



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 142/2019

de 19 de setembro

Sumário: Aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

O crescimento continuado do transporte aéreo comercial, especialmente o de âmbito internacional, a par dos desenvolvimentos observados nessa área, reforça a importância do setor da aviação civil na sociedade contemporânea.

Paralelamente à evolução das exigências comerciais e tecnológicas específicas da aviação civil, os sistemas e procedimentos de segurança aplicados neste setor têm sido aperfeiçoados e adaptados, tendo como objetivo a prevenção da ocorrência de atos de interferência ilícita.

O incremento da ameaça terrorista na aviação civil fica assinalado com os acontecimentos do 11 de setembro de 2001, data em que foram utilizadas aeronaves de aviação comercial para perpetrar ataques de grande dimensão em Nova Iorque e em Washington. Mais recentemente, novos atos e tentativas de ação terrorista, em 2015 e 2016 na Europa e na África-Eurásia, evidenciam a necessidade de ajustamentos e melhorias contínuas nos sistemas de segurança da aviação civil.

Subsequentemente surgiu, naturalmente, a necessidade de reequacionar a política de segurança da aviação civil, convergindo todas as medidas propostas, legislativas ou procedimentais, no plano europeu e internacional no sentido de reforço dessa mesma política de segurança.

Assim, perante o quadro de ameaça e risco, as organizações internacionais competentes têm vindo a promover a introdução de alterações legislativas e regulamentares, mediante a emissão de 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. 30, Parte II, da Conferência Europeia da Aviação Civil.

Na União Europeia, em 21 de setembro de 2001, o Conselho adotou medidas no sentido de intensificar o empenho dos Estados-Membros no combate ao terrorismo. Essas medidas visam uma abordagem coordenada e interdisciplinar que incorpora todas as políticas da União para o reforço da segurança da aviação civil e o restabelecimento da confiança no transporte aéreo. Assentam, além disso, na aplicação de regras de base comuns por parte dos Estados-Membros, bem como de medidas de aplicação e adaptação técnica de prevenção.

Nesse sentido, em 16 de dezembro de 2002, foi adotado 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, nos termos do qual cada Estado-Membro deveria aprovar o respetivo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil. Mais, impôs que cada Estado-Membro designasse uma autoridade adequada, responsável pela coordenação e supervisão da aplicação desse Programa, designadamente, que assegurasse o desenvolvimento e a implementação de um Programa Nacional de Controlo da Qualidade de segurança da aviação civil, que, por sua vez, garantisse a eficácia daquele.

Para além disso, determinou que cada Estado-Membro deveria assegurar que os seus aeroportos e as transportadoras aéreas que aí operam definissem, executassem e mantivessem os seus próprios programas de segurança, para que fossem cumpridos os requisitos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

O mesmo regulamento exigiu, ainda, a cada Estado-Membro a designação de uma autoridade nacional de segurança da aviação civil, como autoridade apropriada e única, responsável pela coordenação, implementação e supervisão da execução dos programas no domínio da facilitação do transporte aéreo e da segurança da aviação civil.



Em Portugal, aquela autoridade nacional de segurança da aviação civil era o presidente do conselho de administração do Instituto Nacional de Aviação Civil, designada pelo Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de outubro. Tal designação veio a ser reiterada nos mesmos termos, no âmbito da publicação dos atuais estatutos da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

O presidente do conselho de administração da ANAC continua a ser a autoridade nacional de segurança da aviação civil, enquanto órgão autónomo integrado na estrutura orgânica da ANAC e exerce as suas competências em todo o território nacional e no espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado Português. Também integra o Conselho Superior de Segurança Interna e o Gabinete Coordenador de Segurança, em representação da ANAC.

Compete, em especial, ao presidente da ANAC, naquela qualidade, assegurar o desenvolvimento e implementação dos Programas Nacionais de Segurança da Aviação Civil, de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil e de Formação no domínio da Segurança da Aviação Civil.

Foi, assim, neste contexto que Portugal aprovou o seu Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, através da Deliberação do Conselho de Ministros de 23 de dezembro de 2003, no âmbito do qual se define a respetiva organização, as atribuições e objetivos, bem como as regras e os procedimentos de segurança.

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil definiu o Sistema de Segurança da Aviação Civil estruturado em quatro níveis de atuação: o nível político/estratégico (Governo, Primeiro-Ministro e Conselho Superior de Segurança Interna), o nível de coordenação técnica (Gabinete Coordenador de Segurança), o nível de gestão (Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil) e o nível da operação (Diretor do aeroporto, Gabinete de Segurança Aeroportuária, Centro de Operações de Emergência, Centro de Operações de Segurança do Aeródromo, Comissão de Segurança Aeroportuária e o Comandante da aeronave quando em voo).

Constam, ainda do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil normas e procedimentos sobre difusão de informações de segurança da aviação civil, medidas concretas de segurança, equipamentos de segurança, atuação perante atos de interferência ilícita, avaliação do risco e níveis de alerta, controlo da qualidade da segurança, listagem base de artigos proibidos, medidas de segurança adicionais para voos de alto risco, busca de aeronaves, deteção de objetos suspeitos, entre outros.

Posteriormente, a necessidade de flexibilização, aliada à evolução das medidas de segurança e à experiência adquirida, levaram, em 11 de março de 2008, à adoção do Regulamento Quadro (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, que revogou o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, de 16 de dezembro de 2002.

Também a harmonização e a adaptação ao evolutivo e mutante contexto da ameaça e risco para a segurança da aviação civil e para o transporte aéreo determinaram a adoção do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil.

Importa, pois, proceder à revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, adaptando-o à mais recente regulamentação europeia.

Além disso, definem-se as normas relativas ao recrutamento, formação e certificação do pessoal que trabalha neste setor, determinando-se que é à ANAC que compete aprovar o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil e o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil.

Finalmente, o presente decreto-lei habilita a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil a elaborar regulamentação interna, instruções de segurança e circulares de informação aeronáutica, que desenvolvam e concretizem a implementação dos Programas de Segurança e cria-se um regime sancionatório de modo a garantir o cumprimento integral das obrigações contidas no presente decreto-lei e na regulamentação europeia sobre a matéria.



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

Objeto

1 — O presente decreto-lei aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

2 — O presente decreto-lei cria ainda o regime sancionatório aplicável ao regime jurídico das Normas de Base Comuns sobre a segurança da aviação civil, estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas.

Artigo 2.º

Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

1 — O PNSAC consagra o sistema nacional de segurança da aviação civil e define as responsabilidades dos diferentes intervenientes no setor da aviação na implementação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivas medidas de execução e outras medidas pormenorizadas de segurança da aviação civil determinadas ou que venham a ser determinadas pela Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC), no desenvolvimento daquelas ou de normas e recomendações das organizações internacionais de que Portugal faz parte, nomeadamente, nas seguintes áreas:

- a) Segurança dos aeroportos;
- b) Zonas demarcadas dos aeroportos;
- c) Segurança das aeronaves;
- d) Passageiros e bagagem de cabina;
- e) Bagagem de porão;
- f) Carga e correio;
- g) Correio e material da transportadora aérea;
- h) Provisões de bordo;
- i) Provisões do aeroporto;
- j) Medidas de segurança durante o voo;
- k) Recrutamento e formação do pessoal;
- l) Equipamentos de segurança;
- m) Aviação geral;
- n) Cibersegurança;
- o) Segurança no lado terra (*landside security*);
- p) Vulnerabilidades internas das organizações (*insider threat*);
- q) Aeronaves não tripuladas;
- r) *Lasers*;
- s) Infraestruturas críticas aeroportuárias e de serviços de navegação aérea.

2 — O PNSAC contém, além disso, uma parte de acesso não público, que possui informação classificada com o grau de reservado e confidencial, a qual, sem prejuízo da legislação nacional sobre proteção da informação classificada, é desenvolvida e gerida ao longo do seu ciclo de vida, através de determinações e regulamentos da ANSAC, designadas por «Instrução de Segurança»,



que são notificadas, com caráter vinculativo, diretamente às entidades que delas devam ter conhecimento.

3 — Relativamente à área da cibersegurança referida na alínea *n*) do n.º 1, a regulamentação, pública e não pública, do PNSAC, a emitir é efetuada pelo Centro Nacional de Cibersegurança, enquanto Autoridade Nacional de Cibersegurança, em articulação com a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC).

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «ACC3», transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União Europeia a partir do aeroporto de um país terceiro;
- b) «Aeródromo», a área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves;
- c) «Aeroporto», o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional;
- d) «Agente reconhecido», a transportadora aérea, o agente, o transitário ou qualquer outra entidade que assegure os controlos de segurança no que respeita à carga ou ao correio aéreos;
- e) «Artigo proibido», armas, explosivos ou outros dispositivos, substâncias ou artigos perigosos suscetíveis de ser utilizados para a prática de atos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil;
- f) «Assistência em escala», serviços prestados num aeroporto a um utilizador, tal como descritos no anexo I ao Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, na sua redação atual, que regula o acesso às atividades de assistência em escala a entidades que efetuam transporte aéreo de passageiros, carga ou correio e o respetivo exercício;
- g) «Ato de interferência ilícita», qualquer ato, tentativa ou omissão que coloque em perigo a segurança de uma aeronave, aeroporto, instalação de navegação aérea, tripulante, passageiro e bens ou pessoas em terra;
- h) «Auditoria à segurança», análise aprofundada das medidas e procedimentos de segurança para determinar se são aplicados de forma integral e contínua;
- i) «Autoridade apropriada», a Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- j) «Autoridade competente», autoridade com atribuições e competências no domínio da segurança da aviação civil, nos termos da legislação nacional;
- k) «Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil», o presidente do conselho de administração da ANAC, nos termos do disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março;
- l) «Aviação civil», as operações aéreas efetuadas por aeronaves civis, excluindo as operações realizadas por aeronaves estatais referidas no artigo 3.º da Convenção de Chicago;
- m) «Aviação comercial», as operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio, regulares ou não regulares, oferecidas ou não ao público em geral, mediante remuneração da transportadora aérea;
- n) «Aviação geral», qualquer operação de aviação civil que não o transporte aéreo comercial ou o trabalho aéreo;
- o) «Bagagem de porão acompanhada», bagagem aceite para ser transportada no porão de uma aeronave, a bordo da qual se encontra o passageiro que a registou;
- p) «Carga aérea», os bens destinados ao transporte numa aeronave, que não seja a bagagem, o correio, o correio da transportadora aérea, o material da transportadora aérea e as provisões a bordo, transportados a coberto de uma carta de porte aéreo;

q) «Cartão de identificação aeroportuária», documento pessoal emitido pelo Diretor de um aeroporto, que permite o acesso à zona restrita de segurança, ou a partes desta, desse aeroporto;

r) «Certificação», confirmação emitida pela ANSAC, após avaliação formal, atestando que a pessoa concluiu com aproveitamento a formação adequada e possui as competências necessárias para desempenhar, com um nível aceitável, as funções que lhe são atribuídas;

s) «Controlo de acesso», a aplicação de meios suscetíveis de impedir a entrada de pessoas e veículos não autorizados;

t) «Controlo de segurança», a aplicação de meios suscetíveis de impedir a introdução de artigos proibidos através de todas as medidas de segurança que não sejam rastreios de segurança, incluindo, nomeadamente, as relativas ao recrutamento e formação de pessoal;

u) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e os seus anexos, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, ratificada pelo Estado Português em 28 de abril de 1948;

v) «Equipamento de segurança», dispositivo especializado destinado a ser utilizado, individualmente ou como parte de um sistema, para detetar artigos e substâncias que possam ser utilizados para a prática de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil;

w) «Expedidor conhecido», expedidor de carga ou de correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte dessa carga ou correio em quaisquer aeronaves;

x) «Expedidor avençado», expedidor de carga ou correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte de carga em aeronaves de carga e correio em aeronaves de correio;

y) «Fornecedor conhecido de provisões de aeroporto», qualquer entidade que garanta a aplicação dos controlos de segurança previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e entregue provisões de aeroporto na zona restrita de segurança de um aeroporto ou aeródromo;

z) «Fornecedor conhecido de provisões de bordo», um fornecedor cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões de bordo a uma transportadora aérea ou a um fornecedor reconhecido, mas não diretamente à aeronave;

aa) «Fornecedor reconhecido de provisões de bordo», um fornecedor cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões de bordo diretamente à aeronave;

bb) «Incidente de segurança», uma ocorrência com implicações negativas na segurança e proteção das pessoas e dos bens;

cc) «Infraestrutura crítica», a componente, sistema ou parte deste situado em território nacional que é essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade, a saúde, a segurança e o bem-estar económico ou social, e cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo, dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções;

dd) «Inquérito de segurança», uma avaliação das operações que visa a identificação das vulnerabilidades que, apesar da implementação de medidas e procedimentos de segurança, podem ser exploradas para cometer um ato de interferência ilícita face a uma ou mais ameaças identificadas, com o objetivo de aferir da necessidade da determinação ou recomendação de medidas de segurança compensatórias, que mitiguem o risco para níveis aceitáveis;

ee) «Instrução de segurança», determinação emanada da ANSAC, ao abrigo dos poderes de regulamentação, para que se execute uma determinada ação ou sejam adotadas determinadas medidas, bem como contendo o método a utilizar;

ff) «Inspeção», análise da aplicação de medidas e procedimentos de segurança para determinar se são executados de forma eficaz e em conformidade com as normas previstas e detetar eventuais deficiências;

gg) «Investigação», avaliação de um incidente de segurança e a explicação das suas causas, de modo a prevenir a sua recorrência;

hh) «Lado ar», a zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, cujo acesso é reservado e controlado;

ii) «Lado terra», zona do aeroporto que não é o lado ar e que inclui todas as áreas públicas;

