#### **Responsabilidades dos centros emissores de cartões**

1 – Compete aos respetivos centros emissores de cartões:

a) Disponibilizar e difundir os procedimentos administrativos necessários que as entidades/titulares de cartões de acesso às áreas restritas devam seguir no âmbito do processo de emissão/recolha dos cartões;

b) Verificar que os pedidos são instruídos com toda a documentação necessária à emissão do cartão;

c) Avaliar a necessidade de acesso às áreas de acesso restrito ou condicionado por parte da pessoa para quem o cartão é requerido;

d) Verificar se os pedidos de cartões contêm a necessária fundamentação justificativa do acesso às áreas de acesso restrito ou condicionado;

e) Verificar se os requisitos de recrutamento e formação previstos nos §11.1. e §11.2. do Anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1998, da Comissão, de 5 de novembro, no PNSAC aprovado pelo Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro e no Regulamento n.º 765/2021, de 17 de agosto se encontram devidamente cumpridos, sem prejuízo do disposto no número seguinte;

f) Notificar as entidades requerentes e/ou os titulares de cartões para no prazo de 15 dias úteis procederem à respetiva devolução, sempre que se verifique um dos motivos previstos no PNSAC para o efeito;

g) Notificar a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil da não devolução de um cartão no prazo e nos termos previstos no número anterior, para efeitos de instauração de procedimento contraordenacional.

2 – Para os efeitos previstos na alínea e) do número anterior, as entidades requerentes podem substituir a apresentação da documentação relativa aos requisitos de recrutamento e formação pela apresentação de uma declaração sob sua responsabilidade ou através da confirmação no processo de submissão eletrónica do pedido, a atestar que os referidos requisitos se encontram devidamente cumpridos em relação às pessoas para quem os cartões de aeródromo/aeroporto são requeridos.

3 – Compete, ainda, aos respetivos centros emissores notificar o gabinete de segurança do aeródromo/aeroporto e a autoridade policial local sempre que tenha notícia da existência de cartões válidos extraviados, furtados ou não devolvidos.

4 – No caso dos centros emissores de cartões que permitam o acesso a mais do que uma infraestrutura aeroportuária, estes devem notificar todos os gabinetes de segurança, ou equivalente, das infraestruturas a que o cartão válido extraviado, furtado e não devolvido confira acesso, e as respetivas autoridades policiais locais.

5 – Sem prejuízo do disposto nos números 3 e 4 anteriores, os centros emissores procedem à desativação imediata dos cartões com tecnologia de leitura eletrónica, sempre que tenham notícia da existência de cartões válidos extraviados, furtados ou não devolvidos.

### Artigo 17.º

#### **Responsabilidades das entidades requerentes**

1 – Compete às entidades requerentes de cartões de acesso às áreas restritas e condicionadas:

a) Notificar os titulares de cartões de acesso às áreas restritas para proceder à sua devolução sempre que tal lhe seja solicitado pelo respetivo centro emissor; e

b) Informar o centro emissor sempre que ocorra alguma circunstância que possa motivar a devolução do cartão.

2 — As entidades requisitantes devem promover a difusão de informação relativa aos deveres inerentes à utilização de cartões de acesso às áreas restritas, junto dos respetivos trabalhadores.

3 — As entidades requisitantes devem assegurar-se que os processos de requisição de cartões são instruídos sem falhas ou omissões e com toda a documentação necessária à conclusão do processo.

#### Artigo 18.º

##### **Regras relativas à utilização de cartões de acesso às áreas restritas ou condicionadas**

1 — Os cartões de identificação que permitam o acesso às áreas de acesso restrito ou condicionado dos aeródromos ou aeroportos nacionais, só podem ser utilizados pelas razões que motivaram a respetiva emissão.

2 — Os cartões de identificação que permitam o acesso às áreas de acesso restrito ou condicionado dos aeródromos ou aeroportos nacionais devem ser utilizados pelo titular em local visível, enquanto este se mantiver em serviço no aeródromo ou aeroporto, e ser exibidos sempre que sejam solicitados para efeitos de controlo.

#### Artigo 19.º

##### **Sistemas eletrónicos de controlo de acessos às áreas restritas**

1 — Os aeródromos ou aeroportos que processem tráfego aéreo comercial regular e que disponham de mais de 60 cartões de identificação aeroportuária permanentes emitidos, devem dispor de sistemas de controlo de acessos às áreas restritas que permitam a verificação eletrónica dos elementos dos cartões por cuja emissão são responsáveis, através de tecnologia *swipe*, *contactless* ou de biometria.

2 — Os sistemas mencionados no número anterior devem estar instalados e em funcionamento até ao dia 31 de janeiro de 2027.

### CAPÍTULO IV

#### **Acesso de viaturas às áreas restritas**

#### Artigo 20.º

##### **Livre-trânsitos de veículos**

1 — Só podem aceder ao lado ar ou à zona restrita de segurança/área crítica os veículos que disponham de um livre-trânsito válido.

2 — Os centros emissores dos livre-trânsitos são os aeródromos/aeroportos a cujas áreas restritas o acesso é requerido.