jj) «Líquidos, aerossóis e géis», cremes, loções, misturas líquidos/sólidos e o conteúdo das embalagens pressurizadas, designadamente pastas de dentes, gel de cabelo, bebidas, sopas, xaropes, perfumes, espuma de barbear e outros artigos de consistência semelhante;

kk) «Normas de base comuns», as normas de segurança da aviação estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, e respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ll) «Passageiros inadmissíveis» pessoas a quem é recusada a entrada num Estado, pelas respetivas autoridades;

mm) «Passageiros potencialmente causadores de distúrbios», um passageiro expulso de um país, uma pessoa considerada inadmissível por motivos relacionados com a imigração ou uma pessoa sujeita a custódia judicial;

nn) «Passageiro sob custódia judicial», indivíduo sob mandado de detenção ou condenado por um Tribunal que deva ser transportado em voo comercial;

oo) «Provisões do aeroporto», todos os artigos destinados a serem vendidos, utilizados ou disponibilizados para qualquer fim ou atividade nas zonas restritas de segurança do aeroporto;

pp) «Provisões de bordo», todos os artigos destinados a serem levados para bordo de uma aeronave para serem utilizados, consumidos ou comprados pelos passageiros ou pela tripulação de um voo, com exceção da bagagem de cabina, dos artigos transportados por outras pessoas que não passageiros e do correio e material da transportadora aérea;

qq) «RA3», agente reconhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação;

rr) «Rastreio», aplicação de meios técnicos, ou outros, destinados a identificar ou detetar artigos proibidos;

ss) «Segurança da aviação civil», a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita;

tt) «Teste», aferição das medidas de segurança da aviação, no âmbito da qual os auditores nacionais simulam a intenção de cometer um ato de interferência ilícita para avaliar a eficácia da aplicação das medidas de segurança vigentes;

uu) «Transportadora aérea», uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida ou equivalente;

vv) «Tripulação», a tripulação de um determinado voo, incluindo a tripulação de cabina e a tripulação técnica;

ww) «Tripulante», pessoa encarregada pela transportadora aérea e titular de um cartão de tripulante ou de um certificado de tripulante, para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave;

xx) «Tripulante DHC» (*dead head crew*), o tripulante que não estando nomeado para o serviço de voo, viaja num voo operado pela transportadora aérea com a qual tem uma relação contratual, por razões de serviço;

yy) «Utilizador de um aeródromo», pessoa singular ou coletiva que transporte por via aérea passageiros, correio ou carga, com partida do aeródromo em causa ou com destino a esse aeródromo, em conformidade com a regulamentação europeia relevante;

zz) «Verificação de segurança», aplicação de meios técnicos ou de outro tipo, para detetar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita;

aaa) «Verificação de segurança da aeronave», a inspeção do interior e das zonas exteriores acessíveis da aeronave destinada a detetar artigos proibidos e interferências ilícitas que ponham em causa a segurança da aeronave;

bbb) «Zona restrita de segurança», a zona do lado ar na qual, além de o acesso ser restrito, se aplicam outras normas de segurança da aviação;



ccc) «Zona demarcada», uma zona separada através de um controlo de acesso, quer de zonas restritas de segurança, quer, se a própria zona demarcada for uma zona restrita de segurança, das outras zonas restritas de segurança.

CAPÍTULO II

Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 4.º

Finalidades

1 — O Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil (SNSAC) é um subsistema do Sistema de Segurança Interna, que tem por objetivo a salvaguarda e a proteção das pessoas e bens contra atos de interferência ilícita na segurança da aviação civil, mediante a definição e implementação de normas, procedimentos e ações que os permitam dissuadir, detetar, atrasar, responder e neutralizar.

2 — A operação e gestão do SNSAC é desenvolvida sob responsabilidade do presidente do conselho de administração da ANAC, designado, para efeitos do disposto no artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, como ANSAC e pelos seus órgãos e serviços.

3 — O presidente do conselho de administração da ANAC, enquanto ANSAC, é responsável pelo estabelecimento dos sistemas de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil e respetivos programas nacionais, competindo-lhe aprovar, supervisionar e fiscalizar o cumprimento:

- a) Do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- b) Das instruções de segurança da aviação civil;
- c) Das circulares de informação aeronáutica;
- d) Do Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil;
- e) Do Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil;
- f) Dos programas de segurança e de formação das entidades reguladas aprovados.

4 — A execução das decisões da ANSAC é assegurada pelo gabinete de facilitação e segurança da aviação civil, integrado na estrutura orgânica da ANAC, com funções específicas de inspeção e auditoria da facilitação e da segurança, competindo-lhe, nomeadamente, promover, orientar e fiscalizar o cumprimento das normas, recomendações e procedimentos aprovados e a efetividade da sua aplicação.

Artigo 5.º

Estrutura e funcionamento no plano da operação e gestão

1 — A gestão do SNSAC é exercida pela ANSAC, assessorada pelo seu serviço executivo e pela Comissão Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo e de Segurança da Aviação Civil (CNFALSEC).

2 — A nível aeroportuário, o SNSAC é composto por:

- a) Diretor do aeroporto;
- b) Gabinete de segurança do aeroporto;
- c) Centro de operações de emergência;
- d) Centro de operações de segurança do aeródromo;



- e) Comissão aeroportuária de facilitação e segurança (CAFALSEC);
- f) Comandante da aeronave de matrícula nacional, durante o voo.

SECÇÃO II

Órgãos e serviços do Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil

Artigo 6.º

Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil

1 — Nos termos da legislação nacional e europeia, a ANSAC é o presidente do conselho de administração da ANAC, que exerce as suas competências em todo o território nacional e no espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado Português.

2 — AANSAC, enquanto responsável pelo sistema nacional de segurança da aviação civil, faz parte do conselho superior de segurança interna e do gabinete coordenador de segurança.

Artigo 7.º

Competências

1 — Sem prejuízo de outras competências previstas na lei, compete à ANSAC:

- a) Supervisionar e coordenar o SNSAC;
- b) Estabelecer e supervisionar os sistemas de segurança da aviação civil e de facilitação do transporte aéreo;
- c) 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;
- d) Aprovar os programas de segurança de todas as entidades que tenham responsabilidade pela implementação das normas de base comuns e demais medidas de segurança da aviação, nomeadamente, aeródromos, transportadoras aéreas, prestadores de serviços de assistência em escala, prestadores de serviços de navegação aérea, agentes reconhecidos, expedidores conhecidos, expedidores avançados, agente reconhecido de um país terceiro validado UE, expedidor conhecido de um país terceiro validado UE, fornecedores reconhecidos e conhecidos de provisões de bordo e fornecedores conhecidos de provisões do aeroporto;
- e) Aprovar os programas de formação em segurança da aviação civil;
- f) Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos vigentes em matéria de facilitação e segurança da aviação civil;
- g) Propor a revisão do PNSAC em função das normas legais vigentes e das normas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional e da Conferência Europeia da Aviação Civil, no âmbito da segurança da aviação;
- h) Definir, através de regulamentos ou determinações, as regras necessárias à concretização e aplicação da regulamentação comunitária, bem como de normas e recomendações e outras disposições emanadas da Organização da Aviação Civil Internacional e da Conferência Europeia da Aviação Civil;
- i) Autorizar, sem prejuízo dos critérios de derrogação aplicáveis previstos no Regulamento (UE) n.º 1254/2009, da Comissão, de 18 de dezembro de 2009, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2096, de 30 de novembro de 2016, procedimentos especiais de segurança ou isenções para a proteção e segurança das zonas do lado ar dos aeroportos, desde que haja apenas uma aeronave de cada vez a ser sujeita a operações de carga, descarga, embarque ou desembarque na área crítica da zona restrita de segurança;
- j) Estabelecer as categorias de outras pessoas que não sejam passageiros, designadamente forças de segurança, de investigação policial e de autoridade pública alfandegária ou de controlo

de estrangeiros e fronteiras, pessoas afetas a serviços de limpeza ou manutenção, e que devem ser sujeitas a processos de rastreio especiais ou que podem ser isentas de rastreio;

k) Estabelecer critérios objetivos, não discriminatórios e proporcionais de controlo de passageiros sujeitos a processos de rastreio especiais ou que podem ser isentos de rastreio, designadamente membros do Governo, do corpo diplomático ou de governos de países estrangeiros em viagens de serviço ou oficiais bem como militares das Forças Armadas e elementos das forças de segurança em missão de serviço;

l) Estabelecer as categorias de bagagem de cabina que devem ser sujeitas a processos de rastreio especiais ou que podem ser isentas de rastreio;

m) Estabelecer as categorias de bagagem de porão que devem ser sujeitas a processos de rastreio especiais ou que podem ser isentas de rastreio;

n) Estabelecer as categorias de veículos que devem ser sujeitas a processos de controlo especiais ou que podem ser isentas de controlo;

o) Aprovar a frequência e os meios com que se realizam as rondas, a vigilância e outros controlos físicos das infraestruturas aeroportuárias;

p) Aprovar agentes reconhecidos, expedidores conhecidos, fornecedores de provisões de bordo, fornecedores reconhecidos de provisões de bordo e fornecedores conhecidos de provisões de aeroporto, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável;

q) Certificar pessoas para o exercício de determinadas funções de segurança da aviação, cujo exercício esteja condicionado a um processo de avaliação e certificação prévio, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil;

r) Emitir e autorizar a emissão de cartões de identificação aeroportuária, que permitam o acesso a mais do que um aeroporto nacional, e os certificados de tripulante, de modelo a fixar por regulamento da ANAC, tendo em consideração os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável;

s) Inserir, modificar e eliminar da base de dados da União Europeia relativa à segurança da cadeia de abastecimento, os dados relativos aos agentes reconhecidos e expedidores conhecidos, e fornecedores reconhecidos de provisões de bordo que haja aprovado, nas situações previstas nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável;

t) Designar as companhias que atuam na qualidade de ACC3 e informar a Comissão, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns e demais legislação aplicável;

u) Convocar e presidir as reuniões da CNFALSEC;

v) Determinar a aplicação de medidas mais restritivas, nos termos previstos no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008;

w) Notificar as entidades, de acordo com as normas aplicáveis à disseminação de informação classificada e com a necessidade de conhecer, de todas as obrigações e deveres que devam cumprir cuja difusão não seja de carácter público;

x) Determinar a instauração e instrução de processos de contraordenação relativos às infrações previstas no presente decreto-lei.

2 — A ANSAC pode delegar no dirigente do serviço executivo as competências previstas nas alíneas d) a f) do número anterior.

3 — As determinações e regulamentos da ANSAC reservadas ou classificadas são designadas por «Instruções de Segurança» e são notificadas às entidades que delas devam ter conhecimento.

4 — As entidades a que se refere o número anterior são identificadas e assumem a responsabilidade da confidencialidade e reserva dos documentos que lhe são confiados.

5 — As instruções de segurança mencionadas no n.º 3 são emitidas pela ANSAC, ao abrigo das suas competências regulamentares, para que se execute uma determinada ação ou sejam adotadas determinadas medidas, bem como contendo o método a utilizar para as mesmas.

6 — A aprovação das instruções de segurança pode ser precedida de parecer da CNFALSEC através da subcomissão pertinente.

7 — As instruções de segurança em vigor são mantidas num repositório digital de acesso reservado no sítio na Internet da ANAC.



Artigo 8.º

Gabinete de facilitação e segurança da aviação civil

1 — O gabinete de facilitação e segurança da aviação civil é o serviço executivo que assessorar a ANSAC, de quem depende funcional e hierarquicamente.

2 — Sem prejuízo de outras competências que lhe sejam cometidas, compete ao gabinete de facilitação e segurança da aviação civil:

- 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 em segurança da aviação civil;
- d) Realizar auditorias, inspeções, testes, inquéritos e investigações 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 atividades 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;
- j) Difundir pelas entidades, de acordo com o princípio da necessidade de conhecer, toda a documentação não pública e manter o respetivo registo de distribuição;
- k) Emitir os cartões de aeroportos nacionais e manter o respetivo registo;
- l) Emitir os certificados de tripulante e manter o respetivo registo;
- m) Assegurar o funcionamento do subregisto da ANAC, de acordo com a legislação aplicável, sob a supervisão do registo central do Gabinete Nacional de Segurança;
- n) Gerir as bases de dados relativas à certificação de pessoal de segurança, de cartões de identificação aeroportuária e de certificados de tripulante, de forma a assegurar o cumprimento da legislação aplicável, nomeadamente, no âmbito da proteção de dados pessoais;
- o) Garantir a participação nacional nas auditorias e inspeções de segurança da aviação fora do território nacional, promovidas pelas organizações internacionais de que Portugal faz parte.

Artigo 9.º

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

1 — A CNFALSEC funciona por subcomissões temporárias, constituídas pela ANSAC, em função das matérias específicas a tratar e destinam-se, no âmbito das suas áreas de especialidade, a estabelecer a coordenação entre as várias entidades e serviços que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos de facilitação e segurança, nos respetivos âmbitos.

2 — A CNFALSEC, através das suas subcomissões, tem funções de natureza consultiva junto da ANSAC, pronunciando-se, em termos gerais, nos domínios da racionalização e eficiência da exploração aeroportuária e do transporte aéreo, em matéria de facilitação e ainda para a prevenção de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

3 — A ANSAC pode determinar a constituição de subcomissões permanentes de segurança, para o estudo e desenvolvimento de estratégias e procedimentos de segurança da aviação civil, e de facilitação, para o estudo e desenvolvimento de estratégias e procedimentos de facilitação da aviação civil.

4 — Por determinação e convocatória da ANSAC, e sempre que se justifique, a CNFALSEC pode reunir em plenário de todas as comissões.



Artigo 10.º

Constituição

1 — Podem integrar as subcomissões especializadas da CNFALSEC, as seguintes entidades:

- a) A ANSAC, que preside;
- b) O secretariado, constituído por membro designado do gabinete de facilitação e segurança da aviação civil;
- c) Um representante da Força Aérea Portuguesa;
- d) Um representante do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna;
- e) Um representante da Guarda Nacional Republicana;
- f) Um representante da Polícia de Segurança Pública;
- g) Um representante da Polícia Judiciária;
- h) Um representante do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;
- i) Um representante do Serviço de Informações de Segurança;
- j) Um representante do Serviço de Informações Estratégicas de Defesa;
- k) Um representante do Centro Nacional de Cibersegurança;
- l) Um representante da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil;
- m) Um representante da Autoridade Tributária e Aduaneira;
- n) Um representante da Autoridade Aeronáutica Nacional;
- o) Um representante do Protocolo do Estado Português;
- p) Um representante da Direção-Geral de Saúde;
- q) Um representante da Direção-Geral de Alimentação e Veterinária;
- r) Um representante do Instituto do Turismo de Portugal, I. P.;
- s) Um representante de cada entidade gestora aeroportuária;
- t) Um representante de cada prestador de serviços de navegação aérea;
- u) Um representante da associação representativa das transportadoras aéreas;
- v) Um representante dos CTT — Correios de Portugal, S. A., e de operadores de serviços postal em atividade;
- w) Um representante das associações do transporte aéreo e de pilotos de linha aérea;
- x) Um representante das empresas de assistência em escala.

2 — As entidades correspondentes das regiões autónomas, quando existam, têm igualmente representação nas subcomissões.

3 — As subcomissões permanentes de facilitação e segurança são presididas pela ANSAC, sendo constituídas pelas entidades referidas no n.º 1.

4 — A ANSAC pode fazer-se representar na presidência da comissão e das subcomissões pelo dirigente do respetivo serviço executivo.

Artigo 11.º

Atribuições

1 — São atribuições da CNFALSEC:

- a) Elaborar e propor recomendações e procedimentos de facilitação e de segurança, tendo em conta as disposições emanadas dos organismos nacionais e internacionais da aviação civil e constantes das convenções e acordos de que Portugal seja parte;
- b) 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;
- c) Promover a troca de informação, pareceres, comunicações e relatórios com os organismos nacionais e internacionais da aviação civil;
- d) Emitir parecer sobre projetos legislativos em matéria de facilitação e segurança da aviação civil, quando determinado pela ANSAC;



- e) Participar na preparação de reuniões nacionais ou internacionais sobre facilitação e segurança da aviação civil, sempre que solicitado pelo presidente da comissão;
- f) Pronunciar-se sobre as propostas e sugestões que sejam apresentadas pelas CAFALSEC;
- g) Emitir parecer sobre instruções de segurança e qualquer assunto que lhe seja submetido pela ANSAC;
- h) Aprovar o respetivo regulamento interno de funcionamento e os relativos ao funcionamento das comissões aeroportuárias, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

2 — A subcomissão permanente de segurança, sempre que seja constituída, pode ter todas as atribuições da CNFALSEC relativas à segurança da aviação civil.

3 — A subcomissão permanente de facilitação, sempre que seja constituída, pode ter todas as atribuições da CNFALSEC relativas à facilitação da aviação civil.

Artigo 12.º

Funcionamento

1 — A CNFALSEC reúne sempre que seja convocada pela ANSAC, ou por dois terços dos seus membros, com 30 dias de antecedência.

2 — Em situações de emergência, a CNFALSEC pode ser convocada por qualquer meio expedito de comunicação dos seus membros e reunir sem divulgação prévia da agenda.

3 — De cada reunião é lavrada uma ata, e aprovada pelos intervenientes, a qual deve ser remetida ao serviço executivo da ANSAC e aos demais membros da CNFALSEC, no prazo máximo de 30 dias úteis após a realização da reunião.

4 — As subcomissões de facilitação e segurança da aviação civil reúnem sempre que determinado pela ANSAC, aplicando-se o disposto nos n.ºs 2 e 3.

SECÇÃO III

Serviços e agentes do SNSAC nos aeródromos

Artigo 13.º

Diretor do aeródromo

1 — Compete ao diretor do aeródromo, no âmbito da segurança aeroportuária:

- a) Supervisionar e coordenar o sistema de segurança aeroportuária, definido no programa de segurança do aeródromo;
- b) Assegurar a implementação e a operação do centro de operações de emergência;
- c) Assegurar a implementação e o funcionamento do centro de operações de segurança do aeródromo;
- d) Aprovar regras de procedimento em execução e adaptação local das normas legais e regulamentares em matéria de segurança da aviação civil;
- e) Assegurar a aplicação do cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos vigentes em matéria de segurança da aviação civil;
- f) Submeter o programa de segurança do aeródromo à aprovação da ANSAC;
- g) Dar cumprimento às orientações e determinações da ANSAC;
- h) Autorizar, com a observância dos requisitos previstos nas normas de base comuns e demais legislação aplicável, a emissão de cartões de identificação aeroportuária que permitam o acesso ao lado ar ou à zona restrita de segurança, ou a partes desta, do respetivo aeródromo;
- i) Convocar e presidir as reuniões da CAFALSEC;
- j) Informar o serviço executivo da ANSAC, sobre o estado de implementação das normas, recomendações e procedimentos em vigor, no respetivo aeroporto ou aeródromo, sempre que solicitado.



2 — A violação dos deveres previstos no número anterior, por parte do diretor do aeródromo, dá lugar à instauração do processo especial previsto no artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, na sua redação atual.

Artigo 14.º

Gabinete de segurança do aeródromo

O gabinete de segurança do aeródromo, coordenado pelo gestor de segurança do aeródromo, implementa as medidas e executa as tarefas definidas pelo diretor do aeródromo, no âmbito da segurança aeroportuária.

Artigo 15.º

Centro de operações de emergência e posto de comando móvel

1 — O centro de operações de emergência é o serviço de coordenação de situações de emergência presidido pelo diretor do aeródromo.

2 — A localização, a composição e o funcionamento do centro de operações de emergência são definidos em cada aeródromo nos respetivos planos de emergência e no programa de segurança, tendo por base as recomendações constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e dos Documentos 8973 e 9137 (Parte 7), ambos da Organização da Aviação Civil Internacional, e em articulação com o definido no Plano de Coordenação, Controlo e Comando Operacional das Forças e Serviços de Segurança, aprovado por Deliberação do Conselho de Ministros de 25 de março de 2010.

3 — Compete ao centro de operações de emergência centralizar e encaminhar, nomeadamente, para o gabinete coordenador de segurança, toda a informação disponível, atualizada, relativa aos incidentes de segurança.

4 — O posto de comando móvel é um posto não fixo onde o diretor do aeródromo tem condições de receber e difundir informação e de tomar decisões relativas às operações de socorro.

Artigo 16.º

Centro de operações de segurança do aeródromo

1 — O centro de operações de segurança do aeródromo é o serviço de coordenação e direção das operações de segurança aeroportuária e é responsável pela gestão do sistema de videovigilância do aeródromo.

2 — O centro de operações de segurança do aeródromo funciona na dependência do diretor do aeródromo, sem prejuízo da autonomia técnica e tática conferida por lei às forças e serviços de segurança que o integram.

3 — A operação do centro de operações de segurança do aeródromo é assegurada pela força de segurança competente, nos termos previstos no presente decreto-lei.

Artigo 17.º

Comissão aeroportuária de facilitação e segurança da aviação civil

1 — A CAFALSEC coadjuva o diretor do aeródromo no âmbito das suas competências em matéria de facilitação e segurança aeroportuária.

2 — A CAFALSEC visa assegurar a coordenação entre as várias entidades locais intervenientes nos domínios da facilitação e da segurança, nos aeroportos e aeródromos abertos ao tráfego comercial regular.

3 — As funções da CAFALSEC são desempenhadas pelo diretor do aeródromo nos aeroportos ou aeródromos que processem apenas tráfego aéreo comercial não regular, com uma média mensal inferior a quatro voos diários, devendo solicitar a colaboração das entidades que constituem a CAFALSEC, quando existam na localidade onde se situa o aeroporto ou aeródromo.



4 — Sempre que seja necessário discutir assuntos do foro exclusivo da segurança da aviação civil de carácter sensível, pode reunir uma subcomissão de segurança, constituída exclusivamente por membros das forças de segurança e outros membros credenciados pelo Gabinete Nacional de Segurança e que desempenhem funções de gestor de segurança nas respetivas entidades.

Artigo 18.º

Constituição

1 — A CAFALSEC é constituída pelas seguintes entidades:

- a) O diretor do aeródromo, que preside;
- b) O gestor de segurança.
- c) Um responsável da Guarda Nacional Republicana ou Polícia de Segurança Pública, em função da localização onde se situa o aeroporto ou aeródromo;
- d) Um representante da Polícia Judiciária;
- e) Um representante do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;
- f) Um representante do Serviço de Informações de Segurança;
- g) O responsável pela alfândega ou pela delegação aduaneira do aeroporto ou aeródromo;
- 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 aeródromo;
- j) Um representante da entidade que represente o turismo, na área do aeroporto ou aeródromo;
- k) Representante das transportadoras aéreas nacionais que operam no aeroporto ou aeródromo;
- l) Representante dos prestadores de serviço de assistência em escala que operam no aeródromo;
- m) Um representante permanente eleito pelas companhias aéreas estrangeiras a operar em Portugal, a ser indicado pela respetiva entidade associativa.

2 — Qualquer das entidades referidas no número anterior pode designar um substituto, não podendo este fazer-se representar por outrem.

3 — A ANSAC ou um representante do gabinete de facilitação e segurança da aviação civil podem participar nas reuniões da CAFALSEC.

4 — A ANSAC deve ser notificada com a antecedência mínima de cinco dias, sobre a data e agenda da reunião.

5 — O diretor do aeródromo designa um funcionário para exercer as funções de secretário.

6 — Por decisão do diretor do aeródromo, sob proposta de qualquer membro da CAFALSEC, podem participar nas reuniões desta, outras entidades públicas ou privadas, sempre que se mostre necessária e conveniente a sua participação.

Artigo 19.º

Atribuições

São competências da CAFALSEC:

- a) Colaborar na definição das condições de aplicação das normas, recomendações e procedimentos de facilitação e de segurança estabelecidos para a respetiva infraestrutura aeroportuária, tendo em conta as características locais;
- b) Colaborar na elaboração do programa 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 centro de operações de emergência;
- c) Dar parecer, no âmbito da facilitação e da segurança, sobre os projetos de construção, instalação ou remodelação das infraestruturas 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;
- e) Aprovar o respetivo regulamento interno de funcionamento e os relativos ao funcionamento das comissões aeroportuárias, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

Artigo 20.º

Funcionamento

- 1 — A CAFALSEC reúne ordinariamente, em sessão plenária, trimestralmente.
- 2 — A CAFALSEC reúne, extraordinariamente, sempre que seja convocada pelo diretor do aeródromo, ou por dois terços dos seus membros, com 15 dias de antecedência.
- 3 — As decisões tomadas com a oposição das entidades diretamente interessadas na matéria em causa podem ser propostas à ANSAC para agendamento e discussão na CNFALSEC.
- 4 — De todas as reuniões é lavrada ata, aprovada e subscrita pelos intervenientes, a qual deve ser remetida ao serviço executivo da ANSAC, no prazo máximo de 30 dias após a realização da reunião.

CAPÍTULO III

Responsabilidades das entidades

Artigo 21.º

Programas de segurança

- 1 — Todas as entidades responsáveis pela aplicação das normas de base comuns e demais legislação aplicável em território nacional devem ter um programa de segurança, sujeito à aprovação da ANSAC.
- 2 — O programa de segurança deve descrever os métodos e procedimentos que a entidade aplica para dar cumprimento às disposições do presente decreto-lei, às normas de base comuns e demais legislação aplicável.
- 3 — O programa de segurança deve ainda incluir disposições relativas ao controlo de qualidade que descrevam a forma como a entidade monitoriza o cumprimento desses métodos e procedimentos.
- 4 — A elaboração dos programas de segurança de infraestruturas aeroportuárias deve ser coordenada com a autoridade policial local e com a participação da CAFALSEC.
- 5 — As entidades estrangeiras que desenvolvam a sua atividade em território nacional devem dispor de um programa de segurança ou documento equivalente, no qual descrevem os métodos e procedimentos que a entidade aplica para dar cumprimento às disposições do presente decreto-lei, às normas de base comuns e demais legislação aplicável, bem como disposições relativas ao controlo de qualidade que descrevam a forma como a entidade monitoriza o cumprimento desses métodos e procedimentos, relativamente às atividades que desenvolvam em território nacional.
- 6 — Os programas de segurança ou equivalentes de entidades estrangeiras a desenvolver a sua atividade em território nacional são sujeitos à homologação da ANSAC.