3 — Os livre-trânsitos devem conter os seguintes elementos:

a) A inscrição da matrícula do veículo ou, na ausência desta, de outro elemento identificativo do veículo;

b) A inscrição da entidade em nome da qual o livre-trânsito foi emitido;

c) As áreas a que o veículo está autorizado a ter acesso; e

d) A data de validade.

4 – Os livre-trânsitos eletrónicos não precisam de indicar as áreas a que o veículo está autorizado a ter acesso e a data de validade, desde que estas informações sejam legíveis eletronicamente e verificadas antes de ser concedido acesso às zonas restritas de segurança.

5 – No caso de utilização de livre-trânsitos eletrónicos devem também ser legíveis eletronicamente no lado ar, a entidade gestora deve disponibilizar à força de segurança responsável pela realização de rondas, vigilância e outros controlos físicos das instalações do aeródromo ou aeroporto, equipamentos portáteis ou outros mecanismos que permitam verificar os elementos e a autenticidade dos cartões durante o desempenho das referidas tarefas;

6 – Os livre-trânsitos são emitidos por um prazo máximo de cinco anos.

7 – Os livre-trânsitos devem ter as dimensões aproximadas de 100 mm x 150 mm e devem ser mantidos fixados à respetiva viatura em local facilmente visível do exterior para efeitos de controlo, sempre que a viatura permaneça no lado ar.

6 – Os livre-trânsitos não devem conter rasuras ou apresentar sinais de desgaste que possam prejudicar a respetiva verificação para efeitos de controlo.

#### Artigo 21.º

##### **Responsabilidades dos centros emissores de livre-trânsitos de veículos**

1 – Compete aos respetivos centros emissores de cartões:

a) Disponibilizar e difundir os procedimentos administrativos necessários que as entidades devam seguir no âmbito do processo de emissão/recolha dos livre-trânsitos;

b) Verificar que os pedidos são instruídos com toda a documentação necessária à emissão dos livre-trânsitos;

c) Avaliar a necessidade operacional de acesso das viaturas cujo acesso às áreas restritas é requerido;

d) Notificar as entidades requisitantes de livre-trânsitos para no prazo de cinco dias úteis procederem à respetiva devolução sempre que se verifique um dos motivos previstos no PNSAC para o efeito ou outro motivo que impeça a circulação do veículo, nos termos previstos no Código da Estrada;

e) Notificar a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil da não devolução de um livre-trânsito no prazo e nos termos previstos no número anterior, para efeitos de instauração de procedimento contraordenacional.

2 – Compete ainda aos centros emissores de livre-trânsitos notificar o gabinete de segurança do aeródromo ou aeroporto sempre que tenham notícia da existência de livre-trânsitos válidos extraviados, furtados ou não devolvidos.

#### CAPÍTULO V

##### **Disposições finais**

#### Artigo 22.º

##### **Regime transitório**

1 – Os cartões de identificação aeroportuária, os cartões de identificação de tripulante, os certificados de tripulante e os livre-trânsitos emitidos antes da entrada em vigor do presente Regulamento, mantêm-se válidos pelo prazo de validade constantes dos mesmos.

2 – O acesso às áreas condicionadas nos termos do disposto no artigo 4.º n.º 1 ex vi a alínea f) do n.º 5 do mesmo artigo, torna-se obrigatório a partir de 1 de setembro de 2025.

**Artigo 23.º****Norma revogatória**

3 — É revogada a Deliberação n.º 680/2000, de 9 de junho, a Instrução de Segurança n.º 3955, de 16 de abril de 2018 e a Instrução de Segurança n.º 536, de 28 de dezembro de 2023.

4 — É revogada a Resolução da Comissão Nacional FAL/SEC n.º 4/98, homologada em 9 de setembro de 1998.

**Artigo 24.º****Entrada em vigor**

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

16 de julho de 2024. — A Presidente do Conselho de Administração, Ana Cristina Rodrigues Vieira da Mata.

**ANEXO I****Tipologia e características da sinalética a utilizar nos aeródromos nacionais**

(a que se refere o n.º 4 do artigo 3.º)

**1 - Sinalização a colocar em vedações periféricas**

Dimensões reais - de 40 x 30 cm a 100 x 40 cm

**2 - Sinalização a colocar junto a postos de controlo de acesso ao lado ar/zona restrita de segurança/área crítica.**

Dimensões reais - de 40 x 30 cm a 100 x 40 cm

Os sinais devem ser produzidos em materiais resistentes, duráveis e devem ser fixados ao respetivo suporte de modo a que não sejam facilmente removidos sem a utilização de ferramentas ou outros dispositivos de auxílio.

## ANEXO II

### Características dos cartões de aeródromos/aeroportos nacionais

(a que se refere o n.º 11 do artigo 9.º)



1 – Duas barras, verde e vermelha, identificadoras do acesso a todos os aeródromos/aeroportos nacionais, sobre o fundo azul do cartão. Sem as duas barras, o cartão apenas permite o acesso aos aeródromos/aeroportos indicados no campo 7.

2 – Nome do titular do cartão.

3 – Data de validade do cartão no formato dd-mm-aa.

4 – Fotografia do titular do cartão.

5 – Código de cores representativas das áreas a que o titular do cartão tem acesso.

6 – Códigos IATA/ICAO dos aeródromos/aeroportos a que o cartão permite o acesso.

7 – Designação da entidade/empresa do titular do cartão.

317919253