Artigo 22.º

Responsabilidades das entidades gestoras aeroportuárias

- 1 — Sem prejuízo de outras responsabilidades que lhe sejam legalmente cometidas, no âmbito da implementação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, são da responsabilidade das entidades gestoras aeroportuárias, independentemente da subcontratação desses serviços e em cumprimento das disposições do presente decreto-lei, as normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável:
 - a) Elaborar, aplicar e manter atualizado um programa de segurança que descreva os métodos e procedimentos que a entidade gestora aeroportuária aplica, bem como os procedimentos

de controlo de qualidade interna que a entidade gestora aeroportuária adota para monitorizar o cumprimento dos requisitos da sua responsabilidade;

b) Definir os limites entre o lado terra e o lado ar e as zonas restritas de segurança, as respetivas áreas críticas de segurança e os respetivos pontos de controlo de acesso;

c) Implementar mecanismos adequados de controlo de acesso de pessoas e veículos à zona restrita de segurança do aeroporto;

d) Submeter a zona restrita de segurança a uma verificação de segurança quando se verifique, ou haja uma suspeita de se ter verificado, um acesso não autorizado;

e) Emitir nos termos do artigo 41.º os cartões de identificação aeroportuária e os livre-trânsitos de veículos e manter um registo atualizado dos mesmos;

f) Emitir e disponibilizar, em todos os pontos de acesso à zona restrita de segurança do aeroporto, listagens de cartões de identificação aeroportuária e livre-trânsitos de veículos válidos extraviados, furtados e não devolvidos, ou implementar outro sistema que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de tentativas de utilização indevida destes cartões;

g) Implementar os procedimentos de rastreio de segurança das pessoas que não sejam passageiros e dos objetos que transportem antes de lhes ser permitido o acesso à zona restrita de segurança;

h) Implementar os procedimentos de controlo dos veículos antes de lhes ser permitido o acesso às zonas restritas de segurança;

i) Implementação de procedimentos que garantam que toda a carga e correio foram submetidos aos controlos de segurança adequados antes de serem carregados numa aeronave;

j) Implementar os procedimentos de rastreio dos passageiros e respetivas bagagens de cabina antes de lhes ser permitido o acesso às zonas restritas de segurança;

k) Implementar os procedimentos relativos à proteção de passageiros e bagagem de cabina;

l) Implementar os procedimentos de restrições e rastreio de líquidos, aerossóis e géis, transportados pelos passageiros em bagagem de cabina antes de ser permitido o seu transporte para as zonas restritas de segurança;

m) Implementar os procedimentos de rastreio de bagagem de porão antes do seu carregamento nas aeronaves;

n) Implementar os procedimentos relativos à proteção de bagagem de porão;

o) Implementar os procedimentos de rastreio de bagagem de porão não acompanhada, quando identificada como tal antes do seu carregamento nas aeronaves;

p) A implementação dos procedimentos de rastreio do correio e material da transportadora aérea;

q) A implementação de procedimentos de verificação prévia e conservação da documentação que acompanha as peças sobressalentes para efeitos de isenção de rastreio de segurança das mesmas;

r) A designação de fornecedores conhecidos de provisões de aeroporto;

s) Implementar procedimentos relativos aos controlos de segurança ou ao rastreio de provisões de bordo e de aeroporto e à sua proteção;

t) Implementar procedimentos relativos ao recrutamento a todo o pessoal que desempenhe funções no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;

u) Garantir a formação adequada e a respetiva certificação, se aplicável de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;

v) Utilizar os equipamentos de segurança previstos e nos moldes definidos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, devidamente homologados pela ANSAC;

w) Nos aeroportos habilitados a processar voos extra União Europeia, criar um espaço com delimitação física inamovível com apoio sanitário e de acesso controlado, para onde são dirigidos os passageiros em trânsito ou transferência sobre os quais, da análise de risco, tenha resultado informação que justifique um cuidado acrescido;

x) A implementação de medidas de segurança no lado terra das infraestruturas aeroportuárias e delimitação entre o lado terra e o lado ar, com base nas determinações da ANSAC e no estabelecido no PNSAC de acordo com a avaliação de risco efetuada pelas forças de segurança;



y) A implementação de um sistema de controlo de qualidade que permita monitorizar o cumprimento dos requisitos da responsabilidade da entidade gestora aeroportuária.

2 — A circulação de passageiros desde a saída da aeronave até ao interior das instalações aeroportuárias e desde as instalações aeroportuárias até ao interior da aeronave é da responsabilidade da entidade gestora aeroportuária, das empresas de segurança privada, das empresas de assistência em escala e das forças e serviços de segurança, nas respetivas áreas de jurisdição e competência de atuação.

Artigo 23.º

Responsabilidades das transportadoras aéreas

Sem prejuízo de outras responsabilidades que lhe sejam legalmente cometidas, no âmbito do cumprimento das disposições do presente decreto-lei, das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, é da responsabilidade das transportadoras aéreas:

a) Elaborar, aplicar e manter atualizado um programa de segurança que descreva os métodos e procedimentos que a transportadora aérea aplica bem como os procedimentos de controlo de qualidade interna aplicáveis na monitorização do cumprimento dos requisitos da sua responsabilidade;

b) Implementar os procedimentos relativos às verificações de segurança das respetivas aeronaves;

c) Implementar os procedimentos relativos à proteção das respetivas aeronaves;

d) Implementar os procedimentos necessários à prestação de informação aos passageiros, antes do registo e independentemente da forma deste, sobre artigos proibidos em bagagem de cabina e porão;

e) Implementar procedimentos destinados a proteger ou manter sob vigilância os materiais da transportadora aérea destinados ao processamento de passageiros, que possam ser utilizados para comprometer a segurança da aviação;

f) Implementar procedimentos para assegurar que os materiais da transportadora aérea destinados ao processamento de passageiros descartados ou usados, que possam ser utilizados para facilitar o acesso não autorizado ou para mover bagagens para as zonas restritas de segurança ou para as aeronaves, são destruídos ou invalidados;

g) Implementar procedimentos que assegurem que os sistemas de admissão e registo de passageiros são geridos de forma a evitar acessos não autorizados;

h) Informar o piloto comandante da aeronave sempre que esteja previsto o embarque de um passageiro potencialmente causador de distúrbios e assegurar que as medidas adequadas e legalmente previstas são aplicadas;

i) Implementar medidas que impeçam a entrada de pessoas não autorizadas na cabina de pilotagem durante o voo;

j) Assegurar que os tripulantes técnicos e de cabina recebem formação adequada para prevenir e impedir a perpetração de atos de interferência ilícita durante o voo;

k) Implementar procedimentos de reconciliação de bagagem de porão, que assegurem que em cada voo apenas são transportadas as bagagens de porão dos passageiros que embarcaram, de acordo com os requisitos e sem prejuízo das exceções previstas nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável;

l) Implementar procedimentos que assegurem que toda a bagagem de porão não acompanhada é identificada como tal antes de ser submetida a rastreio de segurança;

m) Implementar procedimentos que assegurem o cumprimento dos requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, relativos aos controlos de segurança a aplicar a um ACC3;

n) Nomear um responsável geral, em nome da transportadora aérea, pela aplicação das disposições de segurança em matéria de carga ou correio no que respeita à operação de carga pertinente;



- o) Assegurar validação da União Europeia para efeitos da segurança da aviação no que respeita às operações de carga pertinentes num aeroporto relativamente ao qual é exigida a designação ACC3, se aplicável;
- p) Identificar, antes de serem submetidos a rastreio, a qualidade em que o correio e os materiais da transportadora aérea são transportados, a fim de assegurar que lhes são aplicados os métodos de rastreio adequados;
- q) Designar fornecedores conhecidos de provisões de bordo;
- r) Aplicar os controlos de segurança ou o rastreio previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, às provisões de bordo que entrega às respetivas aeronaves e a sua proteção, desde que esses controlos são aplicados até à entrega das provisões de bordo nas aeronaves;
- s) Implementar procedimentos relativos ao recrutamento de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;
- t) Garantir a formação adequada e a respetiva certificação, se aplicável de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;
- u) Implementar um sistema de controlo de qualidade que permita monitorizar o cumprimento dos requisitos da responsabilidade da transportadora aérea;
- v) Assegurar que apenas aceitam para transporte remessas de carga e correio, previamente submetidas aos controlos de segurança adequados, ou consideradas isentas, ou submetidas a rastreio, por um agente reconhecido;
- w) Utilizar os meios ou métodos de rastreio mais adequados e fiáveis tendo em consideração a natureza das provisões de bordo, incluindo os equipamentos de segurança previstos e nos moldes definidos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, devidamente homologados pela ANSAC;
- x) Assegurar que o desembarque do passageiro expulso, inadmissível ou deportado ocorra após a chegada e entrega às autoridades competentes do aeroporto de destino.

Artigo 24.º

Responsabilidade do 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.
- 2 — O comandante da aeronave é detentor, durante o voo, dos necessários poderes de autoridade, designadamente os previstos na Convenção de Tóquio, referente às infrações e a certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves, ratificada através do Decreto-Lei n.º 45 904, de 5 de setembro de 1964, tendo em vista assegurar a proteção da aeronave e das pessoas e bens a bordo.
- 3 — Durante o voo, o comandante da aeronave é o responsável pela disciplina e detém a autoridade sobre a tripulação e os passageiros a bordo, competindo-lhe assegurar que todas as medidas e procedimentos de segurança em terra foram aplicados antes de iniciar o voo.
- 4 — O comandante da aeronave de registo nacional reporta diretamente à ANSAC todos os incidentes de segurança ocorridos durante o voo.

Artigo 25.º

Responsabilidades dos agentes reconhecidos

Sem prejuízo de outras responsabilidades que lhe sejam legalmente cometidas, no âmbito da implementação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, é da responsabilidade dos agentes reconhecidos:

- a) Elaborar, aplicar e manter atualizado um programa de segurança que descreva os métodos e procedimentos que o agente reconhecido aplica para dar cumprimento às disposições do presente decreto-lei, às normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação



aplicável, bem como os procedimentos de controlo de qualidade interna que aplica para monitorizar o cumprimento dos requisitos da sua responsabilidade;

- b) Requerer a aprovação ou a renovação do respetivo estatuto nas instalações especificadas;
- c) Informar a autoridade competente de quaisquer alterações relacionadas com o seu certificado de operador económico autorizado, referido na regulamentação aduaneira, se aplicável;
- d) Designar pelo menos uma pessoa em cada instalação como responsável pela aplicação do programa de segurança apresentado;
- e) Implementar procedimentos de aceitação de carga e correio aéreos, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil;
- f) Implementar procedimentos relativos ao controlo de segurança ou rastreio da carga e correio aéreos, de acordo com os requisitos e sem prejuízo das exceções previstas nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil;
- g) Assegurar que, após a realização dos controlos de segurança ou rastreio da carga e correio aéreos, o acesso sem escolta a essas remessas é reservado a pessoas autorizadas, sendo protegidas contra interferências não autorizadas até serem entregues a outro agente reconhecido ou a outra transportadora aérea, através de proteção física que impeça a introdução de artigos proibidos, ou vigilância, limitando, nesse caso, o seu acesso aos responsáveis pela proteção e manuseamento da carga;
- h) Assegurar que as remessas de carga e correio são acompanhadas da informação constante da documentação prevista nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável;
- i) Garantir que todo o pessoal que realiza controlo de segurança ou rastreio, ou que tem acesso a carga e correio aéreos submetidos ao controlo de segurança necessário, foi recrutado e recebeu formação adequada, bem como a respetiva certificação, se aplicável, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil;
- j) Utilizar os meios ou métodos de rastreio mais adequados e fiáveis tendo em consideração a natureza das remessas, incluindo os equipamentos de segurança previstos e nos moldes definidos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, devidamente homologados pela ANSAC;
- k) Implementar um sistema de controlo de qualidade que permita monitorizar o cumprimento dos requisitos da responsabilidade do agente reconhecido;
- l) Designar expedidores avançados, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável;
- m) Manter uma base de dados relativa aos seus expedidores avançados, com as informações previstas nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, e de acordo com a demais legislação aplicável;
- n) Retirar o estatuto aos expedidores avançados por si designados, por iniciativa própria ou por indicação da autoridade competente, nos casos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, e de acordo com a demais legislação aplicável.

Artigo 26.º

Responsabilidades dos expedidores conhecidos

Sem prejuízo de outras responsabilidades que lhe sejam legalmente cometidas, no âmbito da implementação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, são da responsabilidade dos expedidores conhecidos:

- a) Elaborar, aplicar e manter atualizado um programa de segurança que descreva os métodos e procedimentos que o expedidor conhecido aplica para dar cumprimento às disposições do presente decreto-lei, às normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, bem como os procedimentos de controlo de qualidade interna que aplica para monitorizar o cumprimento dos requisitos da sua responsabilidade;
- b) Requerer a aprovação ou a renovação do respetivo estatuto nas instalações especificadas;
- c) Informar a autoridade competente de quaisquer alterações relacionadas com o seu certificado de operador económico autorizado referido na regulamentação aduaneira, se aplicável;

- d) Designar pelo menos uma pessoa em cada instalação como responsável pela aplicação do programa de segurança apresentado;
- e) Garantir um nível de segurança nas instalações suficiente para proteger contra interferências não autorizadas a carga aérea e o correio aéreo identificável;
- f) Proteger durante a produção, embalagem, armazenamento, expedição ou transporte, conforme o caso, a carga e o correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas;
- g) Garantir o recrutamento, a formação adequada e a respetiva certificação, se aplicável, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;
- h) Informar o agente reconhecido se os controlos de segurança não tiverem sido aplicados a uma remessa, ou se a remessa não for originária do próprio expedidor conhecido;
- i) Implementar um sistema de controlo de qualidade que permita monitorizar o cumprimento dos requisitos da responsabilidade do expedidor conhecido ou expedidor avençado, respetivamente.

Artigo 27.º

Responsabilidades do fornecedor reconhecido e conhecido de provisões de bordo

Sem prejuízo de outras responsabilidades que lhe sejam legalmente cometidas, no âmbito da implementação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, é da responsabilidade dos fornecedores reconhecidos e fornecedores conhecidos de provisões de bordo:

- a) Elaborar, aplicar e manter atualizado um programa de segurança que descreva os métodos e procedimentos que o fornecedor reconhecido ou fornecedor conhecido de provisões de bordo aplica para dar cumprimento às disposições do presente decreto-lei, às normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, bem como os procedimentos de controlo de qualidade interna que aplica para monitorizar o cumprimento dos requisitos da sua responsabilidade;
- b) Implementar os controlos de segurança de provisões, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil;
- c) Implementar procedimentos relativos ao recrutamento, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;
- d) Garantir a formação adequada e a respetiva certificação, se aplicável, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;
- e) Implementar um sistema de controlo de qualidade que permita monitorizar o cumprimento dos requisitos da responsabilidade do fornecedor reconhecido ou fornecedor conhecido de provisões de bordo;
- f) Utilizar os meios ou métodos de rastreio mais adequados e fiáveis tendo em consideração a natureza das provisões, incluindo os equipamentos de segurança previstos e nos moldes definidos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, devidamente homologados pela ANSAC.

Artigo 28.º

Responsabilidades dos expedidores avençados

Sem prejuízo de outras responsabilidades que lhe sejam legalmente cometidas, no âmbito da implementação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, são da responsabilidade dos expedidores avençados:

- a) Implementar e aplicar as instruções de segurança da aviação para expedidores avençados, facultadas pelo agente reconhecido que o designou;



b) Implementar e aplicar as obrigações constantes da declaração de compromisso de expedidor avençado, ou das que decorrem da titularidade do seu certificado operador económico autorizado, se aplicável;

c) Designar pelo menos um responsável pela segurança em cada instalação pela aplicação do programa de segurança apresentado;

d) Garantir a formação adequada, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;

e) Informar o agente reconhecido que o designou se os controlos de segurança não tiverem sido aplicados a uma remessa, ou se a remessa não for originária do próprio expedidor avençado;

f) Implementar um sistema de controlo de qualidade que permita monitorizar o cumprimento dos requisitos da responsabilidade do expedidor conhecido ou expedidor avençado, respetivamente;

g) Garantir que todo o pessoal que tem acesso a carga e correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários, ou que realiza esses controlos, recebeu instruções de sensibilização, e que foi verificada a sua idoneidade para aceder à carga aérea e correio aéreo identificável.

Artigo 29.º

Responsabilidades do fornecedor conhecido de provisões de aeroporto

Sem prejuízo de outras responsabilidades, que lhe sejam legalmente cometidas no âmbito da implementação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, é da responsabilidade dos fornecedores conhecidos de provisões de aeroporto:

a) Elaborar, aplicar e manter atualizado um programa de segurança que descreva os métodos e procedimentos que o fornecedor conhecido de provisões de aeroporto aplica para dar cumprimento às disposições do presente decreto-lei, às normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, bem como os procedimentos de controlo de qualidade interna que aplica para monitorizar o cumprimento dos requisitos da sua responsabilidade;

b) Implementar o rastreio e os controlos de segurança de provisões de aeroporto, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil;

c) Implementar procedimentos relativos ao recrutamento, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;

d) Garantir a formação adequada e a respetiva certificação, se aplicável, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, de todo o pessoal que desempenhe funções de segurança no âmbito da aplicação das medidas de segurança cuja implementação é da sua responsabilidade, ainda que prestados por terceiros;

e) Implementar um sistema de controlo de qualidade que permita monitorizar o cumprimento dos requisitos da responsabilidade do fornecedor conhecido de provisões de aeroporto;

f) Utilizar os meios ou métodos de rastreio mais adequados e fiáveis tendo em consideração a natureza das provisões, incluindo os equipamentos de segurança previstos e nos moldes definidos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil, devidamente homologados pela ANSAC.

Artigo 30.º

Responsabilidades do gestor de segurança

1 — Os aeródromos, as transportadoras aéreas nacionais, os prestadores de serviços de navegação aérea e de assistência em escala, os agentes reconhecidos, os expedidores conhecidos, os fornecedores reconhecidos de provisões de bordo, os fornecedores conhecidos de provisões de bordo e os fornecedores conhecidos de provisões de aeroporto, e demais entidades que apliquem medidas de controlos de segurança, devem estar organicamente dotados de um gestor de segurança a quem compete:

a) Coordenar a implementação das medidas e procedimentos de segurança da responsabilidade da respetiva entidade;



b) Elaborar e manter atualizado o programa de segurança da entidade, de forma a assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança previstos no presente decreto-lei, nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável;

c) Ser o primeiro elo de comunicação entre a entidade e o serviço executivo da ANSAC, para questões de segurança;

d) Supervisionar a implementação dos procedimentos de segurança de forma a assegurar-se que os mesmos são aplicados de forma efetiva e constante;

e) Ser o elo de ligação com outras entidades e com as forças e serviços de segurança, para questões de segurança;

f) Promover uma cultura de segurança entre todo o pessoal que direta ou indiretamente desempenhe funções na respetiva entidade;

g) Desenvolver planos de contingência para situações de ocorrência de atos de interferência ilícita e promover a efetiva implementação dos planos de contingência aprovados pela ANSAC;

h) Rever e controlar os processos de recrutamento de pessoal;

i) Manter um registo de todos os incidentes de segurança ocorridos nas instalações ou no âmbito das atividades da respetiva entidade;

j) Informar a ANSAC de todos os incidentes de segurança ocorridos nas instalações ou no âmbito das atividades da respetiva entidade;

k) Estar contactável durante, pelo menos, o período horário em que a respetiva entidade desenvolver a sua atividade.

2 — O gestor de segurança depende funcionalmente da administração ou dos representantes legais das entidades previstas no número anterior.

3 — O gestor de segurança do aeródromo depende funcionalmente do diretor do respetivo aeródromo.

4 — A ANSAC avalia previamente se a pessoa designada como gestor de segurança cumpre os requisitos necessários para o desempenho das respetivas funções.

5 — Os requisitos necessários para o desempenho das funções de gestor de segurança são definidos no Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil, a aprovar por regulamento da ANSAC.

6 — Uma pessoa pode assumir as funções de gestor de segurança em mais do que uma entidade em simultâneo, desde que tal acumulação não prejudique o desempenho das tarefas previstas no presente decreto-lei, nas normas de base comuns e demais legislação aplicável.

7 — A acumulação de funções de gestor de segurança em mais do que uma entidade em simultâneo pela mesma pessoa carece de autorização prévia da ANAC.

Artigo 31.º

Guarda Nacional Republicana

1 — A Guarda Nacional Republicana, no âmbito das suas atribuições de segurança interna, contribui para a prevenção e repressão dos atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

2 — No âmbito específico da segurança dos aeródromos nacionais implantados na sua área de competência territorial, compete à Guarda Nacional Republicana implementar as seguintes medidas e procedimentos de segurança da aviação:

a) Assegurar a operação do centro de operações de segurança de aeródromo;

b) Elaborar e aplicar um plano de rondas, vigilância e outros controlos físicos das instalações aeroportuárias, com base numa avaliação do risco, a submeter à aprovação da ANSAC, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil;

c) Emitir parecer prévio e vinculativo sobre a emissão de cartões de identificação aeroportuária que permitam o acesso aos aeródromos, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 41.º

d) Garantir a guarda e o patrulhamento interno e externo dos aeródromos e das respetivas infraestruturas de suporte, nomeadamente, as inerentes à prestação de serviços de navegação aérea e parques de combustíveis;



- e) Garantir a ordem e a tranquilidade públicas e a segurança e a proteção das pessoas e dos bens;
- f) Coordenar, no âmbito das suas competências e atribuições, o conjunto das ações respeitantes às várias situações de contingência;
- g) Assegurar a busca, deteção, remoção e desativação de engenhos explosivos;
- h) Efetuar a tomada de aeronave, objeto de intervenção ilegal, nas situações em que tal seja determinado;
- i) Prevenir e investigar, em articulação com a Autoridade Tributária e Aduaneira, as infrações tributárias, fiscais e aduaneiras, bem como fiscalizar e controlar a circulação de mercadorias sujeitas à ação tributária, fiscal ou aduaneira.

Artigo 32.º

Polícia de Segurança Pública

1 — A Polícia de Segurança Pública, no âmbito das suas atribuições de segurança interna, contribui para a prevenção e repressão dos atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil.

2 — No âmbito específico da segurança dos aeródromos nacionais implantados na sua área de competência territorial e dos aeroportos habilitados a processar voos extra União Europeia, compete à Polícia de Segurança Pública implementar as seguintes medidas e procedimentos de segurança da aviação:

- a) Assegurar a operação do centro de operações de segurança de aeródromo;
- b) Elaborar e aplicar um plano de rondas, vigilância e outros controlos físicos das instalações aeroportuárias, com base numa avaliação do risco, a submeter à aprovação da ANSAC, de acordo com os requisitos previstos nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil;
- c) Emitir parecer prévio e vinculativo sobre a emissão de cartões de identificação aeroportuária que permitam o acesso aos aeródromos situados na sua área de competência territorial e aos aeroportos habilitados a processar voos extracomunitários, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 41.º;
- d) Garantir a guarda e o patrulhamento interno e externo dos aeródromos e das respetivas infraestruturas de suporte, nomeadamente, as inerentes à prestação de serviços de navegação aérea e parques de combustíveis;
- e) Garantir a ordem e a tranquilidade públicas e a segurança e a proteção das pessoas e dos bens;
- f) Coordenar, no âmbito das suas competências e atribuições, o conjunto das ações respeitantes às várias situações de contingência;
- g) Assegurar a busca, deteção, remoção e desativação de engenhos explosivos;
- h) Efetuar a tomada de aeronave, objeto de intervenção ilegal, nas situações em que tal seja determinado.

Artigo 33.º

Serviços de informações

1 — Os serviços de informações do Estado são responsáveis pela recolha e análise de informação, providenciando uma base realista para identificação de ameaças de curto prazo e tendências estratégicas de longo prazo nos riscos para a aviação civil.

2 — O Serviço de Informações de Segurança tem como competência a produção de informações que contribuam para a salvaguarda da segurança interna e a prevenção da sabotagem, do terrorismo, da espionagem e a prática de atos que, pela sua natureza, possam alterar ou destruir o Estado de direito constitucionalmente estabelecido, e assegura as informações relativas à ameaça à segurança da aviação civil.

3 — O Serviço de Informações Estratégicas de Defesa tem como competência produzir informações visando a salvaguarda da independência nacional, dos interesses nacionais e da segurança



externa do Estado Português e assegura as informações necessárias sobre as ameaças de origem externa à segurança interna, no âmbito da segurança da aviação civil.

4 — As informações e avaliações da ameaça produzidas pelos serviços de informações devem ser comunicadas à ANSAC que, no âmbito das suas competências e ouvidas as forças de segurança, pode proceder à adaptação das medidas de segurança em vigor.

Artigo 34.º

Polícia Judiciária

A Polícia Judiciária concorre para a prevenção e repressão dos atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, designadamente quando estes constituam crime, competindo-lhe proceder à sua investigação, quando esta lhe seja cometida pela autoridade judiciária competente para a direção da investigação.

Artigo 35.º

Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

1 — O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras assegura o controlo da circulação de pessoas nas fronteiras, a permanência e atividades de estrangeiros em território nacional, promovendo e executando medidas e ações relacionadas com estas atividades.

2 — O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras contribui para a segurança da aviação civil, competindo-lhe, designadamente:

a) Vigiar e fiscalizar nos postos de fronteira a circulação de pessoas, incluindo a zona internacional dos aeroportos, podendo impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de aeronaves, indocumentados ou em situação irregular;

b) Impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de aeronaves que provenham de aeroportos de risco sob o aspeto sanitário, sem prévio assentimento das competentes autoridades sanitárias;

c) Proceder ao controlo da circulação de pessoas nos postos de fronteira, impedindo a entrada ou saída do território nacional de pessoas que não satisfaçam os requisitos legais exigíveis para o efeito;

d) Autorizar e verificar a entrada de pessoas a bordo de aeronaves;

e) Efetuar escoltas de cidadãos objeto de medidas de afastamento;

f) Assegurar a manutenção e a gestão dos centros de instalação temporária de passageiros chegados por via aérea;

g) Emitir parecer prévio no processo de emissão de cartões de identificação aeroportuária de cidadãos estrangeiros, que permitam o acesso aos aeródromos e aeroportos nacionais, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 41.º, mediante consultas às suas bases de dados;

h) Emitir parecer prévio no processo de emissão de certificados de tripulante, mediante consultas às suas bases de dados.

Artigo 36.º

Centro Nacional de Cibersegurança

1 — O Centro Nacional de Cibersegurança tem por missão garantir que o País usa o ciberespaço de uma forma livre, confiável e segura, através da promoção da melhoria contínua da cibersegurança nacional e da cooperação internacional, em articulação com todas as autoridades competentes, bem como da definição e implementação das medidas e instrumentos necessários à antecipação, deteção, reação e recuperação de situações que, face à iminência ou ocorrência de incidentes, ponham em causa o interesse nacional, o funcionamento dos operadores de infraestruturas críticas, dos operadores de serviços essenciais e dos prestadores de serviços digitais.

2 — O Centro Nacional de Cibersegurança exerce as funções de regulação, regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórias em matéria de cibersegurança nos termos das suas competências.



3 — O Centro Nacional de Cibersegurança tem o poder de emitir instruções de cibersegurança e de definir o nível nacional de alerta de cibersegurança.

4 — No âmbito do Centro Nacional de Cibersegurança funciona a Equipa de Resposta a Incidentes de Segurança Informática Nacional, «CERT.PT», responsável pela coordenação operacional na resposta a incidentes de segurança informática, nomeadamente em articulação com as equipas de resposta a incidentes de segurança informática setoriais existentes.

Artigo 37.º

Autoridade Tributária e Aduaneira

Compete à Autoridade Tributária e Aduaneira, através dos seus serviços competentes, em razão da matéria e do território, nos termos da legislação europeia e nacional aplicáveis, o controlo da fronteira externa da União Europeia e do território aduaneiro nacional, para fins de proteção e segurança da sociedade, bem como a prevenção, deteção e a investigação dos correspondentes ilícitos na matéria.

Artigo 38.º

Dever de colaboração

Todas as pessoas e entidades, incluindo os respetivos trabalhadores e colaboradores, que exerçam atividades no âmbito da aviação civil, têm o especial dever de facilitar as ações de fiscalização promovidas pela ANSAC e pela ANAC, designadamente, facultando o acesso a locais e materiais sujeitos a inspeção e fornecendo todas as informações que lhes sejam solicitadas.

Artigo 39.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 direta ou indiretamente desempenham funções, tarefas ou assumem responsabilidades na área da segurança da aviação civil.

2 — A desvinculação do cargo ou da empresa não faz cessar o dever referido no número anterior.

3 — A violação do dever a que se refere o n.º 1 faz incorrer o agente em responsabilidade disciplinar e penal, nos termos da lei.

Artigo 40.º

Cooperação internacional

1 — Em caso de ocorrência de ato de interferência ilícita, a ANSAC deve prestar à Organização da Aviação Civil Internacional toda a informação relevante atinente à segurança, logo que possível, após a resolução deste.

2 — A ANSAC deve trocar com outros Estados a informação que considerar conveniente sobre a gestão da resposta a atos de interferência ilícita, fornecendo-a, em simultâneo, à Organização da Aviação Civil Internacional, sem prejuízo da aplicação do Regulamento Geral de Proteção de Dados.

3 — A ANSAC, sempre que tenha conhecimento de que possa ocorrer algum incidente que afete a segurança dum determinado voo, dos voos de determinado operador, de um aeroporto ou de uma infraestrutura de apoio à navegação aérea, sem prejuízo das diligências conduzidas por outras entidades, informa de imediato a autoridade da aviação civil do Estado em que tal possa ocorrer, o operador em questão e as autoridades nacionais competentes.

4 — Sempre que possível, devem ser disponibilizadas as medidas especiais de segurança pedidas por um Estado, relativas a voos específicos ou especificados por operadores desse Estado, a expensas deste, salvo nos casos de voos de Estado.



5 — A pedido de outros Estados, unicamente em regime de reciprocidade e desde que se encontre em vigor o respetivo acordo sobre troca e proteção mútua de informação classificada, a ANSAC pode facultar a versão escrita do todo ou partes do PNSAC.

6 — A ANSAC, sempre que solicitado, pode cooperar com outras autoridades congêneres estrangeiras no desenvolvimento, troca de informação e melhoramento das práticas no âmbito da segurança da aviação civil.

Artigo 41.º

Responsabilidades das entidades emissoras de cartões de identificação aeroportuária

1 — A ANSAC é responsável pela emissão dos cartões de identificação aeroportuária que permitam o acesso a dois ou mais aeródromos nacionais.

2 — O diretor da infraestrutura aeroportuária é o responsável pela emissão de cartões de identificação aeroportuária, para esse aeródromo.

3 — As autorizações para a emissão e renovação dos cartões de identificação aeroportuária são precedidas de parecer vinculativo da força ou serviço de segurança competente, com o objetivo de assegurar que os candidatos possuem um perfil que se coadune com o desenvolvimento de atividades em áreas consideradas como fundamentais em matéria de segurança da aviação civil, nomeadamente nas zonas restritas de segurança ou designadas como críticas, pela entidade competente.

4 — Para os efeitos previstos no número anterior, a força ou serviço de segurança competente solicita através do gabinete do secretário-geral do Sistema de Segurança Interna a realização das necessárias verificações de segurança.

5 — É fundamento bastante para não atribuição de autorização de acesso às zonas restritas de segurança, entre outras razões devidamente fundamentadas:

a) O facto de o candidato ter sido condenado por sentença transitada em julgado pela prática de crime doloso contra a vida, contra a integridade física, contra a reserva da vida privada, contra o património, contra a vida em sociedade, designadamente o crime de falsificação, contra a segurança das telecomunicações, contra a ordem e tranquilidade públicas, contra a autoridade pública, designadamente os crimes de resistência e de desobediência à autoridade pública, por crime de detenção de arma proibida, ou por qualquer outro crime doloso punível como pena de prisão superior a três anos, sem prejuízo da reabilitação judicial;

b) A prestação de declarações ou informações falsas pelo candidato ao acesso, ou a condenação deste por crimes dolosos cometidos nas zonas restritas de segurança dos aeroportos, ou de crimes dolosos que, pela sua natureza ou frequência, possam representar vulnerabilidade para a segurança da aviação civil;

c) Quando sobre o candidato ao acesso recaírem fundadas suspeitas de envolvimento em, ou apologia de atividades relacionadas com terrorismo, criminalidade violenta ou criminalidade altamente organizada;

d) Encontrar-se em situação irregular no território nacional.

6 — A autorização de acesso às zonas restritas de segurança pode ser suspensa sempre que o seu titular for constituído arguido por crimes praticados nas zonas restritas de segurança ou no desempenho das suas funções na infraestrutura aeroportuária, até sentença transitada em julgado do respetivo processo-crime, bem como nos casos da alínea d) do número anterior.

7 — A autorização de acesso às zonas reservadas e restritas pode ser cancelada nas situações previstas no n.º 5.

Artigo 42.º

Titulares de cartões de identificação aeroportuária

1 — Os titulares de cartões de identificação aeroportuária estão obrigados a:

a) Utilizar o cartão somente por razões de serviço e para aceder às áreas às quais o mesmo permite o acesso;



b) Participar o extravio ou o furto do cartão imediatamente à entidade emissora e à força de segurança competente no aeródromo;

c) Devolver o cartão à entidade emissora sempre que:

i) Solicitado pela entidade emissora;

ii) Cessação do vínculo laboral;

iii) Alteração da necessidade de acesso às áreas às quais o cartão permite o acesso;

iv) Termo de validade do cartão;

v) Retirada do cartão.

d) Utilizar o cartão em local visível sempre que circulem ou permaneçam em áreas situadas na zona restrita de segurança onde não estejam passageiros.

2 — Em caso de incumprimento das obrigações previstas no número anterior, a entidade emissora ou a ANSAC, pode determinar a retirada temporária ou definitiva do cartão, sem prejuízo das contraordenações a que houver lugar.

Artigo 43.º

Titulares de cartões ou certificados de tripulante

1 — Os titulares de cartões ou certificados de tripulante estão obrigados a:

a) Utilizar o cartão ou certificado somente por razões de serviço e para aceder às áreas às quais lhe permite o acesso;

b) Participar o extravio ou o furto do cartão ou certificado imediatamente à entidade emissora e   força de segurança competente no aeródromo;

c) Devolver o cartão ou certificado   entidade emissora sempre que:

i) Solicitado pela entidade emissora;

ii) Cessação do vínculo laboral;

iii) Termo de validade do cartão;

iv) Retirada do cartão.

d) Utilizar o cartão ou certificado em local visível sempre que circulem ou permaneçam em áreas situadas na zona restrita de segurança onde não estejam passageiros.

2 — Em caso de incumprimento das obrigações previstas no número anterior, a entidade emissora ou a ANSAC pode determinar a retirada temporária ou definitiva do cartão, sem prejuízo das contraordenações a que houver lugar.

3 — Os tripulantes que não estejam em serviço de voo são considerados tripulantes para os efeitos previstos no presente artigo.

CAPÍTULO IV

Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil

Artigo 44.º

Recrutamento e formação

1 — A ANSAC desenvolve e implementa o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil, com o objetivo de garantir que todas as pessoas, que desempenham funções de segurança no setor da aviação civil, estejam habilitadas com a formação em segurança adequada



e necessária ao desempenho das respetivas tarefas, e estejam aptos a prevenir e reagir a atos de interferência ilícita.

2 — O Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil é aprovado através de regulamento emitido pela ANSAC, nos termos do ponto 11 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base.

3 — No Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil são estabelecidos os diferentes níveis de formação e as competências dos cursos de formação, consoante a exigência, especificidade e responsabilidades próprias das tarefas a cujo desempenho habilitam.

4 — Sem prejuízo do disposto nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil tem em consideração as recomendações das organizações internacionais de que Portugal faz parte.

5 — Todas as organizações e entidades com responsabilidades atribuídas no âmbito do Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil asseguram, para o seu pessoal, o cumprimento de programas específicos de formação em segurança da aviação civil.

6 — O Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil inclui disposições relativas ao recrutamento e seleção de pessoal, às qualificações, à formação, à certificação e ao fator humano na segurança da aviação civil.

CAPÍTULO V

Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil

Artigo 45.º

Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil

1 — A ANSAC desenvolve e implementa o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil através de regulamento emitido ao abrigo do disposto no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008.

2 — O Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil define a metodologia adotada pela ANSAC para o desenvolvimento das ações de controlo de qualidade da segurança da aviação civil de forma a assegurar uma avaliação normalizada e homogênea do cumprimento dos requisitos legais aplicáveis por parte dos respetivos destinatários.

3 — Sem prejuízo do disposto nas normas de base comuns sobre a segurança da aviação civil e demais legislação aplicável, o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil tem em consideração as das organizações internacionais de que Portugal faz parte.

4 — O Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil é aprovado pela ANSAC, através de regulamento, no prazo de três meses a contar da data da publicação do presente decreto-lei.

CAPÍTULO VI

Resposta a atos de interferência ilícita

Artigo 46.º

Planos de contingência

1 — A ANSAC desenvolve, em coordenação com as forças e serviços de segurança competentes e outras entidades relevantes, modelos de planos de contingência para resposta a atos de interferência ilícita.



2 — As entidades devem adaptar os modelos às respetivas organizações e atividades e assegurar a sua implementação efetiva.

3 — No desenvolvimento dos modelos dos planos de contingência são consideradas as recomendações das organizações internacionais de que Portugal faz parte.

4 — Os planos de contingência são aprovados pela ANSAC, através de regulamento, sendo as partes não públicas dos mesmos notificadas às entidades que deles devam ter conhecimento.

CAPÍTULO VII

Avaliação do risco

Artigo 47.º

Avaliação de risco e níveis de alerta

1 — Os níveis de alerta são determinados em função da avaliação de risco e são classificados por código de cores, nos seguintes termos:

- a) Alerta verde corresponde ao nível básico de alerta;
- b) Alerta amarelo corresponde ao nível intermédio de alerta;
- c) Alerta laranja corresponde ao nível elevado de alerta.

2 — Tendo em consideração o grau da ameaça e realizada a avaliação de risco, a ANSAC determina o nível de alerta a vigorar a cada momento.

3 — Os níveis de alerta, os procedimentos relativos à respetiva definição, as medidas de segurança adicionais a implementar em cada nível de alerta, são desenvolvidos e implementados pela ANSAC, em coordenação com as forças e serviços de segurança competentes.

4 — Os procedimentos referidos no número anterior são aprovados pela ANSAC, no prazo de três meses a contar da data de publicação do presente decreto-lei, sendo as partes não públicas dos mesmos notificadas às entidades que deles devam ter conhecimento.

Artigo 48.º

Classificação e autorização de voos de alto risco

Compete à ANSAC classificar e autorizar os voos de alto risco, bem como aprovar medidas adicionais, tendo por base a avaliação do risco efetuada pelas forças e serviços de segurança competentes.

CAPÍTULO VIII

Responsabilidades na utilização do espaço aeroportuário

Artigo 49.º

Acesso e presença em espaços de uso comum

1 — O acesso e a presença nos espaços de uso comum da infraestrutura aeroportuária e do perímetro de segurança consideram-se justificados quando visem a prestação ou utilização dos serviços e atividades aeroportuárias.

2 — As pessoas que acedem aos espaços de uso comum devem respeitar os procedimentos e as medidas de segurança estabelecidos na lei ou determinadas por entidade competente e devem abster-se de perturbar o normal funcionamento da atividade aeroportuária.

3 — O acesso e a presença nos espaços de uso comum podem ser vedados a quem pretenda:

- a) Exercer atividade comercial não autorizada pelas entidades competentes;
- b) Efetuar peditórios não autorizados;



- c) Exercer mediação ou facilitação de despacho de bagagem de forma não autorizada, nomeadamente nas áreas de *check-in* ou de outros pontos de concentração de bagagem ou passageiros;
- d) Pernoitar, exceto quando justificado por razões de espera de voos.

4 — Pode ainda ser condicionado o acesso e a presença nos espaços de uso comum quando assim o imponha o nível de alerta definido pelas autoridades competentes.

Artigo 50.º

Abandono de bagagens ou objetos

1 — Não é permitido abandonar bagagem ou qualquer objeto nos espaços de uso comum ou nas zonas reservadas e zona restrita de segurança.

2 — Considera-se abandono de bagagem ou objeto quando estes fiquem sem supervisão direta do respetivo proprietário ou de quem detenha a responsabilidade dessa supervisão.

3 — A concessionária responsável pela gestão do aeroporto garante a publicitação da proibição de abandono de bagagem e objetos através de sinalética adequada e de avisos sonoros regulares.

4 — A instalação e exploração de depósito de bagagens nas zonas públicas carece de avaliação de risco e parecer prévio vinculativo da força de segurança competente.

Artigo 51.º

Sistema de videovigilância

1 — Os aeroportos habilitados a processar voos extra União Europeia, devem ter instalado um sistema de videovigilância com características técnicas definidas pela ANSAC, no respeito pelo Regulamento Geral de Proteção de Dados, com base no parecer da força de segurança competente.

2 — O sistema de videovigilância referido no número anterior deve garantir a cobertura de espaços de uso comum da infraestrutura aeroportuária, designadamente das zonas de utilização reservada ou restrita, de recolha e guarda de bagagens, de tomada e largada de passageiros, de acessos, dos perímetros e parques de estacionamento, respeitando o regime jurídico da videovigilância e o Regulamento Geral de Proteção de Dados.

3 — A instalação e a utilização de sistemas de videovigilância nos termos da presente lei não prejudicam a aplicação do regime geral em matéria de proteção de dados, designadamente em matéria de direito de acesso, informação, oposição de titulares e regime sancionatório.

4 — A ANSAC, com base na avaliação de risco da força de segurança competente, pode determinar a implementação de um sistema de videovigilância noutros aeródromos nacionais.

CAPÍTULO IX

Fiscalização e contraordenações

Artigo 52.º

Fiscalização

1 — Compete à ANSAC e ao serviço executivo da ANSAC proceder a todas as ações de inspeções, auditorias, inquéritos, testes e investigações de segurança, que permitam verificar o cumprimento do disposto no presente decreto-lei e especialmente das regras de base comuns sobre a segurança da aviação civil, estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas.

2 — Compete à Guarda Nacional Republicana e à Polícia de Segurança Pública, nas correspondentes áreas de jurisdição proceder a ações de fiscalização no âmbito dos planos previstos nas alíneas b) dos n.ºs 2 dos artigos 31.º e 32.º



3 — As forças de segurança mencionadas no número anterior e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras têm o especial dever de comunicar à ANSAC qualquer infração ao presente decreto-lei de que tenham conhecimento, no exercício das suas competências.

4 — A entidade gestora aeroportuária, o diretor de aeródromo e as companhias aéreas devem comunicar à ANSAC qualquer infração ao presente decreto-lei de que tenham conhecimento.

Artigo 53.º

Medidas cautelares

1 — A ANSAC ou a ANAC podem determinar, como medida cautelar e por prazo não superior a seis meses, a suspensão de certificados, aprovações ou homologações, por razões de segurança devidamente fundamentadas, nomeadamente quando sejam violadas ou incumpridas as condições subjacentes à emissão ou manutenção dos mesmos, previstas nas normas de base comuns e demais legislação aplicável.

2 — Os trabalhadores da ANAC, no exercício de funções de fiscalização, inspeção ou auditoria, podem determinar a suspensão ou cessação de atividades, a título preventivo, e com efeitos imediatos, por forma escrita e fundamentada, bem como o encerramento de instalações e a imobilização imediata de aeronaves quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil.

3 — Em situações de ameaça iminente da prática de qualquer ato de interferência ilícita contra a aviação civil, a ANSAC pode determinar o encerramento imediato de quaisquer instalações, nomeadamente aeroportuárias, a suspensão de atividades e a imobilização de aeronaves, caso tal se mostre estritamente necessário à salvaguarda de pessoas e bens.

Artigo 54.º

Contraordenações

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) O incumprimento por parte de qualquer entidade da obrigação de dispor de um programa de segurança devidamente aprovado ou homologado pela ANSAC, nos termos do previsto no artigo 21.º, e de o manter atualizado;

b) A falta de implementação ou implementação insuficiente, por parte de qualquer entidade, dos procedimentos constantes dos respetivos programas de segurança, devidamente aprovados ou homologados pela ANSAC, nos termos do artigo 21.º, da qual resulte o incumprimento de um requisito de segurança da aviação;

c) O incumprimento, por parte de qualquer entidade, de medidas de segurança mais restritivas, determinadas ou a determinar pela ANSAC, nos termos da alínea v) do artigo 7.º, desde que estas lhe tenham sido notificadas;

d) O incumprimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, da implementação dos requisitos relativos aos limites entre o lado terra e o lado ar e entre as zonas restritas de segurança, áreas críticas e zonas demarcadas dos aeródromos, ou a delimitação destes, nos termos do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 22.º e do §1.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas, no âmbito dos requisitos de planeamento aeroportuário;

e) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, da obrigação de realização de uma verificação de segurança em todas as áreas da zona restrita de segurança onde se tenha verificado, ou haja suspeita de se ter verificado, a mistura de pessoas rastreadas com pessoas não rastreadas, ou se tenha verificado, ou haja suspeita de se ter verificado, um acesso não autorizado, nos termos previstos na alínea d) do n.º 1 do artigo 22.º e do §1.1. do anexo I ao Regulamento (CE)

n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

f) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, dos requisitos relativos às restrições e ao rastreio de líquidos, aerossóis e géis, nos termos previstos na alínea l) do n.º 1 do artigo 22.º e do §4.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

g) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, dos requisitos de rastreio aplicáveis ao correio e material da transportadora aérea, nos termos previstos na alínea p) do artigo 22.º e do §7.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

h) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, do dever de verificação prévia da documentação necessária em matéria de aeronavegabilidade que acompanha as peças sobressalentes, antes de as considerar isentas de rastreio de segurança, nos termos previstos na alínea q) do n.º 1 do artigo 22.º e do §7.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

i) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária de, nos aeródromos habilitados a processar voos extra União Europeia, disponibilizar instalações de acesso controlado, adequadas a acomodar passageiros em trânsito ou transferência, sobre os quais da análise de risco tenha resultado informação que justifique um cuidado acrescido, nos termos previstos na alínea w) do n.º 1 do artigo 22.º;

j) O acesso, por parte de qualquer pessoa, às zonas restritas de segurança dos aeródromos, sem se submeter aos procedimentos de controlo de acesso e rastreio que estiverem implementados;

k) O incumprimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, dos requisitos de rastreio de segurança de outras pessoas que não sejam passageiros e dos artigos que transportem, de acordo com o previsto na alínea g) do n.º 1 do artigo 22.º e do §1.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

l) A utilização, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, de equipamentos de segurança, no rastreio de outras pessoas que não sejam passageiros e dos artigos que transportem, que não estejam homologados pela ANSAC, ou cujos níveis de desempenho não estejam de acordo com os requisitos técnicos aplicáveis, nos termos previstos na alínea v) do n.º 1 do artigo 22.º e do §12. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

m) O incumprimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, dos requisitos de controlo de veículos, no acesso à zona restrita de segurança dos aeródromos, de acordo com o previsto na alínea h) do n.º 1 do artigo 22.º e no §1.4. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

n) A utilização, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, de equipamentos de segurança, no controlo de veículos no acesso à zona restrita de segurança dos aeródromos, no rastreio de passageiros e bagagens de cabina, iniciais, em trânsito ou em transferência, que não estejam homologados pela ANSAC ou cujos níveis de desempenho não estejam de acordo com os requisitos técnicos aplicáveis, nos termos previstos nas alíneas v), j) e k) do n.º 1 do artigo 22.º e do §12. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

o) O incumprimento, por parte das transportadoras aéreas, dos requisitos inerentes à verificação de segurança das aeronaves, de acordo com o previsto na alínea b) do artigo 23.º e no §3.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

p) O incumprimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, dos requisitos de rastreio de passageiros, iniciais, em trânsito ou em transferência, nos termos do previsto na alínea j) do n.º 1 do artigo 22.º e no §4.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

q) O incumprimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, dos requisitos de proteção de passageiros e bagagens de cabina, iniciais, em trânsito ou em transferência, nos termos do previsto na alínea k) do n.º 1 do artigo 22.º e no §4.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

r) A abertura injustificada de qualquer porta de emergência, por quem não estiver devidamente autorizado, fora do caso de perigo eminente;

s) O incumprimento, por parte das autoridades competentes, da obrigatoriedade de escolta dos passageiros potencialmente causadores de distúrbios, sujeitos a custódia judicial, nos termos do previsto no §4.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

t) O incumprimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, dos requisitos de rastreio de bagagem de porão, inicial, em trânsito ou em transferência, nos termos do previsto na alínea m) do n.º 1 do artigo 22.º e no §5.1. do anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

u) O incumprimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, dos requisitos de rastreio de bagagem de porão não acompanhada, quando identificada como tal, nos termos do previsto na alínea o) do n.º 1 do artigo 22.º e no §5.3. do anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

v) A utilização, por parte da entidade gestora aeroportuária, de equipamentos de segurança, no rastreio de bagagem de porão, inicial, em trânsito, em transferência, acompanhada ou não acompanhada, que não estejam homologados pela ANSAC ou cujos níveis de desempenho não estejam de acordo com os requisitos técnicos aplicáveis, nos termos previstos na alínea v) do n.º 1 do artigo 22.º e no §12. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

w) O incumprimento dos requisitos de proteção de bagagem de porão, inicial, em trânsito ou em transferência, nos termos do previsto na alínea n) do n.º 1 do artigo 22.º e no §5.2. do anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

x) O incumprimento, por parte das transportadoras aéreas, dos requisitos de reconciliação de bagagem de porão, nos termos previstos na alínea k) do artigo 23.º e no §5.3. do anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

y) O incumprimento, por parte de uma transportadora aérea, da obrigação de apenas embarcar remessas de carga ou correio a bordo de uma aeronave, que tenham sido previamente sujeitas aos controlos de segurança adequados, ou consideradas isentas, ou submetidas a rastreio, por um agente reconhecido, nos termos do previsto na alínea v) do artigo 23.º e no §6.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

z) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido, dos requisitos de rastreio de carga ou correio, nos termos previstos na alínea f) do artigo 25.º e no §6.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

aa) A utilização, por parte de um agente reconhecido, de equipamentos de segurança, no rastreio de carga ou correio, inicial, em trânsito, em transferência, que não estejam homologados pela ANSAC, ou cujos níveis de desempenho não estejam de acordo com os requisitos técnicos aplicáveis, nos termos previstos na alínea j) do artigo 25.º e no §12. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

bb) A utilização de equipamentos de segurança, no rastreio de carga ou correio, inicial, em trânsito, em transferência, que não sejam adequados às remessas, em função da respetiva natureza, não permitindo assegurar, de forma razoável, que não contêm artigos proibidos, nos termos

do previsto na alínea *j*) do artigo 25.º e no §6.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008;

cc) O processamento de carga e correio, por parte de um agente reconhecido, a partir de instalações não aprovadas pela ANSAC, nos termos previstos na alínea *b*) do artigo 25.º e no §6.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

dd) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido, do dever de informação sobre as alterações relacionadas com o certificado Operador Económico Autorizado referido na legislação aduaneira, quando aplicável, nos termos do previsto na alínea *c*) do artigo 25.º e no §6.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ee) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido, de designar, pelo menos, uma pessoa em cada instalação aprovada como responsável pela aplicação do respetivo programa de segurança, nos termos do previsto na alínea *d*) do artigo 25.º e no §6.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ff) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido, dos requisitos aplicáveis aos controlos de segurança de carga ou correio de alto risco (CCAR), previstos no §6.7. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

gg) A não aplicação, ou aplicação insuficiente, por parte de um agente reconhecido, dos procedimentos relativos à aceitação de carga ou correio aéreos, nos termos do previsto na alínea *e*) do artigo 25.º e no §6.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

hh) A não aplicação, ou aplicação insuficiente, por parte de um agente reconhecido, de medidas de proteção das remessas de carga ou correio após a aplicação do controlo de segurança ou rastreio, que assegurem que o acesso sem escolta a essas remessas é reservado a pessoas autorizadas e que são protegidas fisicamente ou vigiadas, até serem entregues a outro agente reconhecido ou a uma transportadora aérea, nos termos previstos na alínea *g*) do artigo 25.º e no §6.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ii) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido, do dever de manter as remessas acompanhadas da informação e documentação necessárias, nos termos do previsto na alínea *h*) do artigo 25.º e no §6.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

jj) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido, dos requisitos relativos à designação de expedidores avançados, nos termos previstos na alínea *m*) do artigo 25.º e no §6.5. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

kk) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido, do dever de manter uma base de dados atualizada e com as informações necessárias, relativa aos expedidores avançados que tiver designado, nos termos do previsto na alínea *m*) do artigo 25.º e no §6.5. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ll) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido, de retirar o estatuto aos expedidores avançados que tiver designado nos casos em que estes deixarem de cumprir com as obrigações decorrentes do estatuto, nos termos previstos na alínea *n*) do artigo 25.º e no §6.5. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

mm) O processamento de carga e correio, por parte de um expedidor conhecido, a partir de instalações não aprovadas pela ANSAC, nos termos previstos na alínea *b*) do artigo 26.º e no §6.4. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

nn) O incumprimento, por parte de um expedidor conhecido, do dever de informação sobre as alterações relacionadas com o certificado Operador Económico Autorizado referido na legislação aduaneira, quando aplicável, nos termos do previsto na alínea c) do artigo 26.º e no §6.4. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

oo) O incumprimento, por parte de um expedidor conhecido, de designar, pelo menos, uma pessoa em cada instalação aprovada como responsável pela aplicação do respetivo programa de segurança, nos termos do previsto na alínea d) do artigo 26.º e no §6.4. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

pp) O incumprimento, por parte de um expedidor conhecido, do dever de manter, nas respetivas instalações, níveis de segurança adequados a assegurar a proteção das remessas de carga ou correio aéreos, contra interferências não autorizadas, nos termos do disposto na alínea e) do artigo 26.º e no §6.4. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

qq) O incumprimento, por parte de um expedidor conhecido, dos requisitos de produção, embalagem, armazenamento, expedição ou transporte da carga ou correio aéreos, nos termos previstos na alínea f) do artigo 26.º e no §6.4. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

rr) O incumprimento, por parte de um expedidor conhecido, do dever de informar os agentes reconhecidos nos casos em que uma remessa não tiver sido sujeita a controlos de segurança ou quando não for originada pelo próprio expedidor, nos termos previstos na alínea h) do artigo 26.º e no §6.4. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ss) O incumprimento, por parte de um expedidor conhecido, dos controlos de segurança previstos no §6.4 do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

tt) O incumprimento, por parte de um agente reconhecido ou de um expedidor conhecido, dos requisitos de proteção de carga ou correio previstos no §6.6. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

uu) O transporte, por parte de uma transportadora aérea, de carga ou correio, de um país terceiro em relação ao qual seja exigida a designação ACC3, para a União Europeia, sem estar designada como ACC3, nos termos do previsto na alínea o) do artigo 23.º e no §6.8 do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

vv) O incumprimento, por parte de uma transportadora aérea designada como ACC3, dos controlos de segurança previstos na alínea m) do artigo 23.º e no §6.8. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ww) O incumprimento, por parte da transportadora aérea, do dever de identificar a condição em que o correio ou os materiais da transportadora aérea são transportados, antes de serem submetidos a rastreio, nos termos previstos na alínea p) do artigo 23.º;

xx) O incumprimento, por parte de uma transportadora aérea, do dever de gerir de forma segura todos os sistemas de registo de admissão e registo de passageiro, nos termos previstos na alínea g) do artigo 23.º e no §7.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

yy) O incumprimento, por parte de uma transportadora aérea, do dever de identificar toda a bagagem de porão não acompanhada como tal, nos termos previstos na alínea l) do artigo 23.º e no §5.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;



zz) O transporte, por parte de uma transportadora aérea, de correio ou materiais da transportadora aérea, numa condição diferente daquela para a qual estes foram rastreados, exceto se os requisitos de rastreio relativos à nova condição forem menos exigentes;

aaa) A utilização, por parte das entidades gestoras aeroportuárias ou dos agentes reconhecidos, conforme aplicável, de equipamentos de segurança, no rastreio de correio ou material da transportadora aérea, inicial, em trânsito, em transferência, que não estejam homologados pela ANSAC, ou cujos níveis de desempenho não estejam de acordo com os requisitos técnicos aplicáveis, nos termos previstos na alínea v) do n.º 1 do artigo 22.º e na alínea j) do artigo 25.º e no §12. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

bbb) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, da transportadora aérea, do fornecedor reconhecido de provisões de bordo ou do fornecedor conhecido de provisões de bordo, dos controlos de segurança ou dos requisitos de rastreio aplicáveis ao rastreio de provisões de bordo, nos termos do previsto na alínea s) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea r) do artigo 23.º ou na alínea b) do artigo 27.º, respetivamente, e no §8.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ccc) A utilização, por parte da entidade gestora aeroportuária, da transportadora aérea, do fornecedor reconhecido de provisões de bordo ou do fornecedor conhecido de provisões de bordo, de equipamentos de segurança, no rastreio de provisões de bordo, que não estejam homologados pela ANSAC, ou cujos níveis de desempenho não estejam de acordo com os requisitos técnicos aplicáveis, nos termos previstos na alínea v) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea w) do artigo 23.º ou na alínea f) do artigo 27.º, respetivamente, e no §12. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ddd) A utilização, por parte da entidade gestora aeroportuária, da transportadora aérea, do fornecedor reconhecido de provisões de bordo ou do fornecedor conhecido de provisões de bordo, de equipamentos de segurança, no rastreio de provisões de bordo, que não sejam adequados em função da natureza das provisões de bordo, por não permitirem assegurar, de forma razoável, que as mesmas não ocultam artigos proibidos, nos termos previstos na alínea v) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea w) do artigo 23.º ou na alínea f) do artigo 27.º, respetivamente, e no §12. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

eee) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, da transportadora aérea, do fornecedor reconhecido de provisões de bordo ou do fornecedor conhecido de provisões de bordo, dos requisitos aplicáveis à proteção das provisões de bordo, de acordo com o previsto na alínea s) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea r) do artigo 23.º ou na alínea b) do artigo 27.º, respetivamente, e nos §8.1. e §8.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

fff) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, do fornecedor reconhecido de provisões de bordo ou do fornecedor conhecido de provisões de aeroporto, dos requisitos aplicáveis ao rastreio de provisões de aeroporto, nos termos do previsto na alínea s) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea b) do artigo 27.º ou na alínea b) do artigo 29.º, respetivamente, e no §9.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

ggg) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, do fornecedor reconhecido de provisões de bordo ou do fornecedor conhecido de provisões de aeroporto, do controlo de segurança aplicáveis às provisões de aeroporto, de acordo com o previsto na alínea s) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea b) do artigo 27.º ou na alínea b) do artigo 29.º, respetivamente, e no §9.1 do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

hhh) A utilização, por parte da entidade gestora aeroportuária, do fornecedor reconhecido de provisões de bordo ou do fornecedor conhecido de provisões de aeroporto, de equipamentos de

segurança, no rastreio de provisões de aeroporto, que não estejam homologados pela ANSAC, ou cujos níveis de desempenho não estejam de acordo com os requisitos técnicos aplicáveis, nos termos previstos na alínea v) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea f) do artigo 27.º ou na alínea f) do artigo 29.º, respetivamente, e no §12. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

iii) A utilização, por parte da entidade gestora aeroportuária, do fornecedor reconhecido de provisões de bordo ou do fornecedor conhecido de provisões de aeroporto, de equipamentos de segurança, no rastreio de provisões de aeroporto, que não sejam adequados em função da natureza das provisões de bordo, por não permitirem assegurar, de forma razoável, que as mesmas não ocultam artigos proibidos, nos termos previstos na alínea v) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea f) do artigo 27.º ou na alínea f) do artigo 29.º, respetivamente, e no §9.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008;

jjj) O incumprimento, por parte de qualquer entidade, dos requisitos de recrutamento, nos termos previstos na alínea u) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea t) do artigo 23.º, na alínea i) do artigo 25.º, na alínea g) do artigo 26.º, na alínea d) do artigo 27.º, na alínea d) do artigo 28.º e na alínea d) do artigo 29.º e no §11.1. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, de 11 de março, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas, relativamente aos respetivos trabalhadores e colaboradores, que tenham necessidade de receber formação de segurança, nos termos do §11.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

kkk) A prestação de atividades de formação por pessoa não certificada pela ANSAC para o exercício de funções de formador de segurança da aviação civil ou não certificada para aquele nível de formação específico;

lll) A prestação de atividades de formação por entidade que não disponha de um programa de formação em segurança da aviação civil, devidamente aprovado pela ANSAC ou não aprovado para aquele nível de formação específico;

mmm) A não implementação ou implementação insuficiente, por parte de qualquer entidade, de um sistema de controlo de qualidade interna, de acordo com os procedimentos definidos no respetivo programa de segurança, aprovado ou homologado pela ANSAC;

nnn) O incumprimento, por parte das respetivas entidades emissoras, dos requisitos relativos à emissão de cartões de identificação aeroportuária, certificados e cartões de tripulante, previstos no artigo 41.º e no §1.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas.

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

a) O incumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, dos requisitos relativos ao controlo dos acessos de pessoas que não sejam passageiros às zonas restritas de segurança dos aeródromos, nos termos previstos nas alíneas c) e f) do n.º 1 do artigo 22.º e no §1.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

b) O incumprimento, por parte dos respetivos titulares, de qualquer das obrigações previstas no n.º 1 do artigo 42.º ou no n.º 1 do artigo 43.º e no §1.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

c) O incumprimento, por parte das entidades que requereram a respetiva emissão, da obrigatoriedade de exibição dos livre-trânsitos dos veículos, sempre que se encontrarem a circular ou estacionados em áreas situadas no lado ar dos aeródromos, exceto se estiverem isentos do uso de livre-trânsito, nos termos previstos no §1.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

d) A circulação ou permanência de pessoas que não sejam passageiros, em áreas situadas na zona restrita de segurança dos aeródromos, às quais o respetivo cartão de identificação aeroportuária não permita o acesso;

e) A circulação ou permanência de tripulantes sem escolta, em áreas às quais não lhes seja permitido o acesso, de acordo com o previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 43.º e no §1.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

f) O incumprimento, por parte das transportadoras aéreas, dos requisitos inerentes à proteção das aeronaves, de acordo com o previsto na alínea c) do artigo 23.º e no §3.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

g) O incumprimento, por parte das autoridades competentes, da notificação prévia às transportadoras aéreas do embarque de passageiros potencialmente causadores de distúrbios, nos termos do previsto no §4.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

h) O incumprimento, por parte das transportadoras aéreas, do dever de informação aos passageiros sobre artigos proibidos em bagagem de cabina ou porão, nos termos do previsto na alínea d) do artigo 23.º e nos §4.4. e §5.4. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

i) O incumprimento, por parte de uma transportadora aérea, dos deveres de proteção ou vigilância dos materiais da transportadora aérea, destinados ao processamento de passageiros, que possam ser utilizados para facilitar o acesso de pessoas ou bagagens à zona restrita de segurança dos aeródromos, de acordo com o previsto na alínea d) do artigo 23.º e no §7.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

j) O incumprimento, por parte de uma transportadora aérea, do dever de invalidação ou destruição dos materiais da transportadora aérea, destinados ao processamento de passageiros, que possam ser utilizados para facilitar o acesso de pessoas ou bagagens à zona restrita de segurança dos aeródromos, de acordo com o previsto na alínea f) do artigo 23.º e no §7.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

k) O incumprimento, por parte de uma transportadora aérea, do dever de informar previamente o piloto comandante sempre que esteja previsto o embarque de um passageiro potencialmente causador de distúrbios, nos termos previstos na alínea h) do artigo 23.º e no §4.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

l) O incumprimento, por parte das respetivas entidades proprietárias ou possuidoras, incluindo transportadoras aéreas, das obrigações de manter sob proteção ou vigilância as provisões de bordo ou de aeroporto de sacos invioláveis na zona restrita segurança dos aeroportos e a bordo das aeronaves, de acordo com o previsto no §8.3. ou §9.3. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

m) O incumprimento, por parte das transportadoras aéreas, dos requisitos aplicáveis às medidas de segurança durante o voo, de acordo com o previsto nas alíneas i) e j) do artigo 23.º e no §10. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

n) O incumprimento, por parte de qualquer entidade, dos requisitos de formação, nos termos previstos na alínea u) do n.º 1 do artigo 22.º, na alínea t) do artigo 23.º, na alínea i) do artigo 25.º, na alínea g) do artigo 26.º, na alínea d) do artigo 27.º, na alínea d) do artigo 28.º e na alínea d) do artigo 29.º e no §11.2. do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas, relativamente aos respetivos trabalhadores e colaboradores, que tenham necessidade de receber formação de segurança, nos termos do §11.2. do Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento



Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, respetivos atos de execução e medidas pormenorizadas;

o) O abandono, por parte de qualquer pessoa, de bagagem ou qualquer objeto nos espaços de uso comum ou nas zonas reservadas e zona restrita de segurança que obriguem à tomada de medidas de segurança;

p) O incumprimento, por parte de qualquer entidade sujeita à fiscalização da ANSAC, do dever de colaboração e facilitação das ações de fiscalização promovidas pela ANSAC e pela ANAC, designadamente, facultando o acesso a locais e materiais sujeitos a inspeção e fornecendo todas as informações que lhes sejam solicitadas;

q) O acesso ou permanência, por parte de qualquer pessoa, às zonas públicas das infraestruturas aeroportuárias, com o objetivo de exercer atividade comercial não autorizada pelas entidades competentes ou efetuar peditórios não autorizados ou exercer mediação ou facilitação de despacho de bagagem de forma não autorizada, nomeadamente nas áreas de *check-in* ou de outros pontos de concentração de bagagem ou passageiros, ou pernoitar, exceto quando justificado por razões de espera de voos, nos termos previstos na alínea d) do n.º 3 do artigo 49.º;

r) O incumprimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, dos requisitos de video-vigilância previstos no artigo 51.º

Artigo 55.º

Processamento das contraordenações

1 — Compete à ANSAC instaurar e instruir os processos de contraordenação relativos às infrações previstas no presente decreto-lei.

2 — Compete ao conselho de administração da ANAC proceder à aplicação das coimas e sanções acessórias a que haja lugar decorrentes dos processos de contraordenação do número anterior.

Artigo 56.º

Sanções acessórias

A ANAC 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 Contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual, determinar em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contraordenações a aplicação das seguintes sanções acessórias:

a) Perda de objetos que tenham servido ou se destinassem a servir a prática da contraordenação;

b) Privação, até dois anos, do direito de participar em concursos públicos que tenham por objeto 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 pela ANAC;

d) Interdição, até um ano, do exercício de profissões ou atividades de segurança da aviação civil, incluindo as de formador ou examinador.

Artigo 57.º

Perda de objetos

Os objetos apreendidos no âmbito dos processos de contraordenação previstos no presente decreto-lei que venham a ser declarados perdidos a favor do Estado, são afetos à ANAC, sempre que sejam considerados, por deliberação do conselho de administração da ANAC, como de utilidade para a instituição.



CAPÍTULO X

Disposições finais e transitórias

Artigo 58.º

Instruções de segurança

1 — Os certificados, as autorizações, as aprovações e as homologações emitidos ao abrigo do Despacho n.º 16303/2003, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 192, de 21 de agosto, do Instituto Nacional da Aviação Civil, mantêm-se válidos pelo período por que foram concedidos.

2 — A parte não pública do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, aprovado por Deliberação do Conselho de Ministros de 23 de dezembro de 2003, mantêm-se em vigor até à emissão de Instruções de Segurança por parte da ANSAC.

Artigo 59.º

Norma transitória

O Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil é aprovado pela ANSAC, através de regulamento, no prazo de três meses a contar da data da publicação do presente decreto-lei

Artigo 60.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 322/98, de 28 de outubro;
- b) O Despacho n.º 16303/2003, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 192, de 21 de agosto, do Instituto Nacional da Aviação Civil;
- c) A Deliberação do Conselho de Ministros de 23 de dezembro de 2003, que aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

Artigo 61.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de agosto de 2019. — *António Luís Santos da Costa* — *Eurico Jorge Nogueira Leite Brilhante Dias* — *Mário José Gomes de Freitas Centeno* — *João Titterington Gomes Cravinho* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *Marta Alexandra Fartura Braga Temido de Almeida Simões* — *Alberto Afonso Souto de Miranda* — *Luís Medeiros Vieira*.

Promulgado em 5 de setembro de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de setembro de 2019.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

112588